

<b>Camera dei deputati - XVI Legislatura - Dossier di documentazione (Versione per stampa)</b>	
<b>Autore:</b>	Servizio Studi - Dipartimento trasporti
<b>Titolo:</b>	Sicurezza stradale A.C. n. 44, A.C. 471 A.C. 649, A.C. 772
<b>Riferimenti:</b>	<a href="#">AC N. 44/XVI</a> <a href="#">AC N. 471/XVI</a> <a href="#">AC N. 772/XVI</a> <a href="#">AC N. 649/XVI</a>
<b>Serie:</b>	Progetti di legge    Numero: 53
<b>Data:</b>	29/09/2008
<b>Descrittori:</b>	CIRCOLAZIONE                      DROGHE E SOSTANZE STRADALE                              ALLUCINOGENE LIMITI DI VELOCITA'              PATENTE UBRIACHEZZA
<b>Organi della Camera:</b>	IX-Trasporti, poste e telecomunicazioni



Camera dei deputati

XVI LEGISLATURA

SERVIZIO STUDI

Progetti di legge

Disposizioni in materia di circolazione e di  
sicurezza stradale

*A.C. n. 44, A.C. 471*

# A.C. 649, A.C. 772

n. 53

29 settembre 2008

## DIPARTIMENTO TRASPORTI

I dossier dei servizi e degli uffici della Camera sono destinati alle esigenze di documentazione interna per 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 TR0032**

# INDICE

## **SCHEDE DI LETTURA**

### **A.C. 44 (Zeller e Brugger) - Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limitazioni nella guida e di sanzioni per talune violazioni**

- [Art. 1. \(Disposizioni in materia di limitazioni alla guida\).](#)
- [Art. 2. \(Disposizioni in materia di limiti di velocità\).](#)
- [Art. 3. \(Disposizioni in materia di patente a punti\).](#)
- [Art. 4. \(Disposizioni in materia di arresto, fermata e sosta dei veicoli\).](#)
- [Art. 5. \(Disposizioni in materia di uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida\).](#)
- [Art. 6. \(Disposizioni in materia di guida sotto l'influenza dell'alcool\).](#)
- [Art. 7. \(Disposizioni in materia di guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti\).](#)
- [Art. 8. Disposizioni in materia di somministrazione di bevande alcoliche nei locali di intrattenimento\).](#)

### **A.C. 471 (Anna Teresa Formisano) - "Modifica all'articolo 126 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di conferma della validità della patente di guida per soggetti post-comatosi"**

- [Art. 1.](#)

### **A.C. 649 (Meta ed altri) - Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale**

- [Art. 1. \(Modifiche agli articoli 75, 78, 79, 80 e 97 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamenti tecnici per la circolazione e di modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore nonché di sanzioni per violazioni di norme sulla circolazione dei ciclomotori\).](#)
- [Art. 2. \(Modifiche all'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di guida accompagnata\).](#)
- [Art. 3. \(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di guida senza patente\).](#)
- [Art. 4. \(Accertamento dei requisiti di sicurezza dei quadricicli\).](#)
- [Art. 5. \(Modifiche all'articolo 117 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di limitazioni nella guida\).](#)
- [Art. 6. \(Modifiche all'articolo 122 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di esercitazioni di guida\).](#)
- [Art. 7. \(Modifiche all'articolo 123 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di autoscuole\).](#)
- [Art. 8. \(Modifiche all'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di patente a punti, e alla tabella dei punteggi allegata\).](#)
- [Art. 9. \(Introduzione dell'articolo 128-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di revisione della patente di guida in caso di coma prolungato\).](#)

*materia di revisione della patente di guida in caso di coma prolungato).*

- *Art. 10. (Modifica all'articolo 142 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di velocità dei veicoli).*
- *Art. 11. (Modifiche agli articoli 174, 176, 178 e 179 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose, di comportamenti durante la circolazione, di documenti di viaggio e di dispositivi).*
- *Art. 12. (Disposizioni integrative relative ad alcune tipologie di veicoli e di trasporti).*
- *Art. 13. (Modifica all'articolo 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di comportamento in caso di incidente).*
- *Art. 14. (Modifiche agli articoli 202, 203, 204-bis e 207 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di pagamento in misura ridotta, di ricorsi e di immatricolazioni).*
- *Art. 15. (Modifica all'articolo 208 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie).*
- *Art. 16. (Modifiche agli articoli 589, 590 e 593 del codice penale, in materia di omicidio colposo, lesioni personali colpose e omissione di soccorso).*
- *Art. 17. (Nuove norme volte a promuovere la consapevolezza dei rischi di incidente stradale in caso di guida in stato di ebbrezza).*
- *Art. 18. (Introduzione dell'articolo 218-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di misure per i neo-patentati, e modifiche all'articolo 128, in materia di revisione della patente di guida).*
- *Art. 19. (Introduzione dell'articolo 224-ter del decreto legislativo n. 285 del 1992, recante misure per consentire l'applicazione del sequestro e del fermo amministrativo dei veicoli in conseguenza di reati).*
- *Art. 20. (Misure alternative alla pena detentiva).*
- *Art. 21. (Obblighi degli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade nonché degli enti locali).*
- *Art. 22. (Disposizioni per il miglioramento della circolazione e della segnaletica stradali).*
- *Art. 23. (Destinazione delle maggiori entrate derivanti dall'attuazione della presente legge).*
- *Art. 24. (Modifica dell'articolo 56 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, concernente interventi in materia di sicurezza stradale).*
- *Art. 25. (Disposizioni in materia di confisca dei ciclomotori e dei motocicli con cui sono state commesse violazioni amministrative).*
- *Art. 26. (Delega al Governo per la riforma del decreto legislativo n. 285 del 1992).*
- *Art. 27. (Raccolta e invio dei dati relativi all'incidentalità stradale).*
- *Art. 28. (Divieto di propaganda pubblicitaria di veicoli a motore basata sulla velocità).*
- *Art. 29. (Modifiche all'articolo 6-ter del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 2003, n. 214, in materia di titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato estero).*
- *Art. 30. (Semplificazione delle procedure autorizzative riguardanti la circolazione dei mezzi adibiti al trasporto di derrate deperibili).*

- [Art. 31. \(Nuove norme volte all'individuazione dei prodotti farmaceutici che producono effetti negativi sullo stile e sulla qualità della guida degli utenti della strada\).](#)
- [Art. 32. \(Entrata in vigore\).](#)

**[A.C. 772 \(Carlucci\) - Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, nonché di iscrizione delle violazioni nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida](#)**

- [Art. 1. \(Sospensione e revoca della patente di guida\).](#)
- [Art. 2. \(Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, in materia di guida sotto l'influenza dell'alcool o in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti\).](#)
- [Art. 3. \(Modifiche agli articoli 146 e 226 del codice della strada, in materia di violazione della segnaletica stradale e di iscrizione delle violazioni nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida\).](#)

**[Documenti all'esame delle istituzioni dell'UE \(a cura dell'Ufficio rapporti con l'Unione europea\)](#)**

**[Procedure di contenzioso \(a cura dell'Ufficio rapporti con l'Unione Europea\)](#)**

## Schede di lettura

**A.C. 44 (Zeller e Brugger) - Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limitazioni nella guida e di sanzioni per talune violazioni**

**Art. 1.**

*(Disposizioni in materia di limitazioni alla guida).*

1. Al comma 2-bis dell'articolo 117 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «superiore a 50 kw/t» sono sostituite dalle seguenti: «superiore a 70 kw/t».

L'**articolo 1** della proposta AC 44 modifica l'articolo 117, comma 2 bis del codice, in materia di limitazioni alla guida per i 'neopatentati'. Il testo vigente del comma 2 bis dispone che ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 50 kw/t. L'articolo 1 in esame eleva tale limite a **70 kw/t**.

**Art. 2.**

*(Disposizioni in materia di limiti di velocità).*

1. All'articolo 142 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 9-bis, le parole: «da sei a dodici mesi» sono sostituite dalle seguenti: «da tre a sei mesi»;
- b) al comma 12, le parole: «da otto a diciotto mesi» sono sostituite dalle seguenti: «da quattro a nove mesi».

L'**articolo 2, lettera a)**, riduce la sanzione accessoria della sospensione della patente, prevista dall'**articolo 142, comma 9 bis**, per chi supera di oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità. Il testo vigente prevede la sospensione **da sei mesi a un anno**, mentre l'articolo in esame prevede un periodo di sospensione **da tre a sei mesi**.

Il **comma 12** dello stesso articolo 142 prevede che quando il titolare di una patente di guida sia incorso, in un periodo di due anni, in una ulteriore violazione del limite massimo di velocità di oltre 60 km/h, la sospensione della patente va **da otto a diciotto mesi**. La lettera b) dell'articolo 2 in esame prevede per questa ipotesi un periodo di sospensione **da quattro a nove mesi**.

**Art. 3.***(Disposizioni in materia di patente a punti).*

1. Alla tabella dei punteggi previsti all'articolo 126-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) le parole: «Art. 142 - Comma 8 - Punti 5» sono sostituite dalle seguenti: «Art. 142 - Comma 8 - Punti 2»;
- b) le parole: «Art. 142 - Comma 9 e 9-bis - Punti 10» sono sostituite dalle seguenti: «Art. 142 - Comma 9 e 9-bis - Punti 5».

L'articolo 3 riduce le decurtazioni di punti sulla patente, determinate dall'articolo 126 bis del codice, per alcune infrazioni ai limiti di velocità. In particolare:

per chi supera di oltre 10 km/h e non oltre 40 km/h il limite di velocità, si prevede una sottrazione di **due punti** in luogo dei **cinque** attualmente previsti;

sia per chi supera il limite di velocità di oltre 40 km/h e non oltre 60 km/h, sia per chi lo superi di oltre 60 km/h, si prevede una decurtazione di **cinque punti** in luogo dei **dieci punti** attualmente previsti

**Art. 4.***(Disposizioni in materia di arresto, fermata e sosta dei veicoli).*

1. All'articolo 157 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 7-bis è abrogato;
- b) al comma 8, le parole: «Fatto salvo quanto disposto dal comma 7-bis,» sono soppresse.

L'**articolo 4** interviene su una norma introdotta dall'**articolo 3 bis** del decreto legge n. 117 del 2007, convertito dalla legge n. 160/2007, il quale ha introdotto all'**articolo 157** del codice il **divieto di tenere il motore acceso**, durante la sosta o la fermata del veicolo, allo scopo di mantenere in funzione l'impianto di condizionamento d'aria nel veicolo stesso, prevedendo la sanzione amministrativa del pagamento di una somma **da euro 200 a 400**.

L'**articolo 4** sopprime tale comma ed il successivo riferimento al comma stesso, contenuto al comma 8 dell'articolo 157.

**Art. 5.**

*(Disposizioni in materia di uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida).*

1. Al comma 3-bis dell'articolo 173 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «da euro 148,00 a euro 594,00» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 148 a euro 300».

L'articolo 5 riduce l'entità della sanzione pecuniaria prevista dall'articolo 173, comma 2 bis, del codice, per chi fa uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici o di usare cuffie sonore. La norma vigente prevede una sanzione da **euro 148 a euro 594**, l'articolo 5, lasciando inalterato il valore minimo della sanzione - euro 184 – riduce a **euro 300** il limite massimo.

**Art. 6.**

*(Disposizioni in materia di guida sotto l'influenza dell'alcool).*

1. All'articolo 186 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 2, lettera a), le parole: «da euro 500 a euro 2.000» sono sostituite dalle seguenti «da euro 250 a euro 1.000» e le parole: «da tre a sei mesi» sono sostituite dalle seguenti: «da uno a tre mesi»;

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

«2-bis. Se il conducente in stato di ebbrezza, con un tasso alcolemico pari a quelli indicati alla lettera b) o alla lettera c) del comma 2, provoca un incidente stradale causando lesioni a terze persone, le pene ivi stabilite sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea al reato. È fatta salva in ogni caso l'applicazione delle sanzioni accessorie previste dagli articoli 222 e 223»;

c) i commi 2-ter e 2-quater sono abrogati.

L'**articolo 6** interviene in materia di sanzioni previste per la guida in stato di ebbrezza, di cui all'articolo 186 del codice. In primo luogo, modifica il **comma 2, lettera a)**, che prevede, quando sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro, un ammenda da euro 500 a euro 2000, e la sospensione della patente da tre a sei mesi; l'ammenda viene portata a **euro 250** nel minimo e **euro 1000** nel massimo, mentre per la sospensione della patente si prevede un periodo **da uno a tre mesi**.

In secondo luogo, si modifica il **comma 2 bis** dello stesso articolo 186. Tale comma prevede attualmente che quando il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale, le pene  
documenti.camera.it/.../TR0032.htm

sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni. L'articolo in esame prevede che il raddoppio delle pene ed il fermo amministrativo si applichino solo qualora, a carico del conducente, sia stato accertato un tasso alcolemico **pari o superiore a 0,8 grammi per litro** e l'incidente abbia causato lesioni a terze persone.

Infine, si prevede l'abrogazione dei commi 2 ter e 2 quater del medesimo articolo 186. Il comma 2 ter attribuisce al tribunale in composizione monocratica la competenza per i reati di cui all'articolo 186; il comma 2 quater prevede che le sanzioni accessorie (sospensione della patente) si applicano anche nel caso di applicazione della pena su richiesta delle parti.

### **Art. 7.**

*(Disposizioni in materia di 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) al comma 1 le parole: «da euro 1.000 a euro 4.000 e l'arresto fino a tre mesi» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 500 a euro 2.000» e le parole: «da sei mesi ad un anno» sono sostituite dalle seguenti: «da tre a sei mesi»;

b) il comma 1-ter è abrogato.

L'**articolo 7** modifica l'articolo 187, in materia di sanzioni per guida sotto effetto di sostanze stupefacenti.

Il vigente comma 1 prevede 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 tre mesi ad un anno**. L'**articolo 7** in esame riduce tali sanzioni, prevedendo l'ammenda **da euro 500 a 4000** e l'**arresto da tre a sei mesi**.

Viene inoltre soppressa anche in questo caso la norma - **comma 1 ter** - che attribuisce al tribunale in composizione monocratica la competenza per i reati di cui all'articolo 187.

Va segnalato che nel testo dell'articolo 7 vengono indicate sanzioni non corrispondenti a quelle attualmente previste, come modificate dall'articolo 5 del citato decreto legge n. 117/2007.

### **Art. 8.**

*Disposizioni in materia di somministrazione di bevande alcoliche nei locali di*

*intrattenimento).*

1. All'articolo 6, comma 2, alinea, del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, le parole da: «devono interrompere» fino a: «alcolemico; inoltre» sono soppresse.

L'**articolo 8** interviene su una norma introdotta dall'articolo 6 comma 2 del decreto legge n.117/2007, come modificato dalla legge di conversione n. 160/2007.

Tale disposizione prevede che i titolari e i gestori di locali ove si svolgono spettacoli o altre forme di intrattenimento, congiuntamente all'attività di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche, devono interrompere la somministrazione di bevande alcoliche dopo le ore 2 della notte e assicurarsi che all'uscita del locale sia possibile effettuare, in maniera volontaria da parte dei clienti, una rilevazione del tasso alcolemico. Devono inoltre esporre all'entrata, all'interno e all'uscita dei locali apposite tabelle che riproducano:

a) la descrizione dei sintomi correlati ai diversi livelli di concentrazione alcolemica nell'aria alveolare espirata;

b) le quantità, espresse in centimetri cubici, delle bevande alcoliche più comuni che determinano il superamento del tasso alcolemico per la guida in stato di ebbrezza, pari a 0,5 grammi per litro, da determinare anche sulla base del peso corporeo.

L'articolo in esame **sopprime la parte della norma che pone il divieto di vendita di bevande alcoliche**, lasciando in vigore la seconda parte, relativa all'obbligo di esporre le tabelle recanti informazioni sugli effetti dell'assunzione di alcolici.

**A.C. 471 (Anna Teresa Formisano) - "Modifica all'articolo 126 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di conferma della validità della patente di guida per soggetti post-comatosi"**

**Art. 1.**

1. Al comma 5 dell'articolo 126 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunti i seguenti periodi: «I responsabili delle unità di terapia intensiva o di neurochirurgia presso le quali è avvenuto il ricovero di soggetti che hanno subito un trauma cranico o che sono in coma per altra causa devono comunicare ai competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri i casi di coma di durata superiore alle quarantotto ore, al fine di assicurare che i medesimi soggetti, prima di tornare alla guida di un autoveicolo o motoveicolo, siano sottoposti ad accertamenti per la conferma della validità della patente di guida. L'idoneità alla guida è valutata dalle commissioni di cui al citato articolo 119, comma 4, previo parere vincolante dello specialista dell'unità riabilitativa che ha seguito l'evoluzione clinica del paziente. Tale specialista effettua una valutazione neuropsicologica e una verifica su strada o su apposito simulatore e può disporre che l'interessato si sottoponga a uno specifico programma riabilitativo».

L'articolo unico della proposta di legge **AC 471 modifica l'articolo 126 dle codice, al fine di introdurre l'obbligo di revisione della patente** di guida per i soggetti che abbiano subito un **coma prolungato**. Si prevede un obbligo ai responsabili delle unità di terapia intensiva o di neurochirurgia di **dare comunicazione** agli uffici provinciali del Dipartimento per i trasporti terrestri dei casi di soggetti ricoverati in seguito a traumi cranici o che siano in coma qualora il **coma** si sia **prolungato oltre le 48 ore**. A seguito di tale comunicazione è disposto per tali soggetti l'obbligo di **revisione della patente** di guida. L'idoneità alla guida inoltre deve essere valutata dalla commissione medica locale, di cui all'articolo 199, comma 4 del codice, sulla base del parere vincolante dello specialista dell'unità riabilitativa che si è occupata del paziente. Si precisa che lo specialista stesso debba effettuare una valutazione neuropsicologica ed una verifica su strada o su un simulatore di guida.

*Va segnalato che una norma di analogo contenuto è prevista dall'articolo 9 della proposta di legge AC 649, sopra illustrata.*

## **A.C. 649 (Meta ed altri) - Disposizioni in materia di circolazione e di sicurezza stradale**

### **Art. 1.**

*(Modifiche agli articoli 75, 78, 79, 80 e 97 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di accertamenti tecnici per la circolazione e di modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore nonché di sanzioni per violazioni di norme sulla circolazione dei ciclomotori).*

1. All'articolo 75 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, di seguito denominato «decreto legislativo n. 285 del 1992», dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

«4-bis. I veicoli di tipo omologato da equipaggiare con impianti di alimentazione a GPL o a metano sono soggetti all'accertamento di cui ai commi 1 e 2.

4-ter. Con decreto del Ministro dei trasporti sono individuate le modifiche per i veicoli di massa complessiva fino a 3,5 t, esclusi i motoveicoli e i ciclomotori, che possono essere effettuate, senza nulla osta della casa costruttrice e senza l'accertamento di cui al comma 2, anche tramite la certificazione di enti o professionisti accreditati. Con lo stesso decreto sono stabiliti i requisiti per l'accreditamento, nonché le modalità e le condizioni per l'effettuazione delle modifiche».

2. All'articolo 78 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Con decreto del Ministro dei trasporti sono individuate le modifiche per i veicoli di massa complessiva fino a 3,5 t, esclusi i motoveicoli e i ciclomotori, che possono essere effettuate, in deroga alle disposizioni in materia, senza nulla osta della casa costruttrice e senza visita e prova, anche tramite la certificazione di enti o professionisti accreditati. Con lo stesso decreto sono stabiliti i requisiti per l'accreditamento, nonché le modalità e le condizioni per l'effettuazione delle modifiche»;

b) al comma 3, le parole da: «è soggetto alla sanzione» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «ovvero circola senza l'aggiornamento della carta di circolazione, quando prescritto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485. Tale sanzione non si applica qualora il veicolo, per esigenze del competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale, sia accompagnato dalla prenotazione non scaduta delle prescritte visita e prova».

3. Il comma 4 dell'articolo 79 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«4. Chiunque circola con un veicolo che presenta alterazioni nelle caratteristiche costruttive e funzionali prescritte, ovvero circola con i dispositivi di cui all'articolo 72 non funzionanti o non regolarmente installati, ovvero circola con i dispositivi di cui all'articolo 80, comma 1, del presente codice e all'articolo 238 del regolamento di esecuzione e di attuazione del presente codice, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, non funzionanti o non efficienti, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 74 a euro 296. La misura della sanzione è pari a una somma da euro 1.036 a euro 10.360 se il veicolo è utilizzato nelle competizioni previste dagli articoli 9-bis e 9-ter».

4. Al comma 14 dell'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, la parola: «Chiunque» è sostituita dalle seguenti: «Fuori dei casi previsti dall'articolo 176, comma 18, chiunque»;

b) al secondo periodo, le parole da: «ovvero» fino a: «revisione» sono soppresse;

c) il terzo periodo è sostituito dai seguenti: «In tali casi, l'organo accertatore annota sulla carta di circolazione che il veicolo è sospeso dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione. È consentita la circolazione del veicolo al solo fine di recarsi presso uno dei soggetti di cui al comma 8 ovvero presso il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale per la prescritta revisione. Al di fuori di tali ipotesi, nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione, si applica la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo, secondo le disposizioni del capo I, sezione II, del titolo VI».

5. All'articolo 97 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, primo periodo, le parole da: «da euro 74 a euro 296» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «da euro 1.000 a euro 4.000. Alla sanzione da euro 148 a euro 594 soggiace chi effettua sui ciclomotori modifiche idonee ad aumentarne la velocità oltre i limiti previsti dall'articolo 52»;

b) al comma 10, le parole: «da euro 22 a euro 88» sono sostituite dalle seguenti: «da euro 74 a euro 296».

6. I decreti di cui al comma 4-ter dell'articolo 75 e al comma 2-bis dell'articolo 78 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotti dai commi 1 e 2, lettera a), del presente articolo, sono emanati entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge

**L'articolo 1**, modifica alcune disposizioni del codice in materia di accertamenti tecnici per la circolazione e di modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore e reca disposizioni in tema di sanzioni per violazioni di norme sulla circolazione dei ciclomotori. In particolare l'articolo in esame interviene sulle seguenti disposizioni del codice:

- articolo 75, che disciplina l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione e

omologazione;

- articolo 78, che reca norme in merito alle modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione;
- articolo 79, relativo all'efficienza dei veicoli a motore e loro rimorchi in circolazione;
- articolo 80 che regolamenta le revisioni;
- articolo 97 relativo alla circolazione dei ciclomotori.

Il **comma 1** modifica l'articolo 75 del codice inserendo due nuove disposizioni dopo il comma 4

La prima disposizione (comma 4-bis) prevede che siano soggetti all'accertamento dei dati di identificazione e della loro corrispondenza alle prescrizioni tecniche e alle caratteristiche costruttive e funzionali previste dal codice anche i veicoli di tipo omologato, da equipaggiare con impianti di alimentazione a GPL o a metano. L'accertamento è effettuato da parte dei competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri. La norma attualmente prevede che tali accertamenti abbiano luogo per ciclomotori, motoveicoli, autoveicoli, filoveicoli e rimorchi.

*A tale proposito si osserva che il comma introduce un obbligo di accertamento per i veicoli omologati da equipaggiare con impianti di alimentazione a gpl o metano, obbligo che sembrerebbe già ricompreso nel disposto di cui all'articolo 78, comma 1, del codice ai sensi del quale i veicoli a motore ed i loro rimorchi devono essere sottoposti a visita e prova presso i competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri quando siano apportate una o più modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali.*

La seconda disposizione (**comma 4-ter**) demanda ad un decreto del Ministro dei trasporti - da emanarsi entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge, ai sensi comma 6 dell'articolo 2 in esame - l'individuazione delle modifiche che possono essere effettuate sui veicoli di massa complessiva fino a 3,5 t, esclusi i motoveicoli e i ciclomotori senza nulla osta della casa costruttrice e senza l'accertamento sopra descritto, anche tramite la certificazione di enti o professionisti accreditati. Con lo stesso decreto sono stabiliti i requisiti per l'accreditamento, nonché le modalità e le condizioni per l'effettuazione delle modifiche.

*Si segnala a tale proposito che il successivo comma 2, lettera a) dell'articolo in esame introduce al comma 798 del codice una disposizione (comma 2-bis) di contenuto sostanzialmente identico a quelle recata dal nuovo comma 4-ter.*

Il **comma 2** interviene sull'**articolo 78** del codice, inserendo una nuova disposizione e modificandone un'altra.

L'articolo 78 prevede che i veicoli a motore ed i loro rimorchi devono essere sottoposti a visita e prova presso i competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri quando siano apportate una o più modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali, ai dispositivi d'equipaggiamento ovvero quando sia stato sostituito o modificato il telaio.

La disposizione introdotta dalla **lettera a)** (comma 2-bis), prevede che - entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge, secondo il comma 6 dell'articolo in esame - sia emanato un decreto del Ministro dei trasporti con il quale siano identificate quelle modifiche che possono essere effettuate in deroga alla normativa vigente sui veicoli di massa complessiva fino a 3,5 t, esclusi i motoveicoli e i ciclomotori, senza nulla osta della casa costruttrice e senza visita e prova, anche tramite la certificazione di enti o professionisti accreditati. Allo stesso decreto sono demandati i requisiti per l'accreditamento, nonché le modalità e le condizioni per l'effettuazione delle modifiche.

Come già segnalato in precedenza tale disposizione sembra del tutto assimilabile a quella introdotta all'articolo 74 (comma 4-ter).

La lettera b) interviene sul comma 3 dell'articolo 78, che reca le sanzioni conseguenti alla violazione delle norme sopra descritte.

In seguito alle modifiche:

- è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485 anche chi **circola senza l'aggiornamento della carta di circolazione**, quando prescritto.

Attualmente tale sanzione è prevista per chi circoli con un veicolo:

- al quale siano state apportate modifiche alle caratteristiche indicate nel certificato di omologazione o di approvazione e nella carta di circolazione;
  - con il telaio modificato e che non risulti abbia sostenuto, con esito favorevole, le prescritte visita e prova;
  - al quale sia stato sostituito il telaio in tutto o in parte e che non risulti abbia sostenuto con esito favorevole le prescritte visita e prova.
- esonera dall'applicazione della sanzione nel caso in cui il veicolo, per esigenze del competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, sia accompagnato dalla prenotazione non scaduta delle prescritte visita e prova.

**Il comma 3** modifica il comma 4 dell'**articolo 79** del codice che reca le sanzioni per chi circola con un veicolo che presenti alterazioni nelle caratteristiche costruttive e funzionali prescritte, ovvero circola con i dispositivi di equipaggiamento non funzionanti o non regolarmente installati.

A seguito delle modifiche è soggetto alla medesima sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 74 a euro 296 anche chi circola con quei **dispositivi** che costituiscono l'equipaggiamento dei veicoli e che hanno rilevanza ai fini della sicurezza stessa (che l'articolo 80 prevede siano soggetti a revisione periodica e che l'allegato IX del regolamento di esecuzione del codice individua analiticamente)<sup>[1]</sup> **non funzionanti e non efficienti**.

Resta inalterata la disposizione che prevede una sanzione più elevata (da euro 1.036 a euro 10.360) se il veicolo è utilizzato nelle competizioni di velocità non autorizzate.

**Il comma 4** apporta modifiche all'articolo 80, comma 14 del codice, che reca le sanzioni conseguenti alla circolazione con veicolo non revisionato.

Attualmente il comma prevede che:

- a) chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla prescritta revisione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 148 a euro 594;
- b) la sanzione è raddoppiabile in caso di revisione omessa per più di una volta in relazione alle scadenze previste dalle disposizioni vigenti ovvero nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione;
- c) a tali violazioni consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione.

A seguito delle modifiche apportate:

- viene esplicitata l'esclusione dall'applicazione delle sanzioni recate dal comma 14 per i veicoli non revisionati che circolino **in autostrada**: per tale fattispecie infatti le sanzioni sono quelle di cui all'articolo 176, comma 18 del codice medesimo;

- viene soppressa la disposizione che prevede il raddoppio della sanzione nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione (tale fattispecie è infatti contenuta nella riformulazione del terzo periodo del comma – vedi *infra*);

- in caso di circolazione con veicolo non revisionato si prevede che venga annotato sulla carta di circolazione che il veicolo è sospeso dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione e viene disposto il fermo amministrativo. La circolazione del veicolo è consentita al solo fine di recarsi ad effettuare la revisione presso una delle imprese di autoriparazione accreditate ovvero presso il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri.

Il **comma 5** introduce due modifiche all'**articolo 97** del codice, che reca la disciplina della circolazione dei ciclomotori.

In particolare la lettera a) **inasprisce la sanzione** prevista per chi fabbrica, produce, pone in commercio o vende **ciclomotori** che sviluppino una **velocità superiore a quella prevista**, prevedendo che essa sia pari ad una somma da euro 1000 a euro 4000 (in luogo dell'attuale sanzione da euro 74 a euro 296); viene incrementata anche la sanzione per chi effettua sui ciclomotori modifiche idonee ad aumentarne la velocità oltre i limiti previsti, che il disegno di legge fissa in una somma da euro 148 a euro 594 (in luogo dell'attuale sanzione da euro 74 a euro 296).

La lettera b) aumenta la sanzione prevista per chi circola con un ciclomotore munito di una targa i cui dati non siano chiaramente visibili portandola ad una somma da euro 74 a euro 296 (in luogo dell'attuale somma da 22 a 88 euro).

## **Art. 2.**

*(Modifiche all'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di guida accompagnata).*

1. All'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

«1-bis. Ai minori che hanno compiuto gli anni sedici e che sono titolari di patente di guida è consentita, a fini di esercitazione, la guida di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t, con esclusione del traino di qualunque tipo di rimorchio, e comunque nel rispetto dei limiti di potenza specifica riferita alla tara di cui all'articolo 117, comma 2-bis, purché accompagnati da un conducente titolare di patente di categoria B o superiore da almeno dieci anni, previo rilascio di apposita autorizzazione da parte del competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale e su istanza presentata al medesimo ufficio dal genitore o dal legale rappresentante del minore.

1-ter. Il minore autorizzato ai sensi del comma 1-bis può procedere alla guida accompagnato da uno dei soggetti indicati al medesimo comma solo dopo aver effettuato almeno dieci ore di corso pratico di guida, delle quali almeno quattro in autostrada o su strade extraurbane e due in condizione di visione notturna, presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato.

1-quater. Nelle ipotesi di guida di cui al comma 1-bis, sul veicolo non può prendere posto, oltre al conducente, un'altra persona che non sia l'accompagnatore. Il veicolo adibito a tale guida deve essere munito di apposito contrassegno recante le lettere alfabetiche "GA". Chiunque viola le disposizioni del presente comma è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 122, comma 9.

1-quinquies. Nelle ipotesi di guida di cui al comma 1-bis si applicano le prescrizioni di cui al comma 2 dell'articolo 117 e, in caso di violazioni, la sanzione amministrativa pecuniaria di cui al comma 5 dello stesso articolo. L'accompagnatore è responsabile del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie in solido con il genitore o con il legale rappresentante del conducente minore autorizzato ai sensi del comma 1-bis.

1-sexies. Nelle ipotesi di guida di cui al comma 1-bis, se il minore autorizzato commette violazioni per le quali, ai sensi delle disposizioni del presente codice, sono previste le sanzioni amministrative accessorie di cui agli articoli 218 e 219, è sempre disposta la revisione della patente di guida posseduta, ai sensi

dell'articolo 128. L'esito negativo dell'esame di revisione comporta anche la revoca dell'autorizzazione alla guida accompagnata.

1-septies. Il minore autorizzato ai sensi del comma 1-bis che guida senza avere a fianco l'accompagnatore indicato nell'autorizzazione è punito con le sanzioni amministrative previste dall'articolo 122, comma 8, primo e secondo periodo».

2. Con regolamento del Ministro dei trasporti da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le norme di attuazione dei commi da 1-bis a 1-septies dell'articolo 115 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotti dal comma 1 del presente articolo, con particolare riferimento alle condizioni soggettive e oggettive alle quali l'autorizzazione può essere richiesta e alle modalità di rilascio, alle condizioni di espletamento dell'attività di guida autorizzata, ai contenuti e alle modalità di certificazione del percorso didattico che il minore autorizzato deve seguire presso un'autoscuola, ai requisiti soggettivi dell'accompagnatore nonché alle caratteristiche del contrassegno di cui al comma 1-quater del citato articolo 115.

L'**articolo 2** introduce una nuova disciplina in materia di 'guida assistita', per i minori che abbiano compiuto gli anni sedici e siano titolari di patente A, ai quali consente di esercitarsi alla guida, con l'assistenza di un adulto.

Il comma 1 disciplina la fattispecie mediante l'inserimento di sei commi all'articolo 115 del codice, che stabilisce in via generale i requisiti per la guida di veicoli.

In particolare, il nuovo **comma 1 bis** consente, ai **minori che hanno compiuto i sedici anni e siano titolari di patente di guida** (il riferimento è alla patente di categoria A, che abilita alla guida di motoveicoli di cilindrata fino a 125 cc), **la guida di autoveicoli di massa non superiore a 3,5 t**, e nei limiti di potenza indicati dall'articolo 117, comma 2 bis, del codice.

Si ricorda che tale comma – come modificato dal D.L. n. 117/2007, convertito con legge n. 160/2007 - dispone che ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 50 kw/t.

La guida è consentita alle seguenti condizioni:

- che il minore sia **accompagnato da un conducente**, titolare di patente di categoria B da almeno 10 anni;
- che sia stata rilasciata **autorizzazione da parte del Dipartimento dei trasporti terrestri**, su istanza del genitore o rappresentante legale del minore.

Il **comma 1 ter** dispone che la possibilità di guida è inoltre condizionata alla previa effettuazione di un corso pratico di guida, presso un'autoscuola con istruttore autorizzato, di durata pari ad almeno dieci ore, delle quali quattro in autostrada o su strade extraurbane e due in condizione di visione notturna.

Il **comma 1 quater** prevede che, durante la guida autorizzata, sul veicolo non possano prendere posto altre persone oltre all'accompagnatore e che il veicolo debba essere munito di un contrassegno recante le lettere alfabetiche "GA". La violazione di tali disposizioni comporta l'applicazione della sanzione amministrativa di cui all'articolo 122, comma 9, del codice (pagamento di una somma da 74 a 296 euro).

Ai sensi del **comma 1 quinquies**, il minore deve attenersi ai limiti di velocità indicati dall'articolo 117, comma 2, del codice: 100 km/h in autostrada e 90 km/h sulle strade extraurbane, e soggiace alle sanzioni di cui al comma 5 dello stesso articolo: pagamento di una somma da euro 148 a euro 594 e sospensione della patente da due a otto mesi. L'accompagnatore è responsabile in solidi con il genitore o con il rappresentante legale del minore.

con il genitore o con il rappresentante legale del minore.

Il **comma 1 sexies** prevede la revisione della patente a carico del minore se commette violazioni per i quali sono previste le sanzioni di cui agli articoli 218 e 219 del codice (sospensione e revoca della patente). In caso di esito negativo della procedura di revisione, viene conseguentemente revocata l'autorizzazione alla guida accompagnata.

Il **comma 1 septies** dispone, per la guida da parte del minore autorizzato senza la presenza dell'accompagnatore indicato nell'autorizzazione, l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 122 comma 8, primo e secondo periodo, del codice: pagamento di una somma da euro 370 a 1.485 e fermo amministrativo del veicolo per tre mesi.

Il **comma 2** dell'articolo 2 in esame fa rinvio ad un regolamento del Ministro dei trasporti (ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti), da adottare ai sensi dell'articolo 17 comma 3 della legge n. 400/1988, entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge, ai fini di stabilire le norme di attuazione della nuova disciplina, con specifico riferimento: alle condizioni soggettive e oggettive alle quali l'autorizzazione può essere rilasciata, ed alle relative modalità; alle condizioni di espletamento dell'attività di guida autorizzata; ai contenuti e modalità di certificazione del corso che il minore deve seguire presso un'autoscuola; ai requisiti soggettivi dell'accompagnatore; alle caratteristiche del contrassegno di cui al nuovo comma 1 quater, recante la scritta "GA".

### **Art. 3.**

*(Modifiche all'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di guida senza patente).*

1. All'articolo 116 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 13 è sostituito dal seguente:

«13. Chiunque guida autoveicoli o motoveicoli senza aver conseguito la patente di guida è punito con la pena dell'arresto fino a un anno e con l'ammenda da euro 2.257 a euro 9.032; la stessa sanzione si applica ai conducenti che guidano senza patente perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti previsti dal presente codice. La pena dell'arresto si applica solo ai soggetti che hanno compiuto due violazioni nel corso di un biennio»;

b) dopo il comma 13 è inserito il seguente:

«13.1. Per le violazioni di cui al comma 13 è competente il tribunale in composizione monocratica».

L'**articolo 3**, interviene sulle sanzioni conseguenti alla guida senza patente o con patente revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti, previste dall'articolo 116, comma 13 del [documenti.camera.it/.../TR0032.htm](http://documenti.camera.it/.../TR0032.htm)

revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti, previste dall'articolo 116, comma 13 del codice della strada. Le modifiche proposte **coincidono peraltro con il testo attuale** di tale comma, quale modificato dall'**articolo 1 del decreto legge n. 117/2007**, convertito dalla legge n. 160/2007.

Tale disposizione prevede infatti per tali comportamenti una sanzione amministrativa **da 2.238 a 9.357 euro**, e, nel caso di reiterazione del reato nel corso di un biennio, dispone che si applichi la pena detentiva dell'**arresto fino ad un anno**. Lo stesso comma 13, ultimo periodo, prevede inoltre la competenza del tribunale in composizione monocratica.

#### **Art. 4.**

#### *(Accertamento dei requisiti di sicurezza dei quadricicli).*

1. Al fine di garantire che i quadricicli di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2003, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 123 del 29 maggio 2003, e successive modificazioni, rispondano ai requisiti di sicurezza attiva e passiva propri degli autoveicoli, il Ministro dei trasporti, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, disciplina con proprio decreto le modalità di accertamento dei requisiti di sicurezza dei citati quadricicli.

L'articolo in esame reca disposizioni relative all'**accertamento dei requisiti di sicurezza dei quadricicli**.

In particolare si prevede l'emanazione - entro due mesi dall'entrata in vigore della legge - di un decreto del Ministro dei trasporti che definisca le modalità di accertamento dei requisiti di sicurezza dei quadricicli, al fine di garantire che rispondano ai requisiti di sicurezza attiva e passiva propri degli autoveicoli.

L'articolo 53, comma 1, lettera h) del codice della strada definisce i quadricicli a motore come veicoli a quattro ruote destinati al trasporto di cose con al massimo una persona oltre al conducente nella cabina di guida, ai trasporti specifici e per uso speciale, la cui massa a vuoto non superi le 0,55 t, con esclusione della massa delle batterie se a trazione elettrica, capaci di sviluppare su strada orizzontale una velocità massima fino a 80 km/h e demanda al regolamento la definizione delle caratteristiche costruttive. L'articolo precisa che qualora detti veicoli superino anche uno solo dei limiti stabiliti sono considerati autoveicoli.

L'articolo in esame, invece, rinvia al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2003, recante il recepimento della direttiva 2002/24/CE, che disciplina l'omologazione dei veicoli a due o tre ruote che si applica anche ai quadricicli. Il DM reca la distinzione tra quadricicli leggeri e quadricicli diversi da quelli leggeri; i quadricicli leggeri sono definiti come veicoli a motore a quattro ruote con massa a vuoto inferiore o pari a 350 kg (categoria L6e), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, la cui velocità massima per costruzione è inferiore o uguale a 45 km/h e

1) la cui cilindrata del motore è inferiore o pari a 50 cm<sup>3</sup> per i motori ad accensione comandata; o

2) la cui potenza massima netta è inferiore o uguale a 4 kW per gli altri motori a combustione interna; o

3) la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici.

I quadricicli diversi da quelli leggeri sono definiti come veicoli con massa a vuoto è inferiore o pari a 400 kg (categoria L7e) (550 kg per i veicoli destinati al trasporto di merci), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, e la cui potenza massima netta del motore è inferiore a 15 kW.

### **Art. 5.**

*(Modifiche all'articolo 117 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di limitazioni nella guida).*

1. All'articolo 117 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. È consentita la guida dei motocicli ai titolari di patente A, rilasciata alle condizioni e con le limitazioni dettate dalle disposizioni comunitarie in materia di patenti»;

b) al comma 2, le parole: «e di 90 km/h» sono sostituite dalle seguenti: «e di 80 km/h»;

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

«2-bis. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per i primi tre anni dalla data del rilascio, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 60 kW/t. A tale fine sono computati anche il periodo per il quale il soggetto è stato autorizzato ad effettuare esercitazioni di guida accompagnata ai sensi dell'articolo 115, nonché il periodo di frequenza di corsi specificamente destinati alla guida sicura. I contenuti e le modalità di organizzazione di tali corsi sono definiti con decreto del Ministro dei trasporti. La limitazione di cui al presente comma non si applica ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo».

2. Il decreto del Ministro dei trasporti di cui all'articolo 117, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 285 del 1992, come sostituito dal comma 1, lettera c), del presente articolo, è emanato entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Le disposizioni del comma 2-bis dell'articolo 117 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come sostituito dal comma 1, lettera c), del presente articolo, si applicano ai titolari di patente di guida di categoria B rilasciata a far data dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

L'articolo 5 reca modifiche all'articolo 117 del codice, in materia di limitazioni alla guida.

Il comma 1, lettera a), sostituisce il comma 1 dell'articolo 117, con un testo che risulta peraltro **identico a quello vigente**, come modificato dall'articolo 2 del D.L. n. 117/2007, convertito dalla legge n. 160/2007. Tale comma prevede che **è consentita la guida dei motocicli ai titolari di patente A, rilasciata alle condizioni e con le limitazioni di cui alle disposizioni comunitarie in materia di patenti**. Sarebbe pertanto opportuno espungere la lettera a) in esame dal testo della proposta di legge.

Nel testo previgente, il comma 1 dell'articolo 117 limitava, per i primi tre anni dal rilascio della patente, e comunque fino al compimento dell'età di venti anni, la guida di motocicli, escludendola per quelli di potenza superiore a 25kW e/o di potenza specifica superiore a 0,16 kW/kg. Tale disposizione era tuttavia sostanzialmente disapplicata, in quanto l'articolo 229 del codice prevede il recepimento delle direttive in tema documenti.camera.it/.../TR0032.htm

sostanzialmente disapplicata, in quanto l'articolo 229 del codice prevede il recepimento delle direttive in tema di circolazione stradale con decreti ministeriali, e, in relazione alle limitazioni alla guida, sono state emanate norme di attuazione che avevano superato il contenuto del comma 1 sopra illustrato. In particolare, il decreto del Ministro dei trasporti 30 settembre 2003, n. 40, prevede in proposito che l'autorizzazione a guidare motocicli di potenza superiore a 25 kW o con rapporto potenza/peso superiore a 0,16 kW/kg è subordinata al rilascio della patente A da almeno due anni, salvo che il titolare abbia raggiunto l'età di 21 anni e superi una prova specifica di controllo di capacità. Va ricordato che, nel gennaio 2007, è entrata in vigore la direttiva 2006/126/CE, che prevede una generale rimodulazione della tipologia delle patenti, nonché dei requisiti per il conseguimento delle stesse. Il termine di recepimento della direttiva è fissato al **19 gennaio 2011**.

Il **comma 1, lettera b)**, modifica il comma 2 dell'articolo 117, che fissa il limite di velocità per i conducenti durante i primi tre anni dal conseguimento della patente B, indicandolo in **100 km/h** per le autostrade e **90 km/H** per le strade extraurbane principali; quest'ultimo limite viene ridotto a **80 km/H**.

Il **comma 1, lettera c)**, sostituisce il comma 2 bis del medesimo articolo 117, in materia di limitazioni alla guida per i titolari di patente da meno di **tre anni** ("neopatentati"), per i quali si prevede che non possano guidare autoveicoli con potenza specifica, riferita alla tara, superiore a **60 kW/t**. Sono computati nel periodo di tre anni anche il periodo nel quale il soggetto è stato autorizzato all'esercitazione alla guida accompagnata ed il periodo di frequenza di corsi destinati alla guida sicura. Per i contenuti e le modalità di tali corsi si fa rinvio ad un apposito regolamento del Ministro dei trasporti (ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti).

Si ricorda che il testo vigente del comma 2 bis – come modificato dal citato D.L. n. 117/2007 - prevede che ai titolari di patente di guida di categoria B, per il **primo anno dal rilascio**, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a **50 kw/t**. Questa disposizione avrebbe dovuto trovare applicazione per i titolari di patente di guida di categoria B rilasciata a far data dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto n. 117/2007, e, pertanto, a decorrere dal 30 gennaio 2008. Con l'articolo 22 del decreto legge n. 248/2007, l'applicazione della normativa è stata prorogata al 1° luglio 2008. Una ulteriore proroga è stata disposta dall'articolo 4, comma 4, del **decreto legge n. 97/2008**, convertito dalla legge n. 129/2008, che ha fissato la data di applicazione della nuova disciplina al **1° gennaio 2009**.

Il **comma 2** dell'articolo 2 in esame indica in quattro mesi dall'entrata in vigore della legge il termine entro il quale deve essere emanato il decreto ministeriale recante i contenuti e le modalità dei corsi di guida sicura, previsto dalla lettera c) del comma 1.

Il **comma 3**, infine, dispone che le nuove limitazioni alla guida di cui all'articolo 117, comma 2 bis, come modificato dal comma 1, lettera c), sono applicabili ai titolari di patente di categoria B rilasciata dal **centottantesimo giorno successivo** alla data di entrata in vigore della legge.

## **Art. 6.**

*(Modifiche all'articolo 122 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di esercitazioni di guida).*

1. All'articolo 122 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: «è rilasciata» sono inserite le seguenti: «, previo superamento della prova di controllo delle cognizioni di cui all'articolo 121, comma 1,»;

b) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

«5-bis. L'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B deve inoltre effettuare esercitazioni con le autoscuole in autostrada, o in strada extraurbana, e in ore notturne. Il Ministro dei trasporti ne stabilisce, con proprio decreto, la disciplina e le modalità di svolgimento».

2. Il comma 1 dell'articolo 122 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come modificato dalla lettera a) del comma 1 del presente articolo, si applica alle domande per il conseguimento della patente di guida presentate a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Il decreto di cui al comma 5-bis dell'articolo 122 del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dalla lettera b) del comma 1 del presente articolo, è emanato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

L'**articolo 6** reca modifiche all'**articolo 122** del codice, che disciplina la procedura per il rilascio dell'autorizzazione (c.d. foglio rosa), la quale consente ai soggetti che ne abbiano fatto richiesta di poter effettuare le esercitazioni alla guida.

Il **comma 1, lettera a)**, modificando il comma 1 dell'articolo 122 del codice, prevede che **prima del rilascio dell'autorizzazione** l'aspirante alla patente in possesso dei prescritti requisiti debba essere sottoposto alla **prova di controllo delle cognizioni**, prevista dall'articolo 121 per verificare l'idoneità tecnica necessaria per il rilascio della patente di guida.

Il **comma 1, lettera b)**, inserisce un nuovo **comma 5-bis** all'articolo 122 del codice, introducendo l'obbligo, per l'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B, di effettuare esercitazioni con le autoscuole in autostrada, o in strada extraurbana, e in ore notturne, secondo la disciplina e le modalità di svolgimento stabilite dal Ministro dei trasporti con proprio decreto, da emanarsi – ai sensi del **comma 3** – entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge.

Il **comma 2** stabilisce che la nuova disposizione relativa al superamento della prova di controllo, si applica alle **domande** per il conseguimento della patente **presentate a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge**.

## **Art. 7.**

*(Modifiche all'articolo 123 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di autoscuole).*

1. All'articolo 123 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 4, secondo periodo, le parole: «dell'idoneità tecnica» sono sostituite dalle seguenti: «, al fine di assicurare un adeguato livello formativo, della medesima idoneità tecnica richiesta al titolare»;

b) al comma 5, primo periodo, la parola: «biennale» è sostituita dalle seguenti: «triennale, maturata negli ultimi cinque anni»;

c) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

«7-bis. In ogni caso l'attività non può essere iniziata prima della verifica del possesso dei requisiti prescritti, da ripetere almeno ogni tre anni».

### **L'articolo 7** reca modifiche all'articolo 123 del codice, che regola l'attività di **autoscuola**.

L'articolo 123 del codice della strada (D.Lgs. 285/1992), sul quale è intervenuto l'articolo 10, comma 5 del DL 7/2007, reca la disciplina delle autoscuole, ossia delle scuole per l'educazione stradale, l'istruzione e la formazione dei conducenti. A seguito delle modifiche introdotte dal suddetto decreto-legge, le autoscuole sono soggette a vigilanza amministrativa e tecnica da parte delle province. Il DL ha inoltre eliminato i limiti precedentemente previsti connessi a parametri quali la popolazione, l'indice di motorizzazione e l'estensione del territorio.

Ai sensi del comma 4 per avviare tale attività di impresa i soggetti interessati, ossia persone fisiche, persone giuridiche e enti, possono presentare l'apposita dichiarazione di inizio attività (in luogo dell'autorizzazione precedentemente prevista). Il titolare deve avere la proprietà e gestione diretta, personale, esclusiva e permanente dell'esercizio, nonché la gestione diretta dei beni patrimoniali dell'autoscuola, ed è chiamato a rispondere del suo regolare funzionamento nei confronti del concedente.

A seguito di una modifica introdotta dal DL 7/2007 è stato disposto che nel caso di apertura di ulteriori sedi per l'esercizio dell'attività di autoscuola, per ciascuna deve essere dimostrato il possesso di tutti i requisiti prescritti, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere dimostrata per una sola sede, e deve essere preposto un responsabile didattico, in organico quale dipendente o collaboratore familiare ovvero anche, nel caso di società di persone o di capitali, quale rispettivamente socio o amministratore, che sia in possesso dell'idoneità tecnica.

Il **comma 1, lettera a)** interviene sul comma 4 precisando che il responsabile didattico delle sedi esterne dell'autoscuola debba essere in possesso non più semplicemente dell'idoneità tecnica bensì **della medesima idoneità tecnica richiesta al titolare dell'autoscuola**, al fine di assicurare un adeguato livello formativo.

Il **comma 1, lettera b)** modifica l'articolo 123, comma 5, che prevede una serie di requisiti al fine di poter presentare la dichiarazione di inizio attività di un'autoscuola. Nel caso di persona fisica si tratta dei seguenti:

- aver compiuto gli anni ventuno;
- risultare di buona condotta;
- essere in possesso di adeguata capacità finanziaria, diploma di istruzione di secondo grado, abilitazione quale insegnante di teoria e istruttore di guida con almeno un'esperienza biennale.

Il requisito dell'esperienza biennale viene modificato dall'articolo in esame con quello di **un'esperienza triennale maturata negli ultimi cinque anni**.

Infine la **lettera c)** introduce il comma 7-bis, ai sensi del quale **l'attività non può essere iniziata** prima della **verifica** del possesso dei requisiti prescritti, da ripetere almeno ogni tre anni.

### **Art. 8.**

*(Modifiche all'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di patente a punti, e alla tabella dei punteggi allegata).*

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

a) al comma 2, primo periodo, le parole: «entro trenta» sono sostituite dalle seguenti: «entro il termine perentorio di sessanta»;

b) al comma 2, dopo il primo periodo è inserito il seguente: «Il decorso di tale termine senza che la notizia sia stata ancora data preclude la decurtazione del punteggio»;

c) al comma 2, terzo periodo, la parola: «trenta» è sostituita dalla seguente: «sessanta»;

d) al comma 2, terzo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «; a questo fine, l'autorità adita deve segnalare formalmente, entro trenta giorni, la proposizione e l'esito dei ricorsi all'organo di polizia»;

e) al comma 4, primo periodo, le parole: «e purché il punteggio non sia esaurito, la frequenza» sono sostituite dalle seguenti: «, purché il punteggio non sia esaurito e, nel caso che la violazione non sia stata impugnata, non siano decorsi più di sei mesi dalla contestazione, la frequenza con profitto»;

f) al comma 5, secondo periodo, le parole: «due punti» sono sostituite dalle seguenti: «quattro punti».

2. Alla tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al capoverso «Art. 174», le parole: «Comma 4 - 2», «Comma 5 - 2» e «Comma 7 - 1» sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: «Commi 5, 8 e 10 - 5», «Commi 6, 9 e 12 - 10» e «Comma 11 - 2»;

b) al capoverso «Art. 176», le parole: «Comma 19 - 10» sono soppresse;

c) al capoverso «Art. 178», le parole: «Comma 3 - 2» e «Comma 4 - 1» sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: «Commi 5, 8 e 10 - 5», «Commi 6, 9 e 12 - 10» e «Comma 11 - 2»;

d) al capoverso «Art. 191», le parole: «Comma 1 - 5», «Comma 2 - 2» e «Comma 3 - 5» sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: «Comma 1 - 8», «Comma 2 - 4» e «Comma 3 - 8» e le parole: «Comma 4 - 3» sono soppresse.

L'articolo in esame interviene sull'articolo 126-bis del codice che disciplina l'istituto della **patente a punti**.

L'articolo 126-bis del codice della strada, inserito nel codice della strada dal D.Lgs. 9/2002, ha introdotto nell'ordinamento giuridico italiano l'istituto della patente a punti, prevedendo che all'atto del rilascio della patente, ossia del titolo mediante il quale il cittadino viene abilitato alla guida di un veicolo a motore, venga attribuito un punteggio di venti punti. Tale punteggio, annotato presso l'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, è decurtato, nella misura indicata dalla tabella allegata al medesimo articolo 126-bis, a seguito della

violazione di alcune delle norme di comportamento del codice della strada.

Il **comma 1** interviene sulla procedura di decurtazione dei punti.

In particolare **la lettera a)** prevede che l'organo da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione che comporta la perdita di punteggio, ne dia notizia all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida non più entro trenta giorni - come attualmente previsto - bensì **entro il termine perentorio di sessanta giorni** dalla definizione della contestazione effettuata.

La **lettera b)** prevede inoltre che il decorso di tale termine senza che la notizia sia stata ancora data preclude la decurtazione del punteggio.

La **lettera c)** reca una disposizione di coordinamento formale laddove nel comma si fa riferimento al termine sopracitato.

La **lettera d)** interviene a precisare che ai fini della conoscenza dell'esito dei ricorsi, l'autorità adita deve segnalare formalmente, entro trenta giorni, la proposizione e l'esito dei ricorsi all'organo di polizia.

La **lettera e)** interviene sul comma 4, che consente il recupero dei punti decurtati dalla patente attraverso la frequenza con profitto a corsi di aggiornamento. A seguito delle modifiche apportate dal disegno di legge il corso di aggiornamento dà diritto al recupero dei punti se la violazione non è stata impugnata e non sono decorsi più di sei mesi dalla contestazione.

La **lettera f)** prevede che nel caso di **assenza di violazioni** per un periodo di due anni il punteggio di venti punti venga **incrementato di quattro punti**, anziché di due come attualmente previsto.

Il **comma 2** modifica la tabella delle decurtazioni allegata all'articolo 126-*bis*, sia per ragioni di coordinamento formale rispetto alle modifiche introdotte nel testo, sia al fine di inasprire alcune delle decurtazioni già previste. In particolare viene aumentata la decurtazione dei punti per le infrazioni: all'**articolo 174** (durata della guida di autoveicoli adibiti al trasporto); all'**articolo 176** (comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali); all'**articolo 178** (documenti di viaggio per trasporti professionali); all'**articolo 191** (comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni).

## **Art. 9.**

*(Introduzione dell'articolo 128-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di revisione della patente di guida in caso di coma prolungato).*

1. Dopo l'articolo 128 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«Art. 128-bis. - (Obblighi di comunicazione a carico dei responsabili di strutture sanitarie per i casi di coma di durata superiore a 48 ore). - 1. I responsabili delle unità di terapia intensiva o di neurochirurgia presso le quali è avvenuto il ricovero di soggetti che hanno subito gravi traumi cranici o che sono in coma sono obbligati a dare comunicazione dei casi di coma di durata superiore a 48 ore agli uffici provinciali del Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale. In seguito a tale comunicazione i soggetti di cui al periodo

precedente sono tenuti alla revisione della patente di guida. La successiva idoneità alla guida è valutata dalla commissione medica locale di cui all'articolo 119, comma 4, sentito lo specialista dell'unità riabilitativa che ha seguito l'evoluzione clinica del paziente».

L'**articolo 9** introduce nel codice il **nuovo articolo 128-bis**, che prevede l'obbligo di **revisione della patente** di guida per i soggetti che abbiano subito un **coma prolungato**. Tale articolo pone un **obbligo** ai responsabili delle unità di terapia intensiva o di neurochirurgia di **dare comunicazione** agli uffici provinciali del Dipartimento per i trasporti terrestri dei casi di soggetti ricoverati in seguito a traumi cranici o che siano in coma qualora il **coma** si sia **prolungato oltre le 48 ore**. A seguito di tale comunicazione è disposto per tali soggetti l'obbligo di **revisione della patente** di guida. L'idoneità alla guida inoltre deve essere valutata dalla commissione medica locale, col parere dello specialista dell'unità riabilitativa che si è occupata del paziente.

### **Art. 10.**

*(Modifica all'articolo 142 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di velocità dei veicoli).*

1. Il comma 9 dell'articolo 142 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«9. Chiunque supera di oltre 40 km/h e di non oltre 60 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 400 a euro 1.500. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da tre a sei mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI».

L'articolo 10 modifica l'**articolo 142** del codice della strada, relativo all'osservanza dei **limiti di velocità**.

Va ricordato che il decreto legge n. 117/2007 ha previsto che le fasce di eccesso di velocità passassero da tre a quattro; in luogo della "ultima fascia" che prevedeva una sanzione nel caso in cui si superasse il limite di oltre 40 km/h sono state previste due fasce di velocità, la prima relativa al superamento del limite **di oltre 40 e non oltre 60 km/h** e la seconda relativa al superamento del limite di **oltre 60 km/h**.

Per la prima fattispecie - articolo 142, comma 9, del codice - le attuali sanzioni sono: pagamento di una somma **da 370 a 1.458 euro**, **sospensione della patente da uno a tre mesi**, e **inibizione alla guida** nella fascia oraria dalle 22 alle 7, per un periodo di tre mesi successivi alla restituzione della patente; tale ultimo provvedimento viene annotato nell'anagrafe degli abilitati alla guida.

E' su questa norma che interviene l'articolo 10 in esame, che sostituisce il comma 9, prevedendo la sanzione del pagamento di una somma **da 400 a 1.500 euro** e la **sospensione della patente da tre a sei mesi**. **Viene pertanto soppressa l'ulteriore sanzione di inibizione alla guida** nella fascia oraria dalle 22 alle 7 per tre mesi.

**Art. 11.**

*(Modifiche agli articoli 174, 176, 178 e 179 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose, di comportamenti durante la circolazione, di documenti di viaggio e di dispositivi).*

1. L'articolo 174 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Art. 174. - (Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose). - 1. La durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose e i relativi controlli sono disciplinati dalle norme previste dal regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006.

2. I registri di servizio, gli estratti del registro e le copie dell'orario di servizio di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 devono essere esibiti, per il controllo, al personale cui sono stati affidati i servizi di polizia stradale ai sensi dell'articolo 12 del presente codice. I registri di servizio di cui al citato regolamento, conservati dall'impresa, devono essere esibiti, per il controllo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti terrestri, personale, affari generali e la pianificazione generale dei trasporti e dell'ispettorato del lavoro.

3. Le sanzioni per le violazioni delle norme di cui al presente articolo si applicano per ciascuna giornata o settimana lavorativa. Tali violazioni possono essere sempre accertate attraverso le risultanze o le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli nonché attraverso i documenti di cui al comma 2.

4. Il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 143 a euro 570. La stessa sanzione si applica al conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero o settimanale di cui al citato regolamento.

5. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore a un'ora ma non superiore a due ore, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188.

6. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore a due ore, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485.

7. Il conducente che, durante la guida, non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 143 a euro 570.

8. Quando la violazione di cui al comma 7 ha durata superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata della guida senza interruzioni ovvero a quello di durata minima dell'interruzione prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006, ma non superiore al 20 per cento rispetto ai limiti suddetti, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188.

9. Quando la violazione di cui al comma 7 ha durata superiore al 20 per cento rispetto ai limiti previsti dal regolamento (CE) n. 561/2006, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485.

10. Il conducente che è sprovvisto dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188. La stessa sanzione si applica a chiunque non ha con sé o tiene in modo incompleto o alterato l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio, salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale, ove il fatto costituisca reato.

11. Le sanzioni di cui ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 si applicano anche agli altri membri dell'equipaggio che non osservano le prescrizioni previste dal regolamento (CE) n. 561/2006.

12. Nei casi previsti dai commi 4, 5, 6, 7, 8 e 9 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, provvede al ritiro temporaneo dei documenti di guida, intima al conducente del veicolo di non proseguire il viaggio se non dopo aver effettuato i prescritti periodi di interruzione o di riposo e dispone che, con tutte le cautele, il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la sosta, ove deve permanere per il

periodo necessario; del ritiro dei documenti di guida e dell'intimazione è fatta menzione nel verbale di contestazione. Nel verbale è indicato anche il comando o l'ufficio da cui dipende l'organo accertatore dove, una volta completati le interruzioni o i riposi prescritti, il conducente è autorizzato a recarsi per ottenere la restituzione dei documenti in precedenza ritirati; a tal fine, il conducente deve seguire il percorso stradale espressamente indicato nel medesimo verbale. Il comando o l'ufficio restituiscono la patente e la carta di circolazione del veicolo dopo aver constatato che il viaggio può essere ripreso nel rispetto delle condizioni richieste dal presente articolo. Chiunque circola durante il periodo in cui è stato intimato di non proseguire il viaggio è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.626 a euro 6.507, nonché con il ritiro immediato della patente di guida.

13. Alle violazioni della normativa comunitaria sui tempi di guida, di interruzione e di riposo commesse in un altro Stato membro dell'Unione europea, se accertate in Italia dagli organi di cui al comma 12, si applicano le sanzioni previste dalla normativa italiana in materia, salvo che la contestazione non sia già avvenuta in un altro Stato membro; a tale fine, per l'esercizio dei rimedi previsti dagli articoli 203 e 204-bis, il luogo della commessa violazione si considera quello dove è stato operato l'accertamento in Italia.

14. Per le violazioni delle norme di cui al presente articolo l'impresa, da cui dipende il lavoratore al quale la violazione si riferisce, è obbligata in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questo dovuta, salvo che l'impresa stessa abbia dato esplicita indicazione contraria in merito.

15. L'impresa che, nell'esecuzione dei trasporti, non osserva le disposizioni contenute nel regolamento (CE) n. 561/2006, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale, ove il fatto costituisca reato.

16. Nel caso di ripetute inadempienze, tenuto conto anche della loro entità e frequenza, l'impresa che effettua il trasporto di persone ovvero di cose in conto proprio ai sensi dell'articolo 83 incorre nella sospensione, per un periodo da uno a tre mesi, del titolo abilitativo o dell'autorizzazione al trasporto riguardante il veicolo cui le infrazioni si riferiscono, se, a seguito di diffida rivolta dall'autorità competente a regolarizzare in un congruo termine la sua posizione, non vi abbia provveduto.

17. Qualora l'impresa di cui al comma 16, malgrado il provvedimento adottato a suo carico, continui a dimostrare una costante recidività nel commettere infrazioni, anche nell'eventuale esercizio di altri servizi di trasporto, incorre nella decadenza o revoca del provvedimento che l'abilita o l'autorizza al trasporto cui le ripetute infrazioni maggiormente si riferiscono.

18. La sospensione, la decadenza o la revoca di cui al presente articolo sono disposte dall'autorità che ha rilasciato il titolo che abilita al trasporto. I provvedimenti di revoca e di decadenza sono atti definitivi.

19. Quando le ripetute inadempienze di cui ai commi 16 e 17 sono commesse con veicoli adibiti al trasporto di persone o di cose in conto terzi, si applicano le disposizioni dell'articolo 5, comma 6, del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395».

2. Il comma 22 dell'articolo 176 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«22. Alle violazioni di cui al comma 19 consegue la sanzione accessoria della revoca della patente di guida. Quando si tratti di violazione delle disposizioni del comma 1, lettere c) e d), alla sanzione amministrativa pecuniaria consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo da due a sei mesi».

3. L'articolo 178 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Art. 178. - (Documenti di viaggio per trasporti professionali con veicoli non muniti di cronotachigrafo). - 1. La durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose non muniti di dispositivo di controllo di cui all'articolo 179 è disciplinata dalle disposizioni dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), concluso a Ginevra il 1o luglio 1970, e successive modificazioni, reso esecutivo con legge 6 marzo 1976, n. 112. Al rispetto delle disposizioni dello stesso accordo sono tenuti i conducenti dei veicoli di cui al paragrafo 3 dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006.

2. I registri di servizio, i libretti individuali, gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio di cui all'accordo indicato al comma 1 devono essere esibiti, per il controllo, agli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12. I libretti individuali conservati dall'impresa e i registri di servizio devono essere esibiti, per il

controllo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale.

3. Le sanzioni per violazioni delle norme di cui al presente articolo si applicano per ciascuna giornata o settimana lavorativa. Tali violazioni possono essere sempre accertate attraverso le risultanze o le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli nonché attraverso i documenti di cui al comma 2.

4. Il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 143 a euro 570. La stessa sanzione si applica al conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero o settimanale.

5. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore a un'ora ma non superiore a due ore, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188.

6. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore a due ore, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485.

7. Il conducente che, durante la guida, non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni previste dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 143 a euro 570.

8. Quando la violazione di cui al comma 7 ha durata superiore al 10 per cento rispetto al limite massimo di durata della guida senza interruzioni ovvero a quello di durata minima dell'interruzione prescritti dall'accordo di cui al comma 1, ma non superiore al 20 per cento rispetto ai limiti suddetti, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188.

9. Quando la violazione di cui al comma 7 ha durata superiore al 20 per cento rispetto ai limiti prescritti dall'accordo di cui al comma 1, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485.

10. Il conducente che è sprovvisto del libretto individuale di controllo, dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio previsti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188. La stessa sanzione si applica a chiunque non ha con sé o tiene in modo incompleto o alterato il libretto individuale di controllo, l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio, salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale, ove il fatto costituisca reato.

11. Le sanzioni di cui ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 si applicano anche agli altri membri dell'equipaggio che non osservano le prescrizioni previste dall'accordo di cui al comma 1.

12. Nei casi previsti dai commi 4, 5, 6, 7, 8 e 9 si applicano le disposizioni di cui al comma 12 dell'articolo 174.

13. Per le violazioni delle norme di cui al presente articolo l'impresa, da cui dipende il lavoratore al quale la violazione si riferisce, è obbligata in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questo dovuta, salvo che l'impresa stessa abbia dato esplicita indicazione contraria in merito.

14. L'impresa che, nell'esecuzione dei trasporti, non osserva le disposizioni contenute nell'accordo di cui al comma 1, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 296 a euro 1.188 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale, ove il fatto costituisca reato.

15. In caso di ripetute inadempienze si applicano le disposizioni di cui ai commi 16, 17, 18 e 19 dell'articolo 174. Quando le ripetute violazioni sono commesse alla guida di veicoli immatricolati in Stati non facenti parte dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, la sospensione, la decadenza o la revoca di cui ai medesimi commi dell'articolo 174 si applicano all'autorizzazione o al diverso titolo, comunque denominato, che consente di effettuare trasporti internazionali».

4. Dopo il comma 8 dell'articolo 179 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«8-bis. In caso di incidente con danno a persone o a cose, il comando dal quale dipende l'agente accertatore segnala il fatto all'autorità competente, che dispone la verifica presso la sede del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto o dell'iscrizione all'albo degli autotrasportatori di cose, per l'esame dei dati sui tempi di guida e di riposo relativi all'anno in corso».

emanazione, recate dal **regolamento CE n. 561/2006** - la disciplina dettata dagli **articoli 174, 176, 178 e 179 del codice della strada** in materia di autotrasporto, con riferimento alla **durata della guida, periodi di riposo, registri di servizio** degli autoveicoli adibiti al trasporto, e introduce **misure sanzionatorie più rigorose** per infrazioni commesse da conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose.

Si ritiene opportuno segnalare che in materia di limitazioni alla durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose e relativi controlli sono stati recentemente emanati due decreti legislativi, entrambi in attuazione di disposizioni comunitarie:

- **D.Lgs. 11 novembre 2007, n. 234**, recante *Attuazione della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporti* e diretto a organizzare in maniera uniforme l'**orario di lavoro** delle persone sopra indicate al fine di proteggere la salute e garantire la sicurezza di tali lavoratori e di migliorare la sicurezza stradale;
- **D.Lgs. 4 agosto 2008, n. 144**, recante *Attuazione della direttiva 2006/22/CE, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti n. 3820/85/CEE e n. 3821/85/CEE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE*, avente ad oggetto i controlli diretti a verificare il rispetto della normativa comunitaria relativa ai tempi di guida nel settore dei trasporti su strada e all'installazione di un apparecchio di controllo (tachigrafo digitale) sui veicoli adibiti al trasporto su strada.[\[2\]](#)

Il **comma 1** sostituisce integralmente l'**articolo 174** del codice della strada, in materia di durata della guida degli autoveicoli, la cui formulazione attuale fa rinvio al regolamento CE 3820/85, che è stato abrogato dal regolamento CE n. 561/2006.

Il nuovo testo dell'articolo 174 dispone quindi, al **comma 1**, che per la durata di guida degli autoveicoli e per i relativi controlli si applicano le disposizioni di cui al citato regolamento 561/2006.

Si ricorda che il regolamento n. 561/2006 modifica e aggiorna le norme sui tempi di guida e di riposo dei conducenti, innovando la previgente normativa in materia di regole sociali per gli operatori del trasporto su strada.

La nuova normativa, che uniforma le singole legislazioni degli Stati membri e contribuisce al miglioramento della sicurezza stradale e delle condizioni di lavoro, si applica al trasporto su strada:

- di merci, effettuato da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate;
- di passeggeri effettuato da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine. Sono però previste delle deroghe, ad esempio, per i veicoli di proprietà delle forze armate o per quelli usati in operazioni di emergenza e salvataggio oppure adibiti a usi medici.

Tra le novità più importanti si segnalano le seguenti:

- tutte le attività diverse dalla guida comprese nella definizione di orario di lavoro dalla direttiva 2002/15/CE, nonché ogni operazione svolta per il medesimo o per altro datore di lavoro, sono considerate "altre mansioni" e non possono di conseguenza rientrare nella definizione di "riposo" (art. 4, lettera e);
- fermo restando il limite massimo del tempo di guida, fissato in 90 ore nell'arco di 15 giorni, viene introdotto un limite settimanale di 56 ore. Il motivo di tale limite va ricercato nel fatto che la direttiva 2002/15 sull'orario di lavoro dei conducenti (recepita in Italia dal sopra citato D.Lgs. n. 234/2007) prevede il limite dell'orario medio in 48 ore settimanali, con la possibilità di portarle fino a 60 ore (art. 6, comma 2);
- fermo restando il periodo di riposo giornaliero regolare di 11 ore e la possibilità di frazionarlo portandolo a

12 ore in totale, la suddivisione deve prevedere al massimo due periodi, il primo dei quali deve essere di almeno 3 ore ed il secondo di almeno 9 ore senza interruzioni. Ne consegue che se la prima pausa eccede le 3 ore, la seconda deve comunque essere di 9 arrivando così ad un periodo totale di riposo superiore alle 12 ore (art. 4, lettera g). Resta invece ferma la possibilità di ridurre il riposo giornaliero a 9 ore per un massimo di tre volte nell'arco di una settimana (art. 8, comma 4);

- dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza, il conducente dovrà osservare un'interruzione di almeno 45 minuti consecutivi. Questa interruzione può essere sostituita da un'interruzione di almeno 15 minuti, seguita da un'interruzione di almeno 30 minuti: le due interruzioni devono essere intercalate nel periodo di guida in modo da assicurare l'osservanza del limite del periodo di guida di quattro ore e mezza (art. 7);
- viene introdotto il periodo di riposo "regolare" di almeno 45 ore consecutive ogni settimana. Nel corso di due settimane consecutive i conducenti dovranno effettuare almeno due periodi di riposo settimanale regolare, oppure un periodo di riposo settimanale regolare ed un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore. La riduzione sarà tuttavia compensata da un tempo di riposo equivalente entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione;
- qualsiasi riposo preso a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto dovrà essere unito a un altro periodo di riposo di almeno 9 ore. In trasferta, i periodi di riposo giornaliero e quelli settimanali ridotti possono essere effettuati nel veicolo, purché questo sia dotato delle opportune attrezzature per il riposo di tutti i conducenti e sia in sosta;
- in presenza di cronotachigrafo analogico, a decorrere dal 1° maggio 2006, dovranno essere presenti a bordo del veicolo, oltre ai fogli di registrazione relativi alla settimana in corso, i fogli di registrazione relativi ai 15 giorni precedenti. A far data dal 1° gennaio 2008, i fogli da tenere a bordo dovranno essere relativi ai 28 giorni precedenti, equivalenti a quelli registrati dalla carta del conducente del cronotachigrafo elettronico (art. 26, che modifica il Regolamento 3821/85).
- le imprese sono responsabili per le infrazioni commesse dai loro conducenti anche all'estero, ferma restando la possibilità di provare che l'impresa non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione commessa (art. 10, comma 3);
- i conducenti possono essere sanzionati per infrazioni al regolamento commesse all'estero, ma agli stessi devono essere fornite le prove delle suddette sanzioni, ad evitare che possano incorrere in ulteriori sanzioni per la medesima infrazione (artt. 19 e 20);
- sanzioni possono essere applicate anche ai committenti ed agli spedizionieri per il mancato rispetto del Regolamento 561/2006 e del Regolamento 3821/85 (art. 19, comma 4), in analogia a quanto previsto dalle nuove norme italiane sull'autotrasporto.

Il **comma 2** del nuovo articolo 174 concerne gli obblighi di conservazione e di esibizione agli organi di polizia stradale, ai funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ai funzionari dell'Ispettorato del lavoro, dei registri di servizio, degli estratti del registro e degli orari di servizio

Il **comma 3** del nuovo articolo 174 precisa che le sanzioni previste dall'articolo 174 vengono applicate per ciascuna giornata o settimana lavorativa e che le violazioni possono essere accertate attraverso le risultanze e le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli nonché attraverso i documenti di cui al comma 2.

Il **comma 4** del nuovo articolo 174, confermando quanto stabilito dal comma 5 del vigente articolo 174, prevede la **sanzione** del pagamento di una somma **da 143 a 570 euro** per il **superamento della durata massima del periodo di guida** o per **violazione** delle norme sul **periodo di riposo giornaliero o settimanale**.

I **commi 5 e 6** del nuovo articolo 174 introducono sanzioni più pesanti in relazione all'**entità del superamento** dei periodi di guida prescritti: se superiore a un'ora ma inferiore a due ore, si

prevede il pagamento di una somma **da 296 a 1.188 euro**; se superiore a due ore, la somma viene elevata **da 370 a 1.485 euro**.

Il **comma 7** del nuovo articolo 174 dispone la stessa sanzione di cui al comma 4 - pagamento di una somma **da 143 a 570 euro** - per la **violazione** delle norme sulle **interruzioni della guida**, stabilite dal citato regolamento 561/2006.

I **commi 8 e 9** del nuovo articolo 174 prevedono **sanzioni più pesanti** per la predetta violazione, **in relazione alla durata** della stessa: se essa è compresa fra il 10 e il 20% del periodo massimo di durata della guida o di durata minima dell'interruzione, è disposto il pagamento di una somma da 296 a 1.188 euro, se supera il 20% dei suddetti periodi, la somma viene elevata da 370 a 1.485 euro.

Il **comma 10** del nuovo articolo 174 reca la sanzione – pagamento di una somma **da 296 a 1.188 euro** - per chi è **sprovvisto dei documenti di servizio** di cui al comma 2, ovvero li tiene in modo **incompleto o alterato**. E' fatta salva l'applicazione della legge penale ove il fatto costituisca reato.

Il **comma 11** del nuovo articolo 174 estende a **tutti i membri dell'equipaggio** dell'autoveicolo le sanzioni per inosservanza delle norme dettate dal regolamento 561/2006.

Il **comma 12** del nuovo articolo 174 detta la disciplina per il procedimento di **sospensione della circolazione**, a seguito dell'accertamento delle violazioni di cui ai commi da 4 a 9. Viene introdotto il ritiro temporaneo dei documenti, oltre all'intimazione a non proseguire il viaggio prima di aver effettuato i prescritti periodi di interruzione o di riposo; per la violazione di tale intimazione, viene ridotta la sanzione: pagamento di una somma **da 1.626 a 6.507 euro** e ritiro immediato della patente (il testo vigente prevede il pagamento di una somma da 1.685 a 6.741 euro, ed il ritiro della patente e della carta di circolazione).

Il **comma 13** del nuovo articolo 174 introduce una nuova disposizione, in base alla quale le sanzioni previste dalla normativa italiana si applicano, se accertate in Italia, anche alle violazioni della normativa in esame commesse in altri Paesi comunitari.

Il **comma 14** del nuovo articolo 174, riproducendo il contenuto del vigente comma 8, prevede la **solidarietà fra impresa e lavoratore** in merito al **pagamento delle sanzioni** indicate dall'articolo 174 in esame; si introduce peraltro la possibilità per l'impresa di dare previa indicazione contraria a tale previsione.

Il **comma 15** del nuovo articolo 174, per la violazione da parte dell'**impresa**, nell'esecuzione dei trasporti, delle norme sulla **tenuta dei documenti**, prevede la sanzione del pagamento di una somma **da 296 a 1.188 euro** (aumentando quella prevista dal vigente comma 9: da 74 a 296 euro), per ciascun dipendente al quale si riferisce la violazione. E' fatta salva l'applicazione della legge penale ove il fatto costituisca reato.

I **commi 16 e 17** del nuovo articolo 174 – confermando quanto dettato dai vigenti commi 10 e 11 - dispongono la **sospensione del titolo abilitativo** per l'impresa di trasporti che sia incorsa in ripetute inadempienze, e la **decadenza o revoca** del titolo stesso quando tale impresa abbia dimostrato "costante recidività nel commettere infrazioni".

Il **comma 18** del nuovo articolo 174, oltre a confermare che i provvedimenti di sospensione, decadenza e revoca del titolo abilitativo sono di competenza dell'autorità che ha rilasciato il titolo, stabilisce che decadenza e revoca sono atti **definitivi**. Viene in tal modo eliminata la facoltà, prevista dal vigente comma 14, di proporre ricorso al Ministro dei trasporti<sup>[3]</sup> avverso i predetti provvedimenti.

Il **comma 19** del nuovo articolo 174, con riferimento all'ipotesi in cui le ripetute inadempienze di cui ai commi 16 e 17 siano commesse con veicoli adibiti al trasporto per conto terzi, fa rinvio alle disposizioni di cui all'articolo 5, comma 6, del D.Lgs. n. 395/2000.

Tale decreto ha dato attuazione alla direttiva 98/76/CE, in materia di accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e viaggiatori; l'articolo 5, comma 6, riguarda la **perdita del requisito dell'onorabilità** dell'imprenditore, che, ai sensi dell'articolo 4 del medesimo decreto, figura fra i requisiti richiesti per l'iscrizione all'albo degli autotrasportatori.

Il **comma 2** dell'articolo 11 in esame modifica il comma 22 dell'articolo 176 del codice della strada, in materia di comportamenti degli autoveicoli sulle **autostrade** e sulle **strade extraurbane**, introducendo la sanzione della **revoca della patente** – in luogo della sospensione – per talune gravi infrazioni: inversione del senso di marcia, attraversamento dello spartitraffico, guida nel senso contrario a quello di marcia.

Va segnalato che il vigente comma 22 dell'articolo 176 prevede anche la misura del fermo amministrativo del veicolo e, in caso di reiterazione, la confisca amministrativa; tali sanzioni **non vengono riprodotte** nel nuovo testo del comma 22.

Il **comma 3** dell'articolo 11 in esame sostituisce l'articolo 178 del codice della strada, che riguarda i **documenti di viaggio** dei trasporti professionali effettuati con **veicoli non muniti di cronotachigrafo** (di cui al regolamento CE n. 3821 del 1985), ai quali si applicano le disposizioni dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada del 10 luglio 1970 (AETR). Secondo le indicazioni di cui all'articolo 2 del regolamento n. 2006/561/CE, si rende necessario un allineamento della disciplina dettata dal citato accordo AETR con quella contenuta dal regolamento stesso, al fine di consentire l'applicazione di una normativa omogenea nei tragitti compiuti sul territorio della Comunità.

Il nuovo articolo 178 viene pertanto riformulato **riproducendo le previsioni contenute all'articolo 174** – come modificato dalla proposta di legge in esame – e quindi estendendo anche ai veicoli in questione la disciplina in materia di **durata di guida, tenuta dei documenti** e relative **sanzioni**, dettata per tutti gli altri veicoli adibiti al trasporto professionale.

Il **comma 4** dell'articolo 11 in esame, infine, inserisce un comma 8-*bis* all'articolo 179 del codice della strada, relativo all'obbligo di installazione del cronotachigrafo, previsto dal citato regolamento n. 3821 del 1985. Il nuovo comma prevede che, ove si verifichi un incidente con danni a persone o cose, che coinvolga un veicolo tenuto ad installare il cronotachigrafo, il comando da cui dipende l'agente accertatore deve segnalare il fatto all'autorità competente, affinché questa provveda a **verificare**, presso la sede del titolare della licenza, i dati relativi ai **tempi di guida e di riposo** relativamente all'anno in corso.

## **Art. 12.**

### **(Disposizioni integrative relative ad alcune tipologie di veicoli e di trasporti).**

1. Sono esonerati dall'applicazione del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, e successive modificazioni, ai sensi

dell'articolo 3, paragrafo 2, del medesimo regolamento, come sostituito dall'articolo 26, paragrafo 1, numero 2), del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, i veicoli impiegati nell'ambito dei servizi fognari, di protezione contro le inondazioni, di manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, di manutenzione e controllo della rete stradale e di raccolta e compattazione di rifiuti in ambito urbano.

2. Ai trasporti effettuati con i veicoli di cui al comma 1 non si applicano gli articoli da 5 a 9 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del medesimo regolamento.

L'articolo in esame reca norme derogatorie alla disciplina dettata dal regolamento CEE n. 3821/85, concernente le caratteristiche dell'apparecchio di controllo (cronotachigrafo) che deve essere installato sui veicoli adibiti al trasporto su strada, al fine della verifica dei tempi di guida e del periodo di riposo, ed a quella recata dal regolamento CE n. 561/2006 (cui si è accennato nel commento all'articolo 11).

In particolare, l'articolo 3, comma 2, del regolamento n. 3821/85 dispone che gli stati membri possono esonerare alcune categorie di veicoli dall'obbligo di installazione dell'apparecchio di controllo; tali veicoli - indicate dall'articolo 13 del n. 561/2006 - sono quelli impegnati nell'ambito di: servizi fognari, protezione contro le inondazioni, manutenzioni delle reti idriche, elettriche, del gas, nettezza urbana, telegrafi, telefoni, radiodiffusione, televisione, rilevazione di emittenti televisive.

L'**articolo 12** dispone pertanto, al **comma 1**, che sono esonerati dalla disciplina di cui al regolamento n. 3821/85 - e quindi dall'obbligo di essere muniti dell'apparecchio di controllo - i veicoli impiegati nei servizi fognari, nella protezione contro le inondazioni, nella manutenzioni delle reti idriche, elettriche, del gas, nella manutenzione e nel controllo della rete stradale e i veicoli adibiti alla raccolta e compattazione di rifiuti in ambito urbano.

Il **comma 2** dispone una seconda deroga a beneficio degli stessi veicoli, in linea con quanto previsto dall'articolo 13, comma 1, del citato regolamento n. 561/2006, il quale prevede la possibilità per gli Stati membri di concedere deroghe alle disposizioni di cui agli articoli **da 5 a 9** dello stesso regolamento, che disciplinano, rispettivamente: l'età minima dei conducenti; il periodo massimo di guida giornaliero e settimanale; le interruzioni obbligatorie durante la guida; i periodi obbligatori di riposo; norme particolari riguardanti conducenti che accompagnano un veicolo trasportato da una nave.

Va in proposito ricordato che mentre la norma in esame si limita a disporre una disapplicazione delle norme indicate, il citato articolo 13, comma 1, del regolamento 561/2006 subordina la deroga stessa alla individuazione, da parte dello Stato membro, di condizioni individuali, da applicarsi in luogo della normativa generale dettata dai predetti articoli da 5 a 9 del regolamento stesso.

### **Art. 13.**

*(Modifica all'articolo 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di comportamento in caso di incidente).*

1. Al comma 8 dell'articolo 189 del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, salvo che ricorrano i presupposti della guida in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche, di cui all'articolo 186, o della guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, di cui all'articolo 187».

L'**articolo 13** modifica l'articolo 189 del codice, in materia di comportamento in caso di incidente stradale e, in particolare, al comma 8, il quale prevede che il conducente che si fermi e presti assistenza a coloro che hanno subito danni, e si metta a disposizione degli organi di polizia, **non è soggetto all'arresto** previsto per il caso di flagranza di reato. L'articolo 18 in esame introduce una **deroga** a tale previsione, stabilendo che essa non trova applicazione quando ricorrano presupposti di guida in stato di ebbrezza o in stato di alterazione per uso di sostanze psicotrope o stupefacenti.

#### **Art. 14.**

*(Modifiche agli articoli 202, 203, 204-bis e 207 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di pagamento in misura ridotta, di ricorsi e di immatricolazioni).*

1. Al comma 1 dell'articolo 202 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, le parole: «sessanta giorni» sono sostituite dalle seguenti: «novanta giorni».

2. Al comma 1 dell'articolo 203 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, le parole: «giorni sessanta» sono sostituite dalle seguenti: «novanta giorni».

3. Al comma 1 dell'articolo 204-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, le parole: «sessanta giorni» sono sostituite dalle seguenti: «novanta giorni».

4. Il Governo provvede ad adeguare i termini fissati dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, ai nuovi termini stabiliti dagli articoli 202, 203 e 204-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificati dai commi 1, 2 e 3 del presente articolo.

5. All'articolo 207 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, il comma 4-bis è abrogato.

L'**articolo 14** apporta alcune modifiche in materia di pagamento in misura ridotta delle contravvenzioni, di ricorsi in materia di violazioni al codice della strada e di immatricolazioni di veicoli.

Il **comma 1**, modificando l'articolo 202, comma 1, eleva da sessanta a novanta giorni - dalla data della contestazione o della notifica - il termine per il pagamento in misura ridotta delle sanzioni amministrative pecuniarie.;

il **comma 2** modifica l'articolo 203, in materia di ricorso al prefetto, elevando da sessanta a novanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione il termine per proporre il ricorso;

il **comma 3** modifica l'articolo 204-bis, comma 1, in tema di ricorso al giudice di pace, elevando anche in questo caso da sessanta a novanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione il termine per proporre il ricorso;

il **comma 4** demanda al Governo di adeguare le disposizioni di cui al regolamento di attuazione del codice (DPR n. 495/1992) alle modifiche introdotte dai commi precedenti;

del codice (DPR n. 495/1992) alle modifiche introdotte dai commi precedenti;

il **comma 5** provvede ad abrogare il comma 4-*bis* dell'articolo 207 del codice della strada, che regola il pagamento delle sanzioni per i trasgressori che siano in possesso di patente rilasciata da uno stato non appartenente all'Unione europea e guidano un veicolo immatricolato in Italia.

### **Art. 15.**

*(Modifica all'articolo 208 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie).*

1. Alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 208 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, nonché per la sperimentazione di moderne tecnologie come i dispositivi per il blocco automatico tramite etilometro, i sensori di allacciamento delle cinture di sicurezza e gli adattatori di velocità, ai fini della loro installazione sui veicoli di nuova costruzione».

L'**articolo 15** modifica l'articolo 208 del codice, in materia di destinazione dei proventi delle sanzioni pecuniarie, il quale prevede che una quota pari al 20% di tali proventi siano utilizzati per studi, ricerche ed iniziative di informazione ai fini della sicurezza dei veicoli e della circolazione. L'articolo in esame inserisce fra le destinazioni anche la sperimentazione di tecnologie da installare su vetture di nuova costruzione, connesse alle finalità di sicurezza, quali: i dispositivi per il blocco automatico tramite **etilometro**, i **sensori di allacciamento** delle cinture di sicurezza, gli **adattatori di velocità**.

### **Art. 16.**

*(Modifiche agli articoli 589, 590 e 593 del codice penale, in materia di omicidio colposo, lesioni personali colpose e omissione di soccorso).*

1. Al secondo comma dell'articolo 589 del codice penale è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «In particolare, se il fatto è commesso in violazione delle norme stabilite dagli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, la pena è della reclusione da due a sei anni, ovvero da tre a otto anni nei casi previsti dall'articolo 99, primo comma, del presente codice».

2. Al terzo comma dell'articolo 590 del codice penale è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le pene sono aumentate di un terzo se il fatto è commesso in violazione delle norme stabilite dagli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni».

3. Dopo il secondo comma dell'articolo 593 del codice penale è inserito il seguente:

«Se il fatto è commesso in violazione delle norme di cui agli articoli 186 e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, la pena è della reclusione da tre a otto anni, ovvero da quattro a dieci anni nei casi previsti dall'articolo 99, primo comma, del presente codice».

**L'articolo 16** reca modifiche al **codice penale**, in materia di omicidio colposo, lesioni personali e omissione di soccorso, al fine di sanzionare più gravemente tali fattispecie se commesse da conducenti in stato di alterazione per assunzione di sostanze alcoliche, psicotrope o stupefacenti.

Il **comma 1** interviene sull'**articolo 589, comma 2** - che prevede una pena più grave per l'**omicidio colposo** che sia commesso in violazione di norme sulla circolazione stradale (reclusione da due a sette anni, mentre la pena ordinaria prevista è quella della reclusione da sei mesi a cinque anni) – disponendo un regime sanzionatorio ancora più rigoroso se il fatto è commesso con violazione delle norme di cui agli articoli 186 e 187 del codice della strada: **reclusione da due a sei anni, e da tre a otto anni** in caso di recidiva.

*Si deve rilevare che il testo vigente dell'articolo 589, comma 2, come recentemente modificato dall'articolo 1, comma 1, del decreto legge n. 92/2008 (convertito con legge n. 125/2008) prevede la pena della reclusione da tre a dieci anni se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale da soggetto in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope. Pertanto, la modifica proposta con l'articolo in esame comporterebbe una riduzione della pena edittale prevista per tali fattispecie.*

Il **comma 2** integra l'**articolo 590, comma 3**, che, per l'ipotesi di **lesioni personali colpose**, commesse con violazione delle norme sulla circolazione stradale, prevede la reclusione da tre mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per lesioni gravissime; viene introdotta un'aggravante, con **aumento di un terzo delle pene**, per l'ipotesi in cui il fatto è commesso in violazione delle norme di cui agli articoli 186 e 187 del codice della strada, e, quindi, da soggetti in stato di ebbrezza alcolica o sotto effetto di sostanze stupefacenti.

*Va segnalato che, anche in questo caso, si interviene su una normativa modificata dal decreto legge n. 92/2008, che ha aggravato le pene per le ipotesi di lesioni provocate in violazione degli articoli 186 e 187 del codice della strada: per le lesioni gravi l'articolo 590 prevede ora la reclusione da sei mesi a due anni e per le lesioni gravissime la reclusione da un anno e sei mesi a quattro anni. Le modifiche proposte comporterebbero, anche per tali fattispecie, una riduzione delle pene attualmente previste.*

Il **comma 3**, infine, apporta una modifica all'**articolo 593** del codice penale, che dispone in materia di omissione di soccorso, prevedendo per tale fattispecie la pena della reclusione fino a un anno. Il comma in esame prevede, per l'ipotesi in cui l'omissione sia commessa in violazione delle norme di cui agli articoli 186 e 187 del codice della strada, la pena della **reclusione da tre otto anni, ovvero da quattro a dieci anni** in caso di recidiva.

Va ricordato che ulteriori sanzioni sono stabilite dall'**articolo 189** del codice della strada – come modificato dal citato **decreto legge n. 92/2008** - a carico del soggetto che, avendo provocato un incidente, non presta soccorso a chi abbia subito danni. In particolare, chi non ottempera all'obbligo di fermarsi, è punito con la

documenti.camera.it/.../TR0032.htm

soccorso a chi abbia subito danni. In particolare, chi non ottempera all'obbligo di fermarsi, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni, e nei suoi confronti è possibile procedere all'arresto (comma 6). Per chi non presta l'assistenza occorrente alle persone ferite, è prevista la reclusione da un anno a tre anni (comma 7).

### **Art. 17.**

*(Nuove norme volte a promuovere la consapevolezza dei rischi di incidente stradale in caso di guida in stato di ebbrezza).*

1. Tutti i titolari di locali ove si svolgono, con qualsiasi modalità e in qualsiasi orario, spettacoli o altre forme di intrattenimento, congiuntamente all'attività di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche, devono esporre all'entrata o all'uscita dei locali apposite tabelle, predisposte ai sensi del comma 2, che riproducono:

a) la descrizione dei sintomi correlati ai diversi livelli di concentrazione alcolemica nell'aria alveolare espirata;

b) le quantità, espresse in centimetri cubici, delle bevande alcoliche più comuni che determinano il superamento del tasso alcolemico per la guida in stato di ebbrezza, pari a 0,5 grammi per litro, da determinare anche sulla base del peso corporeo.

2. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della salute, con proprio decreto, stabilisce i contenuti delle tabelle di cui al comma 1.

L'**articolo 17** reca, al comma 1, una norma - **già introdotta nell'ordinamento dall'articolo 6 del decreto legge n. 117/2007** - che impone l'obbligo, per i titolari e i gestori di esercizi in cui si somministrano bevande alcoliche, di esporre le tabelle con le sanzioni previste in caso di guida sotto l'effetto dell'alcol.

Il **comma 2** prevede l'emanazione di un regolamento del Ministro della salute per l'indicazione dei contenuti delle tabelle.

Si segnala, in proposito, che, in attuazione del citato articolo 6 del D.L. n. 117, è stato emanato il **D.M. 30 luglio 2008**, del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, entrato in vigore il 23 settembre scorso.

**Art. 18.**

*(Introduzione dell'articolo 218-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di misure per i neo-patentati, e modifiche all'articolo 128, in materia di revisione della patente di guida).*

1. Dopo l'articolo 218 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«Art. 218-bis. - (Applicazione della sospensione della patente per i neo-patentati). - 1. Salvo che sia diversamente disposto dalle norme del titolo V, nei primi tre anni dalla data di conseguimento della patente di categoria B, quando è commessa una violazione per la quale è prevista l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida, di cui all'articolo 218, la durata della sospensione è aumentata di un terzo alla prima violazione e raddoppiata per le violazioni successive.

2. Qualora, nei primi tre anni dalla data di conseguimento della patente di categoria B, il titolare abbia commesso una violazione che comporta l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo non inferiore a un mese, le disposizioni del comma 1 si applicano per i primi cinque anni dalla data di conseguimento della patente.

3. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano anche al conducente titolare di patente di categoria A qualora non abbia già conseguito anche la patente di categoria B. Se la patente di categoria B è conseguita successivamente al rilascio della patente di categoria A, le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano dalla data di conseguimento della patente di categoria B».

2. All'articolo 128 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, primo periodo, le parole: «previsti dall'art. 187» sono sostituite dalle seguenti: «previsti dagli articoli 186 e 187»;

b) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

«1-bis. Il medico che viene a conoscenza in modo documentato di una patologia del suo assistito, che determina una diminuzione o un pregiudizio della sua idoneità alla guida, deve darne tempestiva comunicazione scritta e riservata, nel rispetto delle disposizioni del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, e successive modificazioni, al Ministero dei trasporti. Il Dipartimento competente dispone la revisione della patente di guida per l'accertamento dei requisiti di idoneità psico-fisica nei confronti del soggetto già titolare di patente, ovvero richiede che il soggetto, non ancora titolare di patente e che ne faccia richiesta, si sottoponga a visita medica presso la commissione medica locale di cui all'articolo 119, comma 4, ai fini del conseguimento del certificato medico utile per il rilascio dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida. Con decreto del Ministro della salute, di concerto con il Ministro dei trasporti, sono dettate le disposizioni per l'attuazione del presente comma, anche con riferimento alle patologie che comportano per il medico curante l'obbligo di provvedere alla comunicazione.

1-ter. È sempre disposta la revisione della patente di guida di cui al comma 1 quando il conducente sia stato coinvolto in un incidente stradale e a suo carico sia stata applicata la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo non inferiore a due mesi.

1-quater. È sempre disposta la revisione della patente di guida di cui al comma 1 quando il conducente minore degli anni diciotto sia autore materiale di una violazione delle norme del presente codice da cui è previsto che consegua l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della patente di guida»;

c) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Nei confronti del titolare di patente di guida che non si sottoponga, nei termini prescritti, agli accertamenti di cui ai commi 1, 1-bis, 1-ter e 1-quater, è sempre disposta la sospensione della patente a tempo indeterminato fino al superamento, con esito favorevole, degli accertamenti stessi. La sospensione decorre dal giorno successivo allo scadere del termine indicato nell'invito a sottoporsi ad accertamento ai fini della revisione, senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale, ovvero del prefetto. A chiunque circola durante il periodo di sospensione della patente di guida a tempo indeterminato si applicano le sanzioni amministrative di cui all'articolo 218»;

d) il comma 3 è abrogato.

L'**articolo 18** interviene in materia di **misure per i neo patentati** – ovvero coloro che hanno conseguito la patente da **meno di tre anni** – nonché di procedure per la **revisione della patente di guida**.

Il **comma 1** aggiunge un articolo 218-*bis* al codice della strada, il quale prevede che, **per i primi tre anni** dal conseguimento della **patente B**:

- quando viene commessa un'infrazione per cui è prevista la sospensione della patente, la durata della sospensione è **umentata di un terzo** alla prima violazione e **raddoppiata** alle successive;
- quando viene commessa un'infrazione che prevede la **sospensione** della patente **per almeno un mese**, i predetti aumenti vengono applicati per un periodo di **cinque anni** dalla data di conseguimento della patente;
- gli aumenti si applicano anche ai titolari di **patente A**, salvo che abbiano già conseguito la patente B; in tal caso, il computo dei tre anni deve **ripartire** dalla data di conseguimento della patente B.

Il **comma 2** modifica l'articolo 128 del codice della strada, che disciplina le procedure di **revisione della patente**.

In particolare, il comma 1 di tale articolo prevede che il Dipartimento per i trasporti terrestri – ovvero il prefetto, nei casi di cui all'articolo 187<sup>[4]</sup> – possono disporre che siano sottoposti a visita medica i titolari di patente ove sussistano dubbi circa la persistenza dei requisiti fisici o psichici prescritti. Il comma 2, **lettera a)**, dell'articolo in esame aggiunge il riferimento alle ipotesi previste dall'articolo 186 – **guida in stato di ebbrezza** - fra quelle che prevedono la facoltà del **prefetto** di disporre la **visita medica**.

Il comma 2, **lettera b)**, introduce tre commi allo stesso articolo 128.

Il nuovo **comma 1-bis** prevede che il **medico** il quale venga a conoscenza di una patologia di un suo assistito, che determina una **diminuzione** della sua **idoneità alla guida**, deve darne **comunicazione scritta e riservata** al Ministero dei trasporti<sup>[5]</sup>. Il Dipartimento competente provvede quindi, per i titolari di patente, a disporre la revisione della patente, ovvero, nei confronti di coloro che non siano ancora titolari e ne abbiano fatto di richiesta, chiede che si sottopongano a visita medica, ai sensi dell'articolo 119, comma 4, del codice della strada (tale norma disciplina i criteri per l'accertamento dei requisiti fisici e psichici necessari al conseguimento della patente).

I nuovi commi **1-ter** e **1-quater** prevedono due nuove ipotesi nelle quali la **revisione della patente** diviene **obbligatoria**: quando il conducente sia coinvolto in un incidente e a suo carico sia stata disposta la sospensione della patente per almeno due mesi e quando il conducente sia un minore di 18 anni, titolare di patente A, e sia incorso in una violazione che comporta la sanzione accessoria della sospensione della patente.

Il comma 2, **lettera c)**, aggiunge al medesimo articolo 128 un **comma 2-bis**, con il quale si prevede il quadro sanzionatorio connesso alle disposizioni dettate dai commi 1, 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater*. In particolare, per coloro che **non si sottopongano** agli accertamenti ivi previsti, si stabilisce la **sospensione della patente a tempo indeterminato**, e fino al superamento con

esito positivo degli accertamenti; per coloro che **circolano** nel periodo di sospensione della patente, si applicano le sanzioni di cui all'articolo 218 (sanzione pecuniaria del pagamento di una somma da 1.754 a 7.018 euro; revoca della patente e fermo amministrativo del veicolo per tre mesi; confisca del veicolo in caso di reiterazione).

Il comma 2, **lettera d)**, dispone infine l'abrogazione del comma 3 dell'articolo 128, che reca le sanzioni, ora sostituite dal nuovo comma 2-*bis*.

### **Art. 19.**

*(Introduzione dell'articolo 224-ter del decreto legislativo n. 285 del 1992, recante misure per consentire l'applicazione del sequestro e del fermo amministrativo dei veicoli in conseguenza di reati).*

1. Nella sezione II del capo II del titolo VI del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, dopo l'articolo 224-bis è aggiunto il seguente:

«Art. 224-ter. - (Procedimento di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie della confisca amministrativa e del fermo amministrativo in conseguenza di ipotesi di reato). - 1. Nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, l'agente od organo accertatore della violazione procede al sequestro secondo le disposizioni dell'articolo 213, in quanto compatibili. Copia del verbale di sequestro è trasmessa, unitamente al rapporto, entro dieci giorni, tramite il proprio comando o ufficio, alla prefettura-ufficio territoriale del Governo del luogo della commessa violazione.

2. Nei casi previsti dal comma 1, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto divenuti irrevocabili ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica al prefetto affinché disponga la confisca amministrativa secondo le disposizioni dell'articolo 213 del presente codice, in quanto compatibili.

3. Nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo, l'agente od organo accertatore della violazione dispone il fermo amministrativo provvisorio del veicolo per trenta giorni, secondo la procedura di cui all'articolo 214, in quanto compatibile.

4. Quando la sentenza penale o il decreto di accertamento del reato e di condanna sono irrevocabili, anche a pena condizionalmente sospesa, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica all'organo di polizia competente affinché disponga il fermo amministrativo del veicolo secondo le disposizioni dell'articolo 214, in quanto compatibili.

5. Averso il sequestro di cui al comma 1 e avverso il fermo amministrativo di cui al comma 3 è ammessa opposizione ai sensi dell'articolo 205.

6. La declaratoria di estinzione del reato per morte dell'imputato importa l'estinzione della sanzione amministrativa accessoria. Nel caso di estinzione del reato per altra causa, il prefetto accerta la sussistenza o meno delle condizioni di legge per l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria e procede ai sensi degli articoli 213 e 214, in quanto compatibili. L'estinzione della pena successiva alla sentenza irrevocabile di condanna non ha effetto sull'applicazione della sanzione amministrativa accessoria.

7. Nel caso di sentenza irrevocabile di proscioglimento, il prefetto, ovvero, nei casi di cui al comma 3, l'ufficio o il comando da cui dipende l'agente accertatore della violazione, ricevuta la comunicazione della cancelleria, ordina la restituzione del veicolo all'intestatario. Fino a tale ordine, sono fatti salvi gli effetti del fermo amministrativo provvisorio disposto ai sensi del citato comma 3».

L'**articolo 19** introduce nel codice della strada l'**articolo 224-ter**, al fine di disciplinare le **procedure** connesse all'applicazione delle sanzioni accessorie della **confisca, del sequestro e del fermo amministrativo** del veicolo, quando siano conseguenti alla commissione di **reati**.

Le norme procedurali per l'applicazione, in via generale, del sequestro e della confisca, e quelle relative al fermo, sono contenute rispettivamente agli articoli 213 e 214 del codice della strada.

La previsione recata dall'articolo in esame configura un procedimento autonomo rispetto a quello volto all'accertamento del reato e alla irrogazione della pena, connesso alla avvenuta violazione del codice della strada, e consente al proprietario del veicolo di far valere, limitatamente all'applicazione della sanzione accessoria (fermo o sequestro del veicolo), eventuali ragioni di illegittimità.

Il **comma 1** del nuovo articolo 224-ter prevede che, nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione accessoria della **confisca** del veicolo, l'agente accertatore della violazione proceda al sequestro stesso secondo le norme dettate dal citato articolo 213, in quanto compatibili.

Il **comma 2** del nuovo articolo 224-ter dispone che, entro quindici giorni dalla data in cui la sentenza (o il decreto) sia divenuta irrevocabile, ne venga trasmessa copia al prefetto, il quale provvede a **disporre la confisca**, anche in questo caso applicando le norme previste dall'articolo 213.

Si ricorda, in proposito, che, ai sensi dell'articolo 648 c.p.p., la sentenza penale di condanna diviene irrevocabile quando sia scaduto il termine per l'impugnazione, o quello per impugnare l'ordinanza che la dichiara inammissibile, o, se vi è stato ricorso per cassazione, dalla data in cui è pronunciata la sentenza o l'ordinanza che dichiara inammissibile o che rigetta il ricorso stesso. Il decreto penale di condanna diviene irrevocabile quando è decorso il termine per proporre opposizione, o quello per impugnare l'ordinanza che lo dichiara inammissibile.

Con riguardo alle ipotesi di reato che prevedono la sanzione accessoria del **fermo amministrativo**, il **comma 3** del nuovo articolo 224-ter prevede che l'agente accertatore della violazione disponga il fermo per la durata di **trenta giorni**, applicando, ove compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 214.

Il **comma 4** del nuovo articolo 224-ter prevede, per le ipotesi richiamate al comma 3, una procedura analoga a quella stabilita dal comma 2 per i casi di confisca: entro 15 giorni dalla data in cui il provvedimento di condanna (sentenza o decreto) sia divenuto irrevocabile, ne viene trasmessa copia all'organo di polizia competente, che provvede al fermo amministrativo; si applica anche in questo caso l'articolo 214.

Il **comma 5** del nuovo articolo 224-ter, con riferimento ai provvedimenti di sequestro di cui al comma 1 e di fermo di cui al comma 3, prevede la possibilità di proporre **opposizione**, ai sensi dell'**articolo 205** del codice della strada.

Tale ultimo articolo prevede che, avverso le ordinanze-ingiunzioni di pagamento di sanzioni pecuniarie, è possibile proporre opposizione all'autorità giudiziaria, entro il termine di **trenta giorni dalla notifica del provvedimento**; competente è il **giudice di pace**, secondo quanto dispone l'art. 22-bis della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Con il **comma 6** del nuovo articolo 224-ter vengono dettate le norme procedurali per i casi di **estinzione del reato**. Quando questa sia determinata dal decesso dell'imputato, si estingue contestualmente anche la sanzione accessoria. Se l'estinzione del reato si verifica per altre cause, il prefetto deve accertare se sussistano le condizioni per l'applicazione delle sanzioni accessorie, applicando le norme di cui agli articoli 213 e 214. Peraltro, quando l'estinzione della pena si verifichi

dopo che sia divenuta irrevocabile la sentenza di condanna, essa non produce effetti sull'applicazione della sanzione accessoria.

Il **comma 7** del nuovo articolo 224-*ter* disciplina, con riguardo alle sanzioni accessorie in esame, l'ipotesi in cui i procedimenti penali si concludano con provvedimento di proscioglimento. Quando la sentenza sia divenuta irrevocabile, l'organo competente (prefetto, ovvero organo di polizia da cui dipende l'agente accertatore della violazione), ricevuta la relativa comunicazione da parte della cancelleria competente, deve ordinare la **restituzione del veicolo al proprietario**. Fino a tale ordine sono fatti salvi gli effetti del fermo amministrativo provvisorio di cui al comma 3 dello stesso articolo 224-*ter*.

## **Art. 20.**

*(Misure alternative alla pena detentiva).*

1. In luogo della misura detentiva dell'arresto prevista dall'articolo 116, come da ultimo modificato dall'articolo 3 della presente legge, e dagli articoli 186 e 187 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, a richiesta di parte può essere disposta la misura alternativa dell'affidamento in prova ai servizi sociali di cui all'articolo 47 della legge 26 luglio 1975, n. 354, e successive modificazioni, individuati con decreto del Ministro della salute, di concerto con i Ministri della giustizia, della solidarietà sociale e per le politiche giovanili e le attività sportive, e preferibilmente esercenti la loro attività nel campo dell'assistenza alle vittime di sinistri stradali e alle loro famiglie.

Con l'**articolo 20** si introduce, nei riguardi di quanti debbano scontare una **pena detentiva** per i reati di cui agli **articoli 116, 186 e 187** del codice della strada (guida senza patente o con patente revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti, guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di sostanze stupefacenti), la possibilità di chiedere l'applicazione di una misura alternativa, consistente nell'**affidamento ai servizi sociali**, con preferenza per strutture che prestano attività a sostegno di vittime di incidenti stradali o loro familiari. Per la specifica individuazione dei servizi sociali idonei a tale finalità, la norma fa rinvio ad un decreto del Ministero della salute, da emanarsi di concerto con i Ministri della giustizia, della solidarietà sociale e per le politiche giovanili e le attività sportive<sup>[6]</sup>.

Va ricordato che l'affidamento in prova ai servizi sociali (disciplinato dall'articolo 47 della legge 26 luglio 1975, n. 354, come modificato, da ultimo, dall'articolo 3 della legge n. 277/2002), per un periodo pari alla durata della pena da scontare, è previsto in favore di coloro che siano stati condannati a una pena detentiva **non superiore a tre anni**, e può essere concesso:

- dopo un periodo di osservazione di almeno un mese in istituto, dal quale emerga che il provvedimento possa contribuire alla rieducazione del reo e alla prevenzione di ulteriori reati;
- senza procedere al periodo di osservazione, quando il soggetto abbia tenuto, dopo la commissione del reato, un comportamento tale da ritenere che il provvedimento possa contribuire alla rieducazione del reo e

reato, un comportamento tale da ritenere che il provvedimento possa contribuire alla rieducazione del reo e alla prevenzione di ulteriori reati.

L'affidamento in prova viene revocato quando il comportamento del soggetto appaia incompatibile con tale misura. Il periodo di affidamento, ove si concluda con esito positivo, estingue la pena detentiva ed ogni altro effetto penale.

### **Art. 21.**

#### ***(Obblighi degli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade nonché degli enti locali).***

1. Nelle more della realizzazione dei necessari e opportuni interventi infrastrutturali, sulle strade e sulle autostrade sulle quali si registrano i più alti tassi di incidentalità, individuate con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e delle infrastrutture, gli enti proprietari e concessionari e gli enti locali competenti provvedono a immediati interventi di natura manutentiva e modificativa e comunque utili a migliorare la condizione delle strade e delle autostrade medesime e necessari a ridurre il rischio connesso alla circolazione su di esse. Su tali strade e autostrade, le amministrazioni competenti provvedono altresì prioritariamente a interventi di intensificazione dei controlli, di miglioramento della segnaletica e ad ogni altra forma di intervento che si renda utile o necessaria per le medesime finalità.

2. All'attuazione del presente articolo si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'**articolo 21** introduce **obblighi** nei confronti degli **enti proprietari e concessionari delle strade**, e degli **enti locali competenti**, con la finalità di elevare i livelli di sicurezza della circolazione, con specifico riferimento alle strade ove si registrano i **più alti tassi di incidentalità**, che dovranno essere individuate con decreto del Ministro dei trasporti<sup>[7]</sup>, di concerto con i Ministri dell'interno e delle infrastrutture. Si prescrive pertanto agli enti predetti di porre in essere tutti gli interventi ritenuti utili a **migliorare la condizione delle strade**, ed a ridurre i rischi per i veicoli impegnati nella percorrenza di tali strade. Le amministrazioni competenti devono inoltre provvedere all'**intensificazione dei controlli**, al miglioramento della **segnaletica** e ad ogni altra forma di intervento che si renda utile o necessaria.

Le misure dovranno essere adottate nel quadro delle disponibilità finanziarie vigenti e, quindi, **senza** comportare oneri aggiuntivi per lo Stato.

Va in proposito ricordato che il quadro dei **poteri** e dei **compiti** attribuiti agli **enti proprietari delle strade** è stabilito dall'articolo 14 del codice della strada, ai sensi del quale gli enti citati, al fine di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, devono provvedere alla **manutenzione delle strade** e dei connessi impianti e servizi, al **controllo tecnico dell'efficienza** delle strade, all'apposizione della **segnaletica** ed alla relativa manutenzione. Agli enti compete inoltre il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni aventi ad oggetto le strade; per le strade gestite in regime di concessione, i poteri e i compiti ora illustrati vengono esercitati dal concessionari, salvo che non sia diversamente stabilito nell'atto di concessione.

**Art. 22.***(Disposizioni per il miglioramento della circolazione e della segnaletica stradali).*

1. Nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, gli enti proprietari e concessionari di strade e di autostrade adottano iniziative volte alla sostituzione delle barriere stradali di sicurezza installate anteriormente alla data di entrata in vigore del regolamento di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223, e successive modificazioni, nonché all'eliminazione del rischio di impatto di uccelli contro vetrate, superfici trasparenti e pannelli fonoassorbenti collocati lungo le strade e le autostrade, mediante l'installazione di apposite sagome.

2. Il Governo è autorizzato ad apportare modificazioni al regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, al fine di introdurre misure, anche sanzionatorie, volte ad assicurare il rispetto, da parte degli enti di cui all'articolo 208, comma 1, secondo periodo, del decreto legislativo n. 285 del 1992, dell'obbligo di devolvere il 50 per cento dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie alle finalità di cui al comma 4 del medesimo articolo 208, e successive modificazioni, con riguardo al miglioramento della circolazione sulle strade e sulle autostrade e al potenziamento e miglioramento della segnaletica stradale, nonché ad assicurare che gli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade adottino le iniziative relative alle barriere di sicurezza e al rischio dell'impatto di uccelli, di cui al comma 1 del presente articolo.

L'articolo **22** reca disposizioni in materia di barriere stradali di sicurezza, protezione degli uccelli e di utilizzo di parte dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie.

In particolare il **comma 1** prevede che gli enti proprietari e concessionari di strade e di autostrade adottino iniziative volte a:

- sostituire le **barriere stradali** installate anteriormente all'entrata in vigore del D.M. n. 223 del 1992, recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza;
- eliminare – attraverso l'installazione di opportune sagome - il rischio di **impatto di uccelli** contro vetrate, superfici trasparenti e pannelli fonoassorbenti collocati lungo strade e autostrade.

Il **comma 2** autorizza il Governo a modificare il regolamento di esecuzione del codice della strada<sup>[8]</sup> al fine di introdurre misure, anche sanzionatorie, volte ad assicurare il rispetto – da parte di regioni, province e comuni - dell'**obbligo di devolvere il 50% dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie** alle finalità di cui all'articolo 208, comma 4, del codice della strada, con riguardo alle seguenti finalità:

- migliorare la circolazione sulle strade e sulle autostrade;
- potenziare e migliorare la segnaletica stradale;
- assicurare che gli enti proprietari e concessionari di strade e di autostrade adottino le iniziative indicate dal comma 1 dell'articolo in esame.

Il comma 4 del citato articolo 208 del codice della strada stabilisce che la quota dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie spettante a regioni, province e comuni sia utilizzata:

- per consentire agli organi di polizia locale di effettuare, nelle scuole di ogni ordine e grado, corsi didattici

finalizzati all'educazione stradale;

- per il miglioramento della circolazione sulle strade;
- per il potenziamento ed il miglioramento della segnaletica stradale;
- per la redazione dei piani urbani del traffico e della mobilità extraurbana;
- per la fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale;
- per la realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica;
- per interventi di sicurezza stradale, con particolare riferimento alla tutela degli utenti deboli: bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti.

### **Art. 23.**

*(Destinazione delle maggiori entrate derivanti dall'attuazione della presente legge).*

1. Le maggiori entrate derivanti dall'incremento delle sanzioni amministrative pecuniarie disposto dalla presente legge sono destinate all'ammodernamento e alla messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, al potenziamento dell'illuminazione, al miglioramento della segnaletica stradale e alla realizzazione di campagne di prevenzione in materia di sicurezza stradale, attraverso forme di pubblicità ad alto impatto emotivo e comunque tali da evidenziare le conseguenze che possono derivare dagli incidenti stradali, nonché al potenziamento dei servizi funzionali all'espletamento delle attività di competenza del Ministero dei trasporti preordinate alla tutela e alla promozione della sicurezza stradale.

2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti, le somme di cui al comma 1 sono ripartite tra le finalità nello stesso indicate.

L'**articolo 23, comma 1**, destina le **maggiori entrate** derivanti dall'**incremento delle sanzioni amministrative pecuniarie**, previste dalla proposta di legge in esame, alle seguenti **finalità**:

- ammodernamento e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali;
- al potenziamento dell'illuminazione;
- miglioramento della segnaletica stradale;
- realizzazione di campagne di prevenzione in materia di sicurezza stradale, realizzate attraverso forme di pubblicità ad alto impatto emotivo e comunque tali da evidenziare le conseguenze che possono derivare dagli incidenti stradali;
- potenziamento dei servizi funzionali all'espletamento delle attività di competenza del Ministero dei trasporti<sup>[9]</sup> preordinate alla tutela e alla promozione della sicurezza stradale.

Il **comma 2** demanda ad un **successivo decreto** del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti, le somme di cui al comma 1 sono **ripartite** tra le finalità sopra dette.

**Art. 24.**

*(Modifica dell'articolo 56 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, concernente interventi in materia di sicurezza stradale).*

1. All'articolo 56, comma 1, della legge 23 dicembre 1999, n. 488, le parole da: «territorialmente competenti» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «, nonché le regioni, le province e i comuni, territorialmente competenti per la realizzazione degli interventi sono autorizzati a contrarre mutui, secondo criteri e modalità stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Ai fini dell'utilizzazione delle risorse disponibili, le province e i comuni possono stipulare convenzioni ai sensi dell'articolo 30 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267».

L'**articolo 24** interviene sull'articolo 56 della legge n. 488 del 1999<sup>[10]</sup> recando disposizioni volte alla **prosecuzione degli interventi in materia di sicurezza stradale** individuati nei programmi annuali di cui al Piano nazionale della sicurezza stradale.

L'articolo 56 della legge n. 488 del 1999 **finanzia** i limiti di impegno per la prosecuzione degli **interventi in materia di sicurezza stradale** individuati nei programmi annuali di cui all'articolo 32, comma 3 della legge 144/99 (piano nazionale della sicurezza stradale).

In particolare la novella è volta:

- ad **inserire le regioni, le province e i comuni**, territorialmente competenti, fra i soggetti che possono **attivare i finanziamenti** per la realizzazione degli interventi predetti;
- a prevedere che i criteri e le modalità attraverso le quali contrarre i mutui siano dettati da un **decreto Ministro dei trasporti** (in luogo del Ministro dei lavori pubblici, come previsto dal testo vigente) di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

Il progetto di legge prevede inoltre che, ai fini dell'utilizzazione delle risorse disponibili, le province e i comuni possono stipulare **convenzioni** ai sensi dell'articolo 30 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000, in base al quale:

- al fine di svolgere in modo coordinato funzioni e servizi determinati, gli enti locali possono stipulare tra loro apposite convenzioni;
- le convenzioni devono stabilire i fini, la durata, le forme di consultazione degli enti contraenti, i loro rapporti finanziari ed i reciproci obblighi e garanzie;
- per la gestione a tempo determinato di uno specifico servizio o per la realizzazione di un'opera lo Stato e la Regione, nelle materie di propria competenza, possono prevedere forme di convenzione obbligatoria fra enti locali, previa statuizione di un disciplinare-tipo;
- le convenzioni possono prevedere anche la costituzione di uffici comuni, che operano con personale distaccato dagli enti partecipanti, ai quali affidare l'esercizio delle funzioni pubbliche in luogo degli enti partecipanti all'accordo, ovvero la delega di funzioni da parte degli enti partecipanti all'accordo a favore di uno di essi, che opera in luogo e per conto degli enti deleganti.

**Art. 25.**

*(Disposizioni in materia di confisca dei ciclomotori e dei motocicli con cui sono state commesse violazioni amministrative).*

1. Salvo il caso di confisca definitiva, i ciclomotori e i motoveicoli utilizzati per commettere una delle violazioni amministrative di cui agli articoli 97, comma 6, 169, commi 2 e 7, 170 e 171 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, prima della data di entrata in vigore della legge 24 novembre 2006, n. 286, recante conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, sono restituiti ai proprietari previo pagamento delle spese di recupero, di trasporto e di custodia.

L'**articolo 25** reca una disposizione che consente il **recupero dei ciclomotori e dei motocicli** che siano stati **confiscati** in seguito ad alcune **violazioni amministrative** (in particolare violazione delle norme comportamentali relative al trasporto di persone, animali ed oggetti sui veicoli a motore e sull'uso protettivo del casco sui veicoli a due ruote) prima dell'entrata in vigore dell'articolo 2 del decreto-legge n. 262 del 2006, come modificato dalla relativa legge di conversione (legge n. 286 del 2006).

L'articolo 5-*bis* del decreto-legge n. 115 del 2005 ha modificato l'articolo 213 del codice della strada prevedendo la sanzione accessoria della **confisca** del ciclomotore o del motoveicolo, oltre che nel caso in cui il mezzo fosse stato usato per commettere un reato, anche nei casi in cui esso fosse stato adoperato per commettere una delle violazioni amministrative di cui agli articoli 169, commi 2 e 7, 170 e 171 del codice della strada.

Il comma 6 dell'articolo 97 del codice della strada punisce con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 36 a euro 148 chiunque circola con un **ciclomotore non rispondente** ad una o più delle **caratteristiche o prescrizioni** indicate nell'articolo 52 dello stesso codice o nel certificato di circolazione. La stessa sanzione è comminata qualora il ciclomotore sviluppi una **velocità superiore** a quella prevista dallo stesso articolo 52.

Il comma 2 dell'articolo 169 prevede che il numero delle **persone** che possono prendere posto sui veicoli **non può superare** quello indicato nella **carta di circolazione**. Ai sensi del successivo comma 7, chiunque guida veicoli destinati a trasporto di persone, escluse le autovetture, che hanno un numero di persone e un carico complessivo superiore ai valori massimi indicati nella carta di circolazione, ovvero trasporta un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione, è soggetto alla **sanzione amministrativa** del pagamento di una somma da euro 143 a euro 573.

L'articolo 170 reca disposizioni in materia di **trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote**. Sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente deve avere libero uso delle braccia, delle mani e delle gambe, deve stare seduto in posizione corretta e deve reggere il manubrio con ambedue le mani, ovvero con una mano, in caso di necessità per le opportune manovre o segnalazioni. Non deve procedere sollevando la ruota anteriore (comma 1). Sui ciclomotori è vietato il trasporto di altre persone oltre al conducente, salvo che il posto per il passeggero sia espressamente indicato nel certificato di circolazione e documenti.camera.it/.../TR0032.htm

conducente, salvo che il posto per il passeggero sia espressamente indicato nel certificato di circolazione e che il conducente abbia un'età superiore a diciotto anni (comma 2). Sui veicoli di cui al comma 1 l'eventuale passeggero deve essere seduto in modo stabile ed equilibrato, nella posizione determinata dalle apposite attrezzature del veicolo (comma 3). È vietato ai conducenti dei veicoli di cui al comma 1 di trainare o farsi trainare da altri veicoli (comma 4). Sui veicoli di cui al comma 1 è vietato trasportare oggetti che non siano solidamente assicurati, che sporgano lateralmente rispetto all'asse del veicolo o longitudinalmente rispetto alla sagoma di esso oltre i cinquanta centimetri, ovvero impediscano o limitino la visibilità al conducente. Entro i predetti limiti, è consentito il trasporto di animali purché custoditi in apposita gabbia o contenitore (comma 5). Chiunque viola le disposizioni di cui all'articolo 170 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10 (comma 6). Se le violazioni di cui ai commi 1 e 2 sono commesse da conducente minorenni, alla sanzione pecuniaria amministrativa consegue il fermo amministrativo del veicolo per trenta giorni (comma 7).

L'articolo 171 disciplina l'uso del **casco protettivo** per gli utenti di veicoli a due ruote. In particolare, durante la marcia, ai conducenti e agli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati (comma 1) Sono esenti dall'obbligo di cui al comma 1 i conducenti e i passeggeri: di ciclomotori e motoveicoli a tre o a quattro ruote dotati di carrozzeria chiusa; di ciclomotori e motocicli a due o a tre ruote dotati di cellula di sicurezza a prova di *crash*, nonché di sistemi di ritenuta e di dispositivi atti a garantire l'utilizzo del veicolo in condizioni di sicurezza (comma 1-bis). Chiunque viola le norme indicate è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 68,25 a euro 275,10. Quando il mancato uso del casco riguarda un minore trasportato, della violazione risponde il conducente (comma 2). Alla sanzione pecuniaria amministrativa prevista dal comma 2 consegue il fermo amministrativo del veicolo per trenta giorni (comma 3). I caschi di tipo non omologato, ancorché utilizzati, sono soggetti al sequestro ed alla relativa confisca (comma 5).

L'articolo 2 (commi 167-169) del decreto-legge n. 262 del 2006 è intervenuto **eliminando** la sanzione accessoria della **confisca** per la violazione delle sopracitate norme comportamentali, inasprendo la sanzione accessoria del fermo ivi prevista, e mantenendo ferma l'applicazione della confisca per i soli casi in cui il motoveicolo sia stato usato per commettere un reato.

L'articolo 25 in esame, quindi, reca una **sanatoria** per le confische di ciclomotori e motoveicoli avvenute **prima dell'entrata in vigore della legge di conversione del citato decreto-legge n. 262 del 2006**, consentendo la restituzione dei mezzi ai proprietari previo pagamento delle spese di recupero, di trasporto e di custodia.

La modifica si rende necessaria in quanto evita che, solo per questioni temporali, situazioni analoghe siano valutate in modo diverso: in assenza infatti di un'espressa previsione al riguardo, considerata l'assenza di una norma generale che preveda anche nei procedimenti sanzionatori amministrativi l'applicazione della disposizione più favorevole, i veicoli che sono stati utilizzati per commettere le violazioni amministrative di cui sopra devono essere comunque confiscati, nonostante la nuova disciplina preveda l'applicazione della sanzione accessoria meno afflittiva del fermo.

La disciplina generale sul sequestro e sulla confisca è dettata dalla legge n. 689 del 1981. Per la confisca, l'articolo 20 disciplina la possibilità di disporre la confisca amministrativa delle cose che servono o furono destinate a commettere la violazione e disporre la confisca delle cose che ne sono il prodotto, sempre che le cose suddette appartengano a una delle persone cui è ingiunto il pagamento. Inoltre, è sempre disposta la confisca amministrativa delle cose, la fabbricazione, l'uso, il porto, la detenzione o l'alienazione delle quali costituisce violazione amministrativa, anche se non venga emessa l'ordinanza-ingiunzione di pagamento".

Per i beni mobili registrati assoggettati alle sanzioni accessorie a sanzioni amministrative pecuniarie previste dal codice della strada, peraltro, è prevista una disciplina speciale; in particolare l'articolo 213 del

codice della strada detta una specifica disciplina per tutti i casi in cui il codice dispone la sanzione accessoria della confisca amministrativa. Il comma 1 dell'articolo 213 prevede che l'organo di polizia che accerta la violazione provvede al sequestro del veicolo o delle altre cose oggetto della violazione facendone menzione nel verbale di contestazione della violazione.

## **Art. 26.**

*(Delega al Governo per la riforma del decreto legislativo n. 285 del 1992).*

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dalla presente legge, in conformità ai seguenti principi e criteri direttivi:

a) coordinamento e armonizzazione del decreto legislativo n. 285 del 1992 con le altre norme di settore nazionali, comunitarie e derivanti da accordi internazionali stipulati dall'Italia, nonché con le competenze regionali e degli enti locali stabilite dalle leggi vigenti;

b) semplificazione delle procedure e della normativa tecnica di settore, eliminando duplicazioni di competenze e procedendo alla delegificazione delle norme del decreto legislativo n. 285 del 1992 suscettibili di frequenti aggiornamenti per esigenze di adeguamento alle evoluzioni tecnologiche o a disposizioni comunitarie;

c) revisione e semplificazione dell'apparato sanzionatorio, anche modificando l'entità delle sanzioni secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettiva responsabilità e non discriminazione in ambito europeo.

2. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono emanati su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri interessati, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari. Ciascuna Commissione esprime il proprio parere entro quarantacinque giorni dalla trasmissione degli schemi dei decreti legislativi, indicando specificatamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e ai criteri direttivi di cui al comma 1.

3. Il Governo, entro i successivi quarantacinque giorni, esaminati i pareri di cui al comma 2, ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, gli schemi dei decreti legislativi per il parere definitivo, che deve essere espresso entro quarantacinque giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine, i decreti legislativi possono comunque essere emanati.

4. Il Governo, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1 del presente articolo, apporta le conseguenti modificazioni al regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni.

5. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo può adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi indicati dal medesimo comma 1 e secondo la procedura di cui ai commi 2 e 3.

**L'articolo 26** reca una **delega** al Governo per la **revisione del codice della strada**.

A tal fine il **comma 1** prevede che **entro diciotto mesi** dalla data di entrata in vigore della legge, il Governo è delegato ad emanare uno o più decreti legislativi recanti norme integrative e correttive

del codice della strada, secondo i seguenti **principi e criteri direttivi**:

- a) **coordinamento e armonizzazione** del codice della strada con le **altre norme di settore** nazionali, comunitarie e derivanti da accordi internazionali stipulati dall'Italia, nonché con le competenze regionali e degli enti locali stabilite dalle leggi vigenti;

La materia della circolazione stradale non risulta espressamente menzionata tra le materie di legislazione esclusiva e concorrente di cui all'articolo 117, secondo e terzo comma, della Costituzione. Tuttavia, tra le materie indicate da tale articolo, cui può essere ricondotta, anche solo parzialmente, la disciplina del progetto di legge in esame, si possono segnalare "ordine pubblico e **sicurezza**" (intesa quest'ultima nel senso ampio di tutela della vita e dell'incolumità delle persone, suscettibile quindi di ricomprendere anche la sicurezza stradale) e, per quanto concerne i profili sanzionatori considerati dal progetto di legge, "giurisdizione e norme processuali"; "ordinamento civile e penale"; "giustizia amministrativa", che figurano tra le materie di legislazione esclusiva dello Stato (art. 117, secondo comma, lett. *h* e *l*); potrebbe poi essere valutato se la materia "grandi reti di trasporto" – che figura tra le materie di legislazione concorrente (art. 117, terzo comma) – possa essere considerata comprensiva, almeno in parte, della disciplina della circolazione stradale.

La connessione tra le misure relative alla circolazione stradale e il tema della sicurezza è stato evidenziata dalla Corte costituzionale che – chiamata a pronunciarsi sulla legittimità costituzionale della competenza statale con riferimento ad alcune disposizioni del D.L. n. 151 del 2003, di modifica del codice della strada, - nella sentenza 428 del 2004 ha chiarito come siano da ricomprendere nell'ambito della materia "ordine pubblico e sicurezza" le misure volte ad assicurare l'incolumità delle persone.

In particolare, la sentenza ha evidenziato come considerazioni di carattere sistematico inducano a ritenere che la circolazione stradale sia riconducibile, sotto diversi aspetti, a competenze statali esclusive, ai sensi del citato articolo 117, secondo comma. In primo luogo l'esigenza, connessa alla strutturale pericolosità dei veicoli a motore, di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti nella loro circolazione (conducenti, trasportati, pedoni) certamente pone problemi di sicurezza, e così rimanda alla lettera *h*) del secondo comma dell'articolo 117, che attribuisce alla competenza statale esclusiva la materia «ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale». Ulteriore argomento è individuato nel fatto che, "in quanto funzionale alla tutela dell'incolumità personale, la disciplina della circolazione stradale mira senza dubbio a prevenire una serie di reati ad essa collegati, come l'omicidio colposo e le lesioni colpose; e pertanto la sua collocazione, sotto questo profilo, nella citata materia non contrasta con la giurisprudenza della Corte che riferisce la «sicurezza» prevista dalla ricordata norma costituzionale all'adozione delle misure relative alla prevenzione dei reati ed al mantenimento dell'ordine pubblico (sentenze n. 407 del 2002 e nn. 6 e 162 del 2004)".

- b) **semplificazione delle procedure e della normativa tecnica** di settore, eliminando duplicazioni di competenze e procedendo alla delegificazione delle norme del codice della strada suscettibili di frequenti aggiornamenti per esigenze di adeguamento alle evoluzioni tecnologiche o a disposizioni comunitarie;
- c) **revisione e semplificazione dell'apparato sanzionatorio**, anche modificando l'entità delle sanzioni secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità e non discriminazione in ambito europeo.

Ai sensi del **comma 2** i decreti legislativi devono essere emanati su **proposta del Presidente del Consiglio dei ministri** e del **Ministro dei trasporti**[\[11\]](#), di **concerto** con i **Ministri interessati**; sugli schemi di decreto devono esprimere il proprio **parere**, entro 45 giorni dalla data di trasmissione dello schema, anche le **competenti Commissioni parlamentari**.

Il Governo, entro i **quarantacinque giorni** successivi all'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari, **ritrasmette** alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, gli schemi dei decreti legislativi per il parere definitivo, che deve essere espresso entro quarantacinque giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine, i decreti legislativi possono comunque essere emanati (**comma 3**).

Secondo il **comma 4**, il Governo deve emanare, entro **sei mesi** dalla data di entrata in vigore di ciascun decreto legislativo, un regolamento ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge n. 400 del 1988<sup>[12]</sup>, recante le **disposizioni correttive o integrative** necessarie per raccordare il **regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada**<sup>[13]</sup> alle modifiche introdotte con i decreti legislativi.

Il **comma 5** stabilisce che **entro tre anni** dalla data di entrata in vigore della legge, il Governo possa adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto delle procedure dettate dai commi 2 e 3.

Si ricorda che il tema della revisione del codice della strada è da tempo all'attenzione del Parlamento e del Governo, anche in considerazione dello sviluppo di iniziative adottate dalla Unione europea per realizzare una politica comune della sicurezza stradale<sup>[14]</sup>, volta a prevenire l'incidentalità e in definitiva a ridurre drasticamente il numero delle vittime degli incidenti stradali.

Il processo di riforma del codice della strada, già avviato nella 2001 con l'approvazione della legge delega n. 85 del 2001, è stato poi sviluppato successivamente, in primo luogo, attraverso il decreto legislativo attuativo della delega (**D.Lgs. n. 9 del 2002**), e quindi, attraverso misure di decretazione di urgenza (**D.L. n. 121 del 2002; D.L. n. 151 del 2003; D.L. n. 115 del 2005**<sup>[15]</sup>).

La legge 22 marzo 2001, n. 85 ha recato una delega al Governo per la revisione del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada", da esercitarsi entro il 15 gennaio 2002.

I numerosi principi e criteri direttivi dettati dalla legge 85/2001 sono orientati a garantire il coordinamento con la legislazione vigente, in particolare con la normativa comunitaria e con quella derivante dagli accordi internazionali, la semplificazione e lo snellimento delle procedure amministrative, l'adeguamento ai principi di sussidiarietà verticale, l'educazione, la prevenzione e la sicurezza stradale, la pianificazione del traffico, con particolare attenzione alla tutela delle esigenze degli utenti deboli e alla riduzione dell'impatto ambientale e dell'inquinamento. In particolare appare utile segnalare che il progetto di legge in esame ribadisce due dei criteri già recati dalla legge 85: si tratta in particolare del principio di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a) della legge 85 – ossia il coordinamento e l'armonizzazione del codice della strada con le altre norme legislative e con le norme comunitarie comunque rilevanti in materia, nonché con le norme derivanti dagli accordi internazionali stipulati dall'Italia e del principio di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b) della legge 85, ossia la semplificazione e lo snellimento delle procedure, eliminando la duplicazione delle competenze.

Si segnala tuttavia che la legge 85/2001, reca da un lato principi e criteri direttivi di carattere generale, come quelli enunciati e il cui contenuto è sostanzialmente analogo a quello dei principi recati dall'articolo 26 in esame, e dall'altro, a differenza dell'articolo in esame, reca numerosi principi e criteri che presentano un contenuto prescrittivo molto dettagliato.

L'elaborato definitivo dello schema di decreto legislativo attuativo della legge n. 85 è stato trasmesso alle Camere per il parere il 15 gennaio 2002, data ultima per l'espressione del parere parlamentare. Anche in considerazione dell'impossibilità del Parlamento di esaminare il testo originale (composto da 150 articoli, e successivamente ridotto ad 85) in un solo giorno, il Governo ha ridotto il contenuto dello schema di decreto

legislativo a soli 19 articoli; acquisito il parere delle Commissioni parlamentari, è stato così approvato il decreto legislativo n. 9 del 2002<sup>[16]</sup>, il quale interviene sui seguenti profili:

- principi generali del codice, all'interno dei quali la sicurezza delle persone nella circolazione stradale figura tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato;
- introduzione nell'ordinamento dell'istituto della patente a punti;
- ciclomotori e motocicli, consentendo in alcune fattispecie il trasporto del secondo passeggero e prevedendo il cosiddetto "patentino" (certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori) per i conducenti minori di età e per i maggiorenni che non siano già titolari di altra patente (esclusi coloro che abbiano conseguito la maggiore età alla data di entrata in vigore del decreto legislativo);
- limiti di velocità, rimodulando tali limiti e diversificandoli in relazione alle caratteristiche strutturali delle strade e alle condizioni meteorologiche;
- sanzioni per i conducenti di autobus e di veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate in caso di guida sotto l'influenza dell'alcool o di sostanze stupefacenti;
- previsione della targa "personalizzata";
- rimodulazione della destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie, prevedendo che il 7,5 per cento del totale annuo vada al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca al fine di favorire l'impegno della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione stradale e per l'organizzazione dei corsi per conseguire il certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori;
- disciplina delle competizioni sportive su strada in relazione alla quale si prevede un inasprimento delle sanzioni in caso di inosservanza;
- ridefinizione della normativa relativa all'uso dei dispositivi luminosi dei veicoli, prevedendo l'obbligo di accensione degli anabbaglianti per i ciclomotori e per i motocicli in qualsiasi condizione di marcia.

La riduzione dell'articolato originario dello schema di decreto legislativo da 150 a 19 articoli ha comportato la non piena attuazione della delega prevista dalla legge 85/2001 e la conseguente necessità di predisporre un progetto di legge – il cui *iter* non si è concluso - presentato alla Camera<sup>[17]</sup>, con il quale si volevano sostanzialmente riaprire i termini della delega recata dalla legge n. 85, introdurre nuovi principi e criteri direttivi e autorizzare l'adozione di un regolamento di delegificazione, in materia di classificazione, caratteristiche costruttive ed omologazione dei veicoli.

Tra i criteri e principi direttivi "aggiunti" dal progetto di legge si ricordano:

- l'adeguamento della disciplina recata dal nuovo codice della strada alle competenze regionali e degli enti locali delineate dagli articoli 117 e 118 della Costituzione, come modificati dalla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3;
  - la revisione dell'apparato sanzionatorio, anche attraverso la modifica dell'entità delle sanzioni in ragione di principi di ragionevolezza, proporzionalità, adeguatezza e di non discriminazione in ambito comunitario.
- Entrambi i criteri sono in qualche modo riconducibili ai principi e criteri recati dall'articolo in esame.

## **Art. 27.**

*(Raccolta e invio dei dati relativi all'incidentalità stradale).*

1. Ferme restando le competenze dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT), con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sono fissati i termini e le modalità per la trasmissione, in via telematica, dei dati relativi all'incidentalità stradale da parte delle Forze dell'ordine al Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale del Ministero dei trasporti, ai fini dell'aggiornamento degli archivi previsti dagli articoli 225 e 226 del decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni.

2. Per l'avvio degli interventi di raccolta e invio dei dati di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008, 2009 e 2010. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1036, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

L'**articolo 27** reca disposizioni relative alla raccolta e all'invio dei dati sugli **incidenti stradali**.

Il **comma 1** demanda ad un **decreto del Ministro dei trasporti**[\[18\]](#), di concerto con il **Ministro dell'interno**, la fissazione dei termini e delle modalità per la **trasmissione** in via telematica, da parte delle Forze dell'ordine al Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto interno del Ministero dei trasporti, dei **dati relativi all'incidentalità stradale**. Sono fatte salve le competenze dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT). La trasmissione dei dati adempie alla finalità di **aggiornare gli archivi** previsti dagli articoli 225 e 226 del codice della strada.

L'articolo 225 del codice della strada istituisce:

- a) l'**archivio nazionale delle strade** presso il Ministero dei trasporti;
- b) l'**archivio nazionale dei veicoli** presso il Dipartimento per i trasporti terrestri, personale, affari generali e la pianificazione generale dei trasporti del Ministero dei trasporti;
- c) l'**anagrafe nazionale degli abilitati alla guida**, che include anche **incidenti e violazioni**, presso il Dipartimento per i trasporti terrestri, personale, affari generali e la pianificazione generale dei trasporti del Ministero dei trasporti.

L'articolo 226 disciplina i predetti archivi. L'**archivio nazionale delle strade** comprende tutte le strade distinte per categorie indicando per ognuna i dati relativi allo stato tecnico e giuridico della strada, al traffico veicolare, agli incidenti, allo stato di percorribilità anche da parte dei veicoli classificati mezzi d'opera relativamente ai i limiti di massa.

L'**archivio nazionale dei veicoli** contiene, per ogni veicolo, una serie di dati relativi alle caratteristiche di costruzione e di identificazione, alla carta di circolazione e al certificato di proprietà, alle vicende tecniche e giuridiche del veicolo e agli incidenti in cui il veicolo sia stato coinvolto. L'archivio è completamente informatizzato; è popolato ed aggiornato con i dati raccolti dal Dipartimento per i trasporti terrestri, dal PRA, dagli organi addetti all'espletamento dei servizi di polizia stradale e dalle compagnie di assicurazione, che sono tenuti a trasmettere i dati al centro elaborazione dati (CED) del Dipartimento per i trasporti terrestri.

L'**anagrafe nazionale degli abilitati alla guida** indicati, per ogni conducente i dati relativi al procedimento di rilascio della patente e tutti i procedimenti successivi (rinnovo, revisione, sospensione, revoca); i dati relativi alle violazioni previste dalla normativa vigente che comportano l'applicazione delle sanzioni accessorie, alle infrazioni che comportano decurtazione del punteggio, agli incidenti che si siano verificati durante la circolazione, alle sanzioni comminate. Anche l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida è completamente informatizzata ed è popolata ed aggiornata con i dati raccolti dal Dipartimento per i trasporti terrestri, dalle prefetture, dagli organi addetti all'espletamento dei servizi di polizia stradale, dalle compagnie di assicurazione; tutti questi soggetti sono anche in questo caso tenuti a trasmettere i dati al CED.

Il **comma 2** autorizza la spesa di **1,5 milioni di euro** per ciascuno degli anni 2008, 2009 e 2010, per l'avvio degli interventi di raccolta e invio dei dati di cui al comma 1. Al relativo onere si provvede

per l'avvio degli interventi di raccolta e invio dei dati di cui al comma 1. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1036, della legge n. 296 del 2006 (finanziaria 2007).

Il comma 1036 citato, al fine di consolidare ed accrescere l'attività del Ministero dei trasporti per la **prevenzione** in materia di circolazione ed antinfortunistica stradale, autorizza la spesa di **15 milioni di euro** per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, finalizzata:

- alla realizzazione di azioni volte a diffondere i valori della sicurezza stradale e ad assicurare una adeguata informazione agli utenti;
- ad aggiornare le conoscenze e le capacità dei conducenti;
- a rafforzare i controlli su strada anche attraverso l'implementazione di idonee attrezzature tecniche;
- a migliorare gli standard di sicurezza dei veicoli.

L'autorizzazione di spesa di cui al citato comma 1036 è successivamente stata **ridotta di 0,5 milioni di euro** per ciascuno degli anni dal 2007 al 2009 per consentire la costituzione, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, del **Fondo contro l'incidentalità notturna**[\[19\]](#), destinato alla realizzazione di attività di contrasto di tale tipologia di incidentalità.

## **Art. 28.**

*(Divieto di propaganda pubblicitaria di veicoli a motore basata sulla velocità).*

1. Nella propaganda pubblicitaria di autoveicoli, motoveicoli, motocicli o altri veicoli a motore è vietato qualsiasi riferimento alla velocità raggiungibile dai veicoli stessi.

2. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato provvede ad accertare e a sanzionare le violazioni del divieto di cui al comma 1 del presente articolo, con le modalità e i poteri previsti dall'articolo 27 del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni, applicando la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 50.000 a euro 500.000, tenuto conto della gravità e della durata della violazione.

3. I proventi delle sanzioni amministrative di cui al comma 2 sono iscritti in un apposito fondo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti, per essere destinati al finanziamento di iniziative di educazione stradale e a campagne di informazione e di prevenzione sulla sicurezza stradale.

L'**articolo 28** introduce disposizioni **restrittive** relativamente alla **propaganda pubblicitaria dei veicoli**.

In particolare il **comma 1** reca il **divieto** che nella propaganda pubblicitaria di autoveicoli, motoveicoli, motocicli o altri veicoli a motore ci sia un qualche **riferimento alla velocità raggiungibile**.

Il **comma 2** demanda all'**Autorità garante della concorrenza e del mercato** il compito di **accertare e sanzionare le violazioni** del divieto sopra detto, con le modalità e i poteri previsti dall'articolo 27 del codice del consumo[\[20\]](#), prevedendo l'applicazione della **sanzione amministrativa pecuniaria da 50.000 a 500.000 euro**. L'applicazione della sanzione deve tener conto della gravità e della durata della violazione.

Si ricorda che l'articolo 27 del codice del consumo prevede che l'Autorità, d'ufficio o su istanza di ogni soggetto o organizzazione che ne abbia interesse, inibisce la continuazione delle pratiche commerciali scorrette e ne elimina gli effetti. L'articolo descrive i poteri e le modalità di intervento dell'Autorità per

sanzionare tali pratiche.

Il **comma 3** destina i **proventi delle sanzioni amministrative** di cui al comma 2 al finanziamento di **iniziative di educazione stradale** e a **campagne di informazione** e di prevenzione sulla sicurezza stradale, disponendone l'iscrizione in un apposito fondo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti<sup>[21]</sup>.

### **Art. 29.**

*(Modifiche all'articolo 6-ter del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1o agosto 2003, n. 214, in materia di titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato estero).*

1. All'articolo 6-ter del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1o agosto 2003, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, primo periodo, le parole: «Per i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero nel quale non vige il sistema della patente a punti» sono sostituite dalle seguenti: «Per i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero»;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Il provvedimento di inibizione alla guida è emesso dal prefetto competente rispetto al luogo in cui è stata commessa l'ultima violazione che ha comportato decurtazione di punteggio sulla base di una comunicazione di perdita totale del punteggio trasmessa dal Ministero dei trasporti. Il provvedimento è notificato all'interessato nelle forme previste dall'articolo 201 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. Il provvedimento di inibizione è atto definitivo. Chiunque circola durante il periodo di inibizione alla guida è punito con le sanzioni previste dal comma 6 dell'articolo 218 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni. In luogo della revoca della patente è sempre disposta un'ulteriore inibizione alla guida per un periodo di quattro anni».

L'**articolo 29** novella l'articolo 6-ter del D.L. n. 151 del 2003<sup>[22]</sup>, recando disposizioni sulla **patente di guida rilasciata da uno Stato estero**.

Il **comma 1** modifica l'articolo 6-ter del decreto-legge n. 151 del 2003 il quale dispone che anche ai titolari di patente estera in cui non vige il sistema dei punti sia in qualche modo **applicato il sistema dei punti** attraverso l'istituzione presso il CED di una banca dati alimentata progressivamente con i dati dei conducenti che abbiano commesso infrazioni, al fine di **inibire loro la guida** per un determinato periodo al momento del raggiungimento dei **venti punti di decurtazione**.

Il comma 1, **lettera a)**, interviene eliminando l'inciso che prevede che nello stato estero che rilascia la patente non debba esserci il sistema della patente a punti. In tal modo gli organi di polizia che accertano la trasgressione da parte di un conducente titolare di patente rilasciata da uno Stato estero **provvederanno comunque a comunicare i dati al Ministero dei trasporti**.

La **lettera b)** aggiunge un comma dopo il comma 2, che reca **disposizioni di carattere procedimentale e sanzionatorie**. In particolare il nuovo comma 2-*bis* prevede che il provvedimento di inibizione alla guida sia emesso dal prefetto competente rispetto al luogo in cui è stata commessa l'ultima violazione che ha comportato decurtazione di punteggio, sulla base di una comunicazione di perdita totale del punteggio trasmessa dal Ministero dei trasporti; sia notificato all'interessato nelle forme previste dall'articolo 201 del codice della strada (che disciplina la notificazione delle violazioni, qualora la violazione non possa essere immediatamente contestata al trasgressore); sia considerato atto definitivo, il che lo rende impugnabile davanti al giudice amministrativo o al giudice di pace.

Il comma prevede inoltre che **chiunque circola durante il periodo di inibizione alla guida** sia punito con le sanzioni previste dall'articolo 218, comma 6, del codice della strada, consistenti nel pagamento di una somma da euro 1.754 a euro 7.018 e nell'applicazione delle sanzioni accessorie dell'inibizione alla guida per un periodo di quattro anni e del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi. In caso di reiterazione delle violazioni, in luogo del fermo amministrativo, si applica la confisca amministrativa del veicolo.

### **Art. 30.**

*(Semplificazione delle procedure autorizzative riguardanti la circolazione dei mezzi adibiti al trasporto di derrate deperibili).*

1. Al fine di agevolare e di semplificare le procedure autorizzative riguardanti la circolazione dei mezzi adibiti al trasporto di derrate deperibili, il Ministro dei trasporti, con uno o più decreti stabilisce i requisiti, i criteri e le modalità per lo svolgimento delle prove e per il rilascio dell'attestato di conformità previsto dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 maggio 1979, n. 404, da parte delle stazioni di prova appositamente autorizzate ai sensi dell'articolo 2 del medesimo regolamento.

2. Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con uno o più decreti stabilisce le tariffe per lo svolgimento delle prove per il rilascio dell'attestato di conformità di cui al comma 1 da parte delle stazioni di prova dell'amministrazione statale e da parte delle stazioni di prova appositamente autorizzate di cui al medesimo comma 1. Limitatamente alle prove svolte da stazioni di prova autorizzate, le tariffe comprendono una quota di maggiorazione da assegnare con le modalità previste dall'articolo 5 del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 febbraio 1967, n. 14, e successive modificazioni. In ogni caso le tariffe sono stabilite in misura tale da coprire integralmente i costi derivanti dallo svolgimento delle attività di verifica di cui al presente articolo.

3. Con provvedimento del Ministero dei trasporti le tariffe di cui al comma 2 sono aggiornate ogni due anni in relazione alle variazioni dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati.

**L'articolo 30**, interviene a semplificare le procedure che autorizzano la circolazione di mezzi adibiti al trasporto di derrate deperibili.

A tal fine il **comma 1** demanda ad un **decreto del Ministro dei trasporti** il compito di fissare i requisiti, i criteri e le modalità per lo svolgimento delle prove e per il rilascio dell'attestato di conformità previsto dal regolamento di cui al DPR 404/79, da parte delle stazioni di prova appositamente autorizzate ai sensi dell'articolo 2 del medesimo regolamento.

Il DPR 404/79 reca il regolamento di esecuzione della legge 264/77 concernente la ratifica ed esecuzione dell'accordo relativo ai **trasporti internazionali** delle derrate deteriorabili ed ai mezzi speciali da usare per tali trasporti (ATP). Il regolamento dispone che:

- il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, sentito il Ministro del Lavoro, Salute e Politiche sociali, rilasci un attestato di conformità alle norme dell'accordo ATP ai mezzi speciali per i trasporti internazionali delle derrate deteriorabili;
- l'attestato di conformità è rilasciato, per i mezzi speciali immessi per la prima volta in servizio, sulla base di verbali di collaudo, redatti da centri prova o istituti sperimentali dell'amministrazione statale, ovvero da altre stazioni di prova appositamente autorizzate con decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, ovvero da stazioni di controllo estere;
- l'attestato di conformità per i mezzi speciali già in servizio è rilasciato sulla base di verbali di collaudo ovvero sulla base di dichiarazioni di idoneità rilasciate da esperti (nominati con decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti) corredate dalla certificazione relativa ad alcuni specifici controlli di cui all'accordo ATP;
- l'attestato di conformità ha una durata di sei anni se rilasciato sulla base dei verbali, ovvero la durata di tre anni se rilasciato in base alla dichiarazione di cui all'articolo 3.

*Si rileva che le disposizioni sopra descritte si riferiscono solo ai trasporti internazionali di derrate deperibili, e il che farebbe presumere che l'articolo in esame abbia come oggetto soltanto i trasporti internazionali.*

Il **comma 2** interviene in ordine alle tariffe per lo svolgimento delle prove per il rilascio dell'attestato di conformità da parte delle stazioni di prova dell'amministrazione statale e da parte delle stazioni di prova autorizzate. La fissazione delle tariffe deve avvenire con uno o più decreti del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Se le prove sono svolte dalla stazioni di prova autorizzate, le tariffe devono comprendere una quota di maggiorazione da assegnare con le medesime modalità di assegnazione dei diritti dovuti per servizi di motorizzazione civile. In ogni caso il comma precisa che le tariffe devono essere tali da coprire integralmente i costi derivanti dallo svolgimento delle attività di verifica.

Il **comma 3** prevede che il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti aggiorni le tariffe ogni due anni, in relazione alle variazioni dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo.

### **Art. 31.**

*(Nuove norme volte all'individuazione dei prodotti farmaceutici che producono effetti negativi sullo stile e sulla qualità della guida degli utenti della strada).*

1. Le disposizioni del presente articolo si applicano a tutti i prodotti farmaceutici, soggetti o meno a prescrizione medica e presentati sotto qualsiasi forma, che producono effetti negativi sullo stile e sulla qualità

della guida degli utenti della strada.

2. Entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro della salute, sono individuati i prodotti farmaceutici di cui al comma 1.

3. Sulle confezioni esterne o sui contenitori dei prodotti farmaceutici di cui ai commi 1 e 2 deve essere riportato un simbolo convenzionale di allarme che indica l'idoneità del farmaco a produrre effetti negativi sullo stile e sulla qualità della guida degli utenti della strada.

4. Qualora le confezioni dei prodotti farmaceutici di cui ai commi 1 e 2 siano di dimensioni troppo ridotte per riportare il simbolo di cui al comma 3, il medesimo è riportato in un cartoncino pieghevole, inserito all'interno della confezione, in modo che ne sia garantita la visibilità.

5. Le imprese farmaceutiche e le altre imprese che producono i prodotti farmaceutici di cui ai commi 1 e 2 si uniformano alle disposizioni della presente legge entro il 31 dicembre 2009.

6. La distribuzione dei prodotti farmaceutici indicati ai commi 1 e 2 confezionati prima del 31 dicembre 2009 è consentita fino al 31 dicembre 2010.

7. Qualora i prodotti farmaceutici di cui ai commi 1 e 2 siano posti in commercio dopo il 31 dicembre 2010 senza l'indicazione del simbolo di cui al comma 3, il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 10.000 a euro 25.000.

8. Nell'ipotesi prevista dal comma 7, il Ministro della salute, con provvedimento motivato, ordina al titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio l'adeguamento della confezione, stabilendo un termine per l'adempimento.

9. In caso di mancata ottemperanza entro il termine indicato ai sensi del comma 8, il Ministro della salute può sospendere l'autorizzazione all'immissione in commercio del prodotto farmaceutico fino al compiuto adempimento.

**L'articolo 31**, reca disposizioni volte a facilitare la conoscenza dell'**effetto negativo** che alcuni **farmaci** producono sulla **guida**.

Il **comma 1** individua l'**ambito di applicazione** della disposizione, prevedendo che essa si applichi a tutti i prodotti farmaceutici, soggetti o meno a prescrizione medica e presentati sotto qualsiasi forma, che producono effetti negativi sullo stile e sulla qualità della guida degli utenti della strada.

Il **comma 2** demanda ad un **decreto del Ministro del Lavoro, Salute e Politiche sociali**, da emanarsi entro il termine di quattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge, l'individuazione dei prodotti farmaceutici che producono gli effetti sopra descritti.

Il **comma 3** prescrive che sulle confezioni esterne di tali prodotti farmaceutici deve essere riportato un simbolo convenzionale di allarme, al fine di indicare l'idoneità del farmaco a causare effetti negativi sullo stile di vita e sulla qualità della guida.

Il **comma 4** prevede, in caso di confezioni dei prodotti di dimensione troppo ridotte per riportare il simbolo di allarme di cui al precedente comma, che questo sia riportato in un cartoncino pieghevole, inserito in modo ben visibile all'interno della confezione.

Il **comma 5** prevede che le imprese che producono tali prodotti farmaceutici debbano uniformarsi alle disposizioni della presente legge entro il 31 dicembre 2009.

Il **comma 6** stabilisce che la distribuzione dei prodotti farmaceutici, di cui al comma 1, confezionati prima del 31 dicembre 2009, sia consentita sino al 31 dicembre 2010.

I **commi 7, 8 e 9** prevedono delle **sanzioni** nel caso in cui i prodotti vengano distribuiti oltre i

termini precedentemente indicati e siano privi del simbolo convenzionale di allarme prescritto dal comma 3: per il titolare preposto all'immissione in commercio è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 10.000 a euro 25.000 e con provvedimento motivato il Ministro del Lavoro, Salute e Politiche sociali, deve chiedere al titolare l'adeguamento della confezione, stabilendo un termine entro il quale adempiere. In caso di mancato adempimento entro i termini prescritti il Ministro della salute ha facoltà di sospendere l'autorizzazione all'immissione in commercio fino a quando il titolare non abbia adempiuto a quanto richiesto.

**Art. 32.**  
*(Entrata in vigore).*

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

L'**articolo 32** dispone in merito all'**entrata in vigore** della legge, prevedendo che essa sia fissata al giorno successivo della sua pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

**A.C. 772 (Carlucci) - Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, nonché di iscrizione delle violazioni nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida**

**Art. 1.**  
*(Sospensione e revoca della patente di guida).*

1. Dopo l'articolo 130 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«Art. 130.1. - (Sospensione della patente di guida in caso di violazioni che provochino la morte o il ferimento di altre persone). - 1. La patente di guida è sospesa per un periodo di dieci anni, nel caso in cui il titolare sia incorso nella violazione di una delle norme di comportamento indicate o richiamate nel titolo V, provocando la morte di altre persone, qualora la citata violazione sia stata commessa in stato di ubriachezza, e qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 o 5 dell'articolo 186 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcolemico pari o superiore al doppio del valore indicato al comma 9 del medesimo articolo, ai sensi

dell'articolo 92 del codice penale, ovvero sotto l'azione di sostanze stupefacenti, ai sensi dell'articolo 93 del codice penale.

2. Allorché siano cessati i motivi che hanno determinato il provvedimento di sospensione della patente di guida di cui al comma 1, l'interessato può direttamente conseguire, per esame e con i requisiti psichici e fisici previsti per la conferma di validità, una patente di guida di categoria non superiore a quella della patente sospesa, senza che siano operanti i criteri di propedeuticità previsti dall'articolo 116 per il conseguimento delle patenti delle categorie C, D ed E. Le limitazioni di cui all'articolo 117 si applicano con riferimento alla data di rilascio della patente sospesa.

3. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano anche nel caso di violazioni commesse da conducenti in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti che provochino il ferimento di altre persone».

2. L'articolo 130-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

«Art. 130-bis. - (Revoca della patente di guida in caso di violazioni che provochino la morte o il ferimento di altre persone). - 1. La patente di guida è revocata ai sensi e con gli effetti di cui all'articolo 130, comma 1, lettera a), nel caso in cui il titolare sia incorso nella violazione di una delle norme di comportamento indicate o richiamate nel titolo V, provocando la morte di altre persone, qualora la citata violazione sia stata commessa in stato di ubriachezza, e qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 o 5 dell'articolo 186 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcolemico pari o superiore al doppio del valore indicato al comma 9 del medesimo articolo, ai sensi dell'articolo 92 del codice penale, ovvero sotto l'azione di sostanze stupefacenti, ai sensi dell'articolo 93 del codice penale.

2. In caso di revoca della patente di guida ai sensi del comma 1, l'interessato può conseguire, per esame e con i requisiti psichici e fisici prescritti, una patente di guida di categoria non superiore a quella della patente revocata solo decorsi dieci anni dalla data della revoca.

3. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano anche nel caso di violazioni commesse da conducenti in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti che provochino il ferimento di altre persone».

L'**articolo 1** della proposta AC 772 interviene sulle sanzioni previste dal codice della strada in caso di violazioni che abbiano determinato la morte di altre persone. Il comma 1 inserisce nel codice l'articolo 130.1, con il quale si prevede la sospensione della patente per dieci anni, nel caso di violazione che abbia provocato la morte di altre persone, qualora la violazione sia stata commessa in stato di ubriachezza e risulti un tasso alcolemico pari o superiore al doppio di quello indicato dall'articolo 186, comma 9 (1,5 grammi per litro). Una volta cessati i motivi della sospensione, la patente può essere conseguita con un successivo esame, fermo restando il possesso dei requisiti richiesti per la conferma della validità.

Il **comma 2** del medesimo articolo 1 introduce un **articolo 130 bis**, con il quale si prevede, per la stessa fattispecie indicata nell'articolo 130.1, la **revoca** della patente. Tale sanzione si applica anche nel caso di violazione commessa in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti, **qualora del fatto sia derivato il ferimento di altre persone**.

*Va osservato che nel codice è già presente un **articolo 130 bis**, il cui contenuto è sostanzialmente identico a quello proposto dall'articolo 1 in esame. Esso prevede infatti la revoca della patente per il caso di violazione di norme di comportamento che abbiano determinato la morte di altre persone e la violazione sia stata commessa in stato di ubriachezza - con tasso alcolemico pari o superiore al doppio di 1,5 – ovvero sotto l'azione di sostanze stupefacenti. La proposta differisce del testo vigente solo per la previsione di cui al comma 3, che estende la sanzione della revoca anche al caso in cui la violazione, commessa in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti, abbia determinato il ferimento di altre persone.*

persone.

## **Art. 2.**

*(Modifiche agli articoli 186 e 187 del codice della strada, in materia di guida sotto l'influenza dell'alcool o in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti).*

1. Il comma 7 dell'articolo 186 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«7. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 3, 4 o 5, il conducente è punito con l'arresto fino a tre mesi e con un'ammenda da euro 516 a euro 1.800 e con la sospensione della patente da trenta giorni fino a sei mesi».

2. Il comma 8 dell'articolo 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«8. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 2, 3 o 4 del presente articolo, il conducente è soggetto alle sanzioni previste dall'articolo 186, comma 7. Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119».

L'**articolo 2** interviene sulla fattispecie della guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di sostanze stupefacenti. In particolare, si intende modificare le sanzioni per il caso di rifiuto di sottoporsi agli accertamenti, di cui all'articolo 186, comma 7, e 187 comma 8, prevedendo l'arresto fino a **tre mesi**, l'ammenda da **euro 516 a 1.800** e la sospensione della patente da trenta giorni a sei mesi.

*Va rilevato che tali modifiche producono un effetto di riduzione del quadro sanzionatorio vigente. Infatti l'articolo 186, comma 7, prevede che il rifiuto dell'accertamento per uso di alcool venga sanzionato con l'**arresto da tre mesi a un anno**, l'**ammenda da euro 1.500 a 6.000** e la sospensione della patente **da uno a due anni**. Le stesse sanzioni si applicano anche, ai sensi dall'articolo 187, all'ipotesi di rifiuto di sottoporsi all'accertamento per uso di sostanze stupefacenti.*

## **Art. 3.**

*(Modifiche agli articoli 146 e 226 del codice della strada, in materia di violazione della segnaletica stradale e di iscrizione delle violazioni nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida).*

1. All'articolo 146 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«3-ter. Ai fini dell'attuazione delle disposizioni di cui al comma 3-bis, le violazioni sono obbligatoriamente comunicate all'anagrafe nazionale istituita ai sensi dell'articolo 225, comma 1, lettera c), entro il giorno successivo alla data di commissione dell'infrazione in oggetto».

2. Al comma 11 dell'articolo 226 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine il seguente periodo: «Nell'anagrafe nazionale devono essere altresì iscritte le violazioni di cui al comma 3-bis dell'articolo 146, in conformità a quanto disposto dal comma 3-ter del medesimo articolo».

L'**articolo 3** introduce un comma aggiuntivo 3 ter all'articolo 146 del codice, che prevede le sanzioni per violazioni della segnaletica stradale. In particolare, il comma 3 bis dell'articolo 146 dispone che Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una di tali violazioni per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi.

Il **comma 3 ter**, aggiunto dall'articolo 3 in esame, prevede che le violazioni della segnaletica stradale, ai fini dell'attuazione di quanto indicato dal comma 3 bis, vengano comunicate all'anagrafe nazionale istituita dall'articolo 225 del codice.

Va ricordato che nell'anagrafe nazionale - istituita presso il Dipartimento dei trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - devono essere indicati, per ogni conducente, i dati relativi al procedimento di rilascio della patente, nonché a tutti i procedimenti successivi, come quelli di rinnovo, di revisione, di sospensione, di revoca, nonché i dati relativi alle violazioni che comportano l'applicazione delle sanzioni accessorie e alle infrazioni commesse alla guida di un determinato veicolo, che comportano decurtazione del punteggio di cui all'articolo 126-bis, agli incidenti che si siano verificati durante la circolazione ed alle sanzioni comminate

## **DOCUMENTI ALL'ESAME DELLE ISTITUZIONI DELL'UE** *(a cura dell'Ufficio rapporti con l'Unione europea)*

### ***Libro bianco sulla politica comune dei trasporti***

La Commissione ha definito le linee generali della strategia europea in materia di sicurezza stradale con il **libro bianco** del 2001 sulla **politica comune dei trasporti** (COM(2001)370).

Il documento fissa, tra l'altro, l'obiettivo di **dimezzare, entro il 2010, il numero delle vittime degli incidenti stradali** in tutta l'Unione europea ed individua a tal fine una serie di aree prioritarie di intervento tra cui la sicurezza nelle gallerie stradali che appartengono alla rete transeuropea di trasporto, l'interoperabilità dei sistemi di pagamento sulla rete stradale transeuropea, l'installazione obbligatoria delle cinture di sicurezza su tutti i sedili, la lotta contro l'uso di alcool, droghe o farmaci al volante.

Conformemente a quanto previsto dal libro bianco del 2001, la Commissione ha proceduto ad effettuare un **esame intermedio** delle misure e delle azioni da esso contemplate, adottando, il 22 giugno 2006, una **comunicazione** dal titolo "*Mantenere l'Europa in movimento: una mobilità*"  
documenti.camera.it/.../TR0032.htm

giugno 2006, una **comunicazione** dal titolo “*Mantenere l'Europa in movimento: una mobilità sostenibile per il nostro continente*” (COM(2006)314).

La Commissione rileva che la **modalità di trasporto meno sicura** continua a rimanere il **trasporto su strada** e ribadisce l'importanza dell'obiettivo fissato nel libro bianco del 2001, invitando ad un'azione coordinata fra tutti i livelli di governo, l'industria automobilistica e quella delle costruzioni stradali, i gestori delle infrastrutture e gli utenti della strada allo scopo di migliorare la progettazione dei veicoli, le tecnologie utilizzate, comprese le tecnologie di prevenzione degli incidenti, le infrastrutture stradali ed il comportamento dei conducenti.

Sempre al fine di migliorare la sicurezza e la mobilità, la Commissione sottolinea la necessità di prendere in considerazione alternative quali la promozione di altre modalità di trasporto e della **comodalità**, vale a dire l'uso ottimale e la combinazione dei vari modi di trasporto, l'ottimizzazione degli itinerari e della tempistica, lo sviluppo di **sistemi intelligenti per lo scambio di informazioni** fra i veicoli e le infrastrutture stradali che, avvalendosi delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni, consentono di avere informazioni sulle condizioni stradali, sui rischi meteorologici o sugli incidenti. La Commissione, inoltre, ritiene di fondamentale importanza estendere agli altri mezzi di trasporto i **sistemi sofisticati di comunicazione** oggi in dotazione agli aerei al fine di migliorare la gestione del traffico, di rafforzare la sicurezza, di migliorare le condizioni di guida e di fornire alle amministrazioni pubbliche informazioni concrete sulle infrastrutture e sulle esigenze di manutenzione. Al riguardo la Commissione ricorda che il sistema di navigazione satellitare GALILEO<sup>[23]</sup> consentirà di fornire segnali per la navigazione da combinare con sistemi di comunicazione al suolo e nello spazio e ricorda, altresì, che è in corso di realizzazione l'iniziativa “**Automobile intelligente – sensibilizzazione all'uso delle TIC per dei veicoli più intelligenti, sicuri e puliti**” (COM(2006)59) volta a sensibilizzare gli utenti e a promuovere le nuove tecnologie, coordinando le azioni dei soggetti interessati, nonché la ricerca sui sistemi per i veicoli intelligenti.

La Commissione preannuncia, inoltre, l'adozione di una serie di misure intese a migliorare la sicurezza stradale fra cui:

- la promozione di un **approccio integrato per la sicurezza stradale** che comprenda la progettazione dei veicoli e le tecnologie utilizzate, le infrastrutture ed il comportamento dei conducenti;
- la valutazione del **funzionamento e dei costi** delle norme vigenti nel settore della sicurezza per il trasporto su strada, proponendo, sulla base dell'esperienza maturata, le modifiche necessarie al fine di evitare distorsioni della concorrenza;
- la promozione di campagne di sensibilizzazione, anche mediante l'istituzione della giornata europea per la sicurezza stradale (la seconda **giornata europea per la sicurezza stradale**, che sarà dedicata alla sicurezza stradale nelle città, verrà celebrata il 13 ottobre 2008);
- l'elaborazione di una **strategia per la sicurezza nel trasporto** terrestre e pubblico;
- la promozione della **mobilità intelligente** mediante la continuazione dei programmi già avviati, quali “*Automobile intelligente*” nonché un migliore sfruttamento dei sistemi di navigazione satellitare tra cui GALILEO e il lancio, nel 2008, di un programma di ampia portata per lo sviluppo di **tecnologie intelligenti** per il trasporto stradale.

*Il Consiglio trasporti del 12 ottobre 2006 ha proceduto ad un **dibattito orientativo** sul riesame intermedio del libro bianco durante il quale ha sottolineato la necessità di adottare misure a livello comunitario solo nel caso in cui esse apportino un evidente valore aggiunto, invitando, laddove opportuno, a fare ricorso a strumenti alternativi alla regolamentazione. Il Consiglio ha altresì espresso il proprio sostegno all'obiettivo di **dissociare la mobilità dalle conseguenze negative** da essa prodotte, puntando all'uso ottimale di tutti i modi di trasporto, singolarmente o in combinazione fra di loro, ed ha sottolineato la necessità di **sviluppare ulteriori misure** al fine di*

*raggiungere l'obiettivo di dimezzare le vittime della strada entro il 2010, nonché di elaborare un **approccio integrato** mirato alle infrastrutture, ai veicoli ed ai conducenti.*

### **Programma d'azione sulla sicurezza stradale**

Al fine di conseguire gli obiettivi indicati nel libro bianco del 2001, nel giugno 2003 la Commissione ha presentato un **programma di azione sulla sicurezza stradale** (COM(2003)311) relativo al periodo 2003-2010. Il programma introduce il concetto di "responsabilità condivisa" secondo il quale **tutte le autorità a livello comunitario, nazionale e locale** devono concorrere, in base ad un'applicazione rigorosa del principio di sussidiarietà, al raggiungimento degli obiettivi individuati nel libro bianco. A tal fine la Commissione propone che tutti i soggetti interessati sottoscrivano la **Carta di azione sulla sicurezza stradale** [24], il cui testo figura in allegato al programma medesimo.

Il programma individua una serie di misure da attuare entro il 2010 al fine di **ridurre le principali cause di incidenti stradali**. I principali **settori di intervento** individuati nel programma di azione sono:

- **incoraggiare gli utenti ad un migliore comportamento** mediante un rafforzamento dei controlli di polizia e la promozione di campagne di sensibilizzazione e di educazione e procedere ad una **revisione della direttiva 91/439/CEE sulla patente di guida** al fine di introdurre norme minime per gli esaminatori e un accesso progressivo ai veicoli motorizzati [25]. La Commissione ritiene, in particolare, che gli Stati membri dovrebbero accelerare l'applicazione della Convenzione di Vienna del 1998 relativa al ritiro della patente di guida al fine di ridurre le differenze esistenti a livello comunitario per quanto riguarda le sanzioni applicate. Per contribuirvi la Commissione intende favorire: la realizzazione di una rete di informazione [26] fra le amministrazioni nazionali competenti in materia di patenti di guida; campagne di informazione su scala europea; l'armonizzazione delle sanzioni per le infrazioni principali alle norme di guida per il trasporto commerciale internazionale; la riabilitazione degli autori di infrazioni gravi al codice della strada. Infine, partendo dal presupposto che la guida pericolosa è assimilabile alla criminalità, la Commissione intende presentare iniziative nel quadro della politica comunitaria in materia di giustizia;
- **sfruttare le nuove tecnologie nel settore dell'informazione e della comunicazione** [27] per rafforzare la sicurezza passiva (protezione in caso di incidente) e quella attiva (prevenzione degli incidenti).
- **migliorare le infrastrutture stradali** con l'obiettivo a lungo termine di ridurre la percentuale di strade e di tunnel a rischio elevato;
- rafforzare la **sicurezza del trasporto professionale** di merci e passeggeri;
- migliorare il **soccorso e le cure alle vittime** della strada;
- procedere alla raccolta, all'analisi e alla diffusione dei **dati sugli incidenti** [28];
- promuovere i lavori specifici sui **giovani conducenti e sugli anziani** nel quadro della patente di guida e dell'educazione stradale;
- procedere ad una revisione delle norme minime concernenti l'**idoneità fisica e mentale alla guida**.

*Il 29 settembre 2005 il Parlamento europeo ha approvato una **risoluzione sul programma d'azione in materia di sicurezza stradale** nella quale, tra l'altro, dopo aver sollecitato un maggiore impegno politico a favore della sicurezza stradale in tutta l'UE, sostiene che il **principio di sussidiarietà** non dovrebbe essere utilizzato come pretesto per fare meno di quello che si potrebbe, considerate le importanti responsabilità dell'UE nel creare il necessario quadro normativo. Invita, pertanto, la Commissione a proporre un quadro completo e permanente sulla*

*sicurezza stradale nell'UE e a sviluppare un concetto a lungo termine di sicurezza stradale oltre il 2010 allo scopo di eliminare le morti e i gravi incidenti stradali ("**visione zero**").*

Il 22 febbraio 2006 la Commissione ha presentato una **comunicazione** relativa ad un **bilancio intermedio** delle misure previste nel programma d'azione sulla sicurezza stradale (COM(2006)74). La comunicazione è corredata di un **documento di lavoro** contenente statistiche sugli incidenti, schede riassuntive per ogni Stato membro, un riepilogo della legislazione comunitaria in materia di sicurezza stradale, una selezione di progetti finanziati dalla Commissione in questo settore nonché alcuni esempi di impegni di cittadini assunti nell'ambito della Carta europea sulla sicurezza stradale.

*Il Consiglio trasporti dell'8 e 9 giugno 2006 ha adottato **conclusioni** sulla comunicazione relativa al bilancio intermedio nelle quali, tra l'altro, riconosce l'**importanza della normativa comunitaria** su aspetti della sicurezza stradale per i quali sono utili standard armonizzati (sicurezza nelle gallerie, tachigrafi digitali, limitatori di velocità, cinture di sicurezza). Sottolinea altresì la necessità di **rafforzare le disposizioni e le iniziative per la sicurezza stradale a livello comunitario e nazionale**, prestando particolare attenzione ai motociclisti e agli utenti della strada più vulnerabili quali i pedoni e i ciclisti, al miglioramento delle infrastrutture stradali, anche mediante il ricorso alle tecnologie intelligenti, alla repressione transfrontaliera delle infrazioni commesse da conducenti non residenti, al rafforzamento delle misure di contrasto della guida sotto l'influenza di alcol o droga e dell'eccesso di velocità, alla promozione dell'uso delle cinture di sicurezza. Il Consiglio, inoltre, invita ad adottare **nuove iniziative in materia di sicurezza** dei veicoli, quali il controllo elettronico della stabilità, gli avvisatori per le cinture di sicurezza, l'assistenza alla frenata, i sistemi di retrovisione e visibilità posteriore dei veicoli commerciali pesanti, l'uso delle luci diurne, i sistemi anticollisione, i limitatori di velocità, la gestione della velocità e l'etilometro elettronico.*

Il 18 gennaio 2007 il Parlamento europeo ha approvato una **risoluzione** sulla comunicazione relativa al bilancio intermedio nella quale:

- *ribadisce che l'**obiettivo di dimezzare il numero di incidenti stradali** nell'Unione europea entro il 2010 **continua ad essere prioritario** e prende atto con preoccupazione che non sono stati compiuti i necessari progressi per il suo raggiungimento;*
- *ritiene che la sicurezza stradale costituisca una **responsabilità condivisa degli Stati membri e dell'Unione europea**;*
- *sottolinea che, nel breve periodo, il modo più efficace per favorire il miglioramento delle norme di idoneità alla guida nell'Unione europea consiste nel fare **rispettare il codice della strada** degli Stati membri, in particolare per quanto riguarda l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza e l'obbligo di usare le cinture di sicurezza ed i sistemi di ritenuta per i bambini;*
- *chiede un maggiore **impegno politico a favore della sicurezza stradale** in tutta l'Unione europea da parte di tutti gli Stati membri, delle autorità regionali e locali, delle istituzioni dell'UE, dei rappresentanti dell'industria e dei privati;*
- *ritiene che solo un **approccio integrato** che associ tutti gli utenti stradali e i principali responsabili potrà portare ad una diminuzione significativa e duratura del numero di incidenti stradali gravi;*
- *invita gli Stati membri a rafforzare ulteriormente le proprie politiche informative e le **campagne di sensibilizzazione** sulla sicurezza stradale;*
- *chiede agli Stati membri di applicare integralmente e senza eccezioni la **normativa vigente** al fine di conseguire un notevole miglioramento della sicurezza stradale;*

- *rinnova l'invito alla Commissione a sviluppare una **strategia a lungo termine** per la sicurezza stradale che si estenda oltre il 2010 e definisca le misure necessarie per evitare i decessi e le lesioni gravi provocati dagli incidenti stradali ("**visione zero**") e la invita a tal fine a studiare con particolare attenzione l'aspetto della **sicurezza tecnica** dei veicoli. Invita, inoltre, la Commissione ad elaborare un sistema europeo per la ricerca sugli incidenti stradali per agevolare i raffronti e poter lavorare più efficacemente al fine di evitarli;*
- *sottolinea l'importanza delle **tecnologie dell'informazione e della comunicazione** al fine di migliorare sensibilmente la gestione della rete transeuropea di trasporto;*
- *sottolinea che gli Stati membri dovrebbero sempre tenere conto della sicurezza di tutti gli utenti della strada e della prevenzione degli incidenti in sede di **ideazione, costruzione e manutenzione delle strade**;*
- *invita la Commissione e gli Stati membri a proporre misure basate su una valutazione del grado di conoscenza del **numero comune europeo di emergenza 112** e sull'attuazione dell'E-112<sup>[29]</sup> da parte di tutti gli Stati membri ed invita questi ultimi a sottoscrivere, entro giugno 2007, il memorandum di intesa;*
- *chiede agli Stati membri di elaborare un **piano d'azione sulla formazione e l'educazione stradale** che copra l'intero ciclo di studi degli alunni, dai 3 ai 18 anni;*
- *richiama l'attenzione sulla possibilità di definire **requisiti minimi di sicurezza attiva e passiva** per tutti i veicoli e di **armonizzare le norme tecniche della segnaletica stradale** in tutta l'Unione europea;*
- *invita la Commissione a prendere in esame la **Carta europea della sicurezza stradale** e a presentare quanto prima le proposte già preannunciate in settori quali la repressione transfrontaliera delle infrazioni, l'obbligo di guida con i fari di giorno, l'applicazione delle misure e dei regolamenti esistenti in materia di sicurezza stradale.*

### **Raccomandazione sulla sicurezza stradale**

Il 6 aprile 2004 la Commissione ha adottato una **raccomandazione** sull'applicazione della regolamentazione in materia di sicurezza stradale (2004/345/CE)<sup>[30]</sup>.

Nel preambolo la Commissione ricorda, innanzitutto, l'importanza dell'obiettivo fissato dal libro bianco del 2001 volto a ridurre del 50% le vittime della strada entro il 2010.

Da un esame della situazione attuale risulta che, malgrado l'armonizzazione realizzata in molti settori dalla legislazione comunitaria, allo stato attuale le misure adottate si rivelano insufficienti per ridurre la mortalità. La Commissione individua la principale causa di questa situazione nelle differenze sostanziali fra i controlli posti in essere dai vari Stati membri. Risulta, inoltre, che le **principali infrazioni, cause di incidenti mortali**, continuano ad essere **l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza e il mancato utilizzo della cintura di sicurezza**.

La Commissione, in particolare, **invita gli Stati membri** a:

- elaborare un **piano nazionale di controllo** con l'indicazione delle misure che intendono adottare per dare seguito alla raccomandazione. Il piano, che dovrà essere comunicato alla Commissione, sarà rivisto a intervalli regolari ed eventualmente adeguato in base all'evoluzione del settore;
- vigilare sui seguenti aspetti: impiego dei dispositivi automatici di rilevamento della velocità e controlli regolari del loro utilizzo sui tratti in cui è più frequente la violazione dei limiti di velocità e gli incidenti sono maggiori; elaborazione di procedure volte a fare in modo che tutte le infrazioni ai limiti di velocità registrate dai dispositivi di controllo siano perseguite; controlli intensivi sul mancato uso della cintura di sicurezza nei luoghi dove esso è più frequente e provoca un aumento degli incidenti. La Commissione raccomanda che tali misure siano accompagnate da **campagne di sensibilizzazione e da cartelli**

**sui bordi delle strade;**

- applicare **sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive** o misure correttive per le infrazioni constatate nel corso dei controlli intensivi;
- individuare un punto di coordinamento per favorire la cooperazione fra gli Stati membri mediante la diffusione delle buone prassi riguardanti l'applicazione della raccomandazione stessa;
- assicurare la notifica delle infrazioni commesse da conducenti cittadini di altri Stati membri al rispettivo Stato di appartenenza;
- provvedere alla trasmissione ogni due anni alla Commissione delle informazioni riguardanti l'applicazione della raccomandazione e delle novità che si registrano nei settori interessati. Al termine del primo periodo di due anni, gli Stati sono tenuti a valutare l'efficacia delle misure nazionali adottate in applicazione della raccomandazione e ad informare la Commissione delle proprie conclusioni al riguardo.

**La Commissione dal canto suo si impegna a:**

- mettere a disposizione di ogni Stato membro i piani nazionali di controllo degli altri Stati membri e le informazioni riguardanti il loro aggiornamento;
- presentare, ogni due anni, al Consiglio e al PE una relazione sull'attuazione da parte degli Stati membri della raccomandazione e sulle novità nei settori interessati;
- valutare se nel settore della sicurezza stradale sono stati ottenuti miglioramenti tali da contribuire al raggiungimento dell'obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime della strada nell'UE. In caso contrario la Commissione si impegna a presentare una proposta di direttiva volta a perseguire questo obiettivo.

**Relazione del gruppo CARS 21<sup>[31]</sup>**

Il 7 febbraio 2007 la Commissione ha adottato la **comunicazione** *“Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo – Posizione della Commissione sulla relazione finale del gruppo ad alto livello CARS 21”*(COM(2007)22), intesa a delineare la **politica europea in campo automobilistico**.

Per quanto riguarda i profili relativi alla **sicurezza stradale**, la comunicazione ricorda l'obiettivo fissato nel libro bianco del 2001 e ribadisce la necessità che un'efficace strategia di sicurezza stradale sia basata su un approccio integrato che comprenda miglioramenti in materia di tecnologia dei veicoli, infrastrutture stradali, comportamenti di guida e applicazione delle norme. Il documento preannuncia, inoltre, una serie di **iniziative** che la Commissione intende adottare, sulla base delle raccomandazioni del gruppo CARS 21:

- valutare, tra il 2007 e il 2009, l'opportunità di presentare proposte riguardanti l'installazione obbligatoria di **sistemi Isofix di ritenuta dei bambini** per tutti i nuovi veicoli M1;
- rendere obbligatorio l'uso delle **luci di circolazione diurne**;
- rendere obbligatoria l'installazione del **controllo elettronico della stabilità** sui veicoli pesanti e, successivamente, sugli autoveicoli e sui veicoli commerciali leggeri;
- rendere obbligatori su tutti i nuovi veicoli i **dispositivi che ricordano di allacciare la cintura di sicurezza**;
- migliorare le disposizioni della direttiva 2003/102/CE relativa alla **protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili** prima e in caso di urto con un veicolo a motore;
- migliorare la **riscossione transfrontaliera delle multe** comminate per infrazioni al codice stradale di un altro Stato membro;

- esaminare i costi, i benefici e la fattibilità di introdurre **sistemi di frenatura di emergenza nei veicoli**, in particolare nei veicoli commerciali pesanti;
- continuare gli sforzi per promuovere lo sviluppo, l'installazione e l'uso di sistemi di sicurezza attivi a bordo dei veicoli e di sistemi cooperativi basati sulle **comunicazioni veicolo-infrastruttura** nel quadro dell'iniziativa "Automobile intelligente";
- proporre ulteriori misure al fine di **rendere il sistema e-call pienamente operativo** a partire dal 2010;
- destinare l'erogazione di finanziamenti comunitari al settore stradale soltanto a progetti che seguano pratiche ottimali nel campo della sicurezza stradale;
- sollecitare gli Stati membri a **migliorare ulteriormente le attività di repressione** degli eccessi di velocità, del mancato uso del casco da parte dei motociclisti e che promuovano l'uso della cintura di sicurezza o ne sanzionino il mancato uso.

### **Guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti**

La **guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti** figura tra le **principali cause di incidenti stradali**, come ricordato in una serie di documenti in materia di sicurezza stradale adottati dalla Commissione europea e ribadito anche dal Consiglio e dal Parlamento europeo in occasione del loro esame<sup>[32]</sup>.

Gli interventi intesi a prevenire o a sanzionare tali comportamenti di guida pericolosi sono considerati prioritari dalle Istituzioni dell'UE anche al fine di contribuire al raggiungimento dell'obiettivo sopra richiamato di **dimezzare, entro il 2010, il numero delle vittime di incidenti stradali**.

Misure specifiche volte ad arginare il fenomeno della guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti sono previste dal programma di azione sulla sicurezza stradale precedentemente descritto che prospetta, tra l'altro, l'applicazione della raccomandazione del 17 gennaio 2001 sul **tasso massimo di alcolemia** al volante nonché la **prova di alcolemia antiavviamento** e la promozione di studi riguardanti gli **effetti di droghe e medicine** ed un'adeguata classificazione per i farmaci che hanno effetti sull'idoneità alla guida. Anche la citata raccomandazione sull'applicazione della regolamentazione in materia di sicurezza stradale ha ribadito che **la guida in stato di ebbrezza** figura tra le principali infrazioni cause di incidenti mortali ed invita gli Stati membri ad effettuare **controlli a campione dell'alcolemia** specialmente nei luoghi e nei momenti in cui si registra il maggior numero di infrazioni e ad applicare **sanzioni** efficaci, proporzionate e dissuasive o misure correttive per le infrazioni constatate.

Da ultimo nella **comunicazione** relativa alla relazione finale del gruppo ad alto livello CARS 21, la Commissione, dopo aver ribadito la necessità che un'efficace strategia di sicurezza stradale sia basata su un approccio integrato che comprenda miglioramenti in materia di tecnologia dei veicoli, infrastrutture stradali, **comportamenti di guida** ed applicazione delle norme, sollecita gli Stati membri a migliorare ulteriormente le **attività di repressione della guida in stato di ebbrezza**.

*Anche il **Consiglio** ed il **Parlamento europeo** si sono pronunciati in varie occasioni su questi aspetti, associandosi alle preoccupazioni espresse dalla Commissione ed invitando all'adozione di misure tempestive e dissuasive.*

*In particolare, il Parlamento europeo nella **risoluzione** del 18 gennaio 2007 relativa alla comunicazione sul bilancio intermedio delle misure previste nel programma d'azione sulla sicurezza stradale (COM(2006)74) sottolinea che, nel breve periodo, il modo più efficace per favorire il miglioramento delle norme di idoneità alla guida nell'Unione europea consiste nel fare **rispettare il codice della strada** degli Stati membri in particolare per quanto riguarda l'eccesso di*

**rispettare il codice della strada** degli Stati membri, in particolare per quanto riguarda l'eccesso di velocità e la **guida in stato di ebbrezza**. Anche il Consiglio trasporti dell'8 e 9 giugno 2006 ha adottato **conclusioni** sul medesimo programma d'azione con le quali invita a rafforzare le **misure di contrasto della guida sotto l'influenza di alcol o droga** e dell'eccesso di velocità.

Inoltre, il 5 settembre 2007 il Parlamento europeo ha approvato una **risoluzione sulla strategia comunitaria** volta ad affiancare gli Stati membri nei loro sforzi per **ridurre i danni derivanti dal consumo di alcool**, nella quale sottolinea che la riduzione del numero di incidenti stradali e dei danni correlati provocati dall'alcol (17.000 vittime ogni anno) è una priorità dell'Unione europea.

A tale proposito il Parlamento europeo evidenzia la necessità di promuovere misure efficaci per evitare la guida in stato di ebbrezza, tra cui:

- l'ulteriore **sviluppo di sistemi alcolock** e di altri strumenti che impediscano meccanicamente alle persone in stato di ebbrezza, e in particolare agli autisti professionisti, di guidare.
- la promozione a livello europeo di un **tasso massimo di alcolemia** per quanto possibile pari allo zero per mille per i nuovi conducenti;
- un'ampia **disponibilità di etilometri**, in particolare durante le ore notturne, nei pub, negli stadi e nelle discoteche;
- un **incremento dei controlli sulla guida in stato di ebbrezza** con il conseguente inasprimento delle sanzioni imposte dagli Stati membri, quali la sospensione prolungata della patente di guida. A tale proposito il PE ritiene indispensabile affrontare la notevole disparità delle normative tra Stati membri, mirando ad una convergenza della frequenza dei controlli nonché allo scambio delle migliori pratiche per quanto riguarda i luoghi in cui tali controlli devono essere effettuati;
- l'invito agli Stati membri a garantire la disponibilità di **mezzi di trasporto pubblici alternativi** per i conducenti che hanno consumato alcolici;
- l'estensione dei "**programmi sul conducente designato**" ("chi guida non beve");
- lo **scambio delle migliori pratiche tra forze di polizia nazionali** in merito ai controlli sulla guida in stato di ebbrezza da parte dei giovani.

### **Altre iniziative all'esame delle Istituzioni dell'UE**

Allo stato attuale sono all'esame delle Istituzioni dell'UE diverse iniziative presentate dalla Commissione al fine di disciplinare e rafforzare vari aspetti della sicurezza stradale; esse sono intese, in larga misura, a dare seguito agli **orientamenti individuati nel libro bianco** sulla politica comune dei trasporti e nel **programma di azione sulla sicurezza stradale** precedentemente descritti – e successivamente ribaditi in una serie di altri documenti in materia –, con particolare riferimento al raggiungimento dell'obiettivo di **dimezzare, entro il 2010, il numero delle vittime degli incidenti stradali**.

Tra le proposte che la Commissione considera più rilevanti al fine di perseguire il suddetto obiettivo figura una **proposta di direttiva** del 19 marzo 2008 intesa ad agevolare l'**applicazione transfrontaliera della normativa in materia di sicurezza stradale** (COM(2008)151), in particolare per quanto riguarda l'applicazione di sanzioni ai conducenti che commettono un'infrazione in uno Stato membro diverso da quello in cui risiedono. La proposta individua nel **perseguimento delle infrazioni stradali** e nella corretta applicazione delle sanzioni uno degli strumenti più importanti per ridurre il numero delle vittime della strada.

In base all'articolo 2, comma 1, della proposta le disposizioni da essa contenute si applicano solo se la sanzione relativa all'infrazione in questione è o comprende una sanzione pecuniaria. La

Commissione precisa che la **direttiva proposta non è intesa ad armonizzare le norme al codice della strada** o le sanzioni per le relative infrazioni, che rimangono competenza degli Stati membri, ma persegue l'obiettivo di assicurare che la normativa in materia di infrazioni sia applicata indipendentemente dal luogo nell'Unione europea in cui l'infrazione è commessa e dal luogo di immatricolazione del veicolo con cui l'infrazione è commessa, con l'obiettivo finale di garantire parità di trattamento tra trasgressori residenti e non residenti.

Le infrazioni che rientrano nel **campo di applicazione della direttiva** sono **l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza, il mancato uso della cintura di sicurezza e il transito con semaforo rosso**. La Commissione, tuttavia, si riserva, in funzione degli sviluppi futuri, di **valutare la possibilità di estendere il campo di applicazione** della direttiva ad altre infrazioni al codice della strada considerate gravi sotto il profilo della sicurezza stradale quali la **guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, l'uso del telefono cellulare durante la guida e la guida senza copertura assicurativa**.

Come si precisa nella relazione introduttiva alla proposta, tenuto conto delle differenze fra il diritto interno dei vari Stati membri, le misure prospettate si applicano indipendentemente dalla natura civile o penale delle infrazioni e non modificano la legislazione nazionale in materia di responsabilità per le infrazioni in questione.

La proposta prospetta l'istituzione di una **rete telematica europea** per lo scambio di informazioni tra gli Stati membri quando un'infrazione è commessa in uno Stato membro con un veicolo immatricolato in un altro Stato membro. Tale scambio di informazioni deve avvenire nel pieno rispetto della direttiva 95/46/CE relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati. Il sistema proposto, che sarà sottoposto a verifica due anni dopo l'entrata in vigore della direttiva, segue le modalità tradizionali di trattamento delle infrazioni transfrontaliere, nel senso che esse continuano ad essere oggetto di un procedimento nello Stato membro in cui sono state commesse. Il suo valore aggiunto è costituito dalla possibilità per le autorità competenti di identificare e sanzionare i trasgressori stranieri.

La proposta **integra la decisione quadro 2005/214/GAI** relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie, anche quelle applicabili alle infrazioni al codice della strada. Mentre, infatti, la direttiva proposta si applica alle fasi precedenti l'imposizione di una sanzione, la decisione quadro si applica quando il trasgressore non ha pagato la sanzione allorché è stata emessa una decisione che lo obbliga a farlo.

*La proposta, che segue la procedura di codecisione, dovrebbe essere esaminata dal Parlamento europeo in prima lettura il 17 novembre 2008.*

In materia di sicurezza stradale sono inoltre all'esame delle istituzioni dell'UE le seguenti iniziative:

- una proposta di direttiva del 27 marzo 2003 relativa al dispositivo di **ritenuta per passeggeri** dei veicoli a motore a due ruote (COM(2003)145).

*La proposta, che segue la procedura di codecisione, è stata esaminata in prima lettura dal Parlamento europeo il 25 settembre 2007 ed è in attesa dell'esame da parte del Consiglio;*

una proposta di direttiva del 5 ottobre 2006 intesa ad integrare la sicurezza stradale in tutte le fasi di progettazione e di realizzazione delle **infrastrutture stradali** nella rete transeuropea di trasporto (COM(2006)569)

*La proposta, che segue la procedura di codecisione, è stata esaminata in prima lettura dal Parlamento europeo il 19 giugno 2008 ed è in attesa dell'esame in prima lettura da parte del Consiglio;*

*Consiglio;*

una proposta di direttiva del 13 giugno 2007 relativa ai **dispositivi di rimorchio e di retromarcia** dei trattori agricoli o forestali a ruote (COM(2007)319).

*La proposta, che segue la procedura di codecisione, è stata esaminata in prima lettura dal Parlamento europeo l'11 dicembre 2007 ed è in attesa dell'esame del Consiglio;*

una proposta di direttiva del 21 giugno 2007 relativa alle **targhette ed alle iscrizioni regolamentari** nonché alla loro posizione e modo di fissaggio per i veicoli a motore e i loro rimorchi (COM(2007)344).

*La proposta, che segue la procedura di codecisione, è stata esaminata dal Parlamento europeo in prima lettura il 19 febbraio 2008 ed è in attesa dell'esame in prima lettura da parte del Consiglio;*

una proposta di direttiva del 27 luglio 2007 relativa ai **dispositivi d'illuminazione della targa** d'immatricolazione posteriore dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (COM(2007)451).

*La proposta, che segue la procedura di codecisione, è stata esaminata dal Parlamento europeo in prima lettura il 19 febbraio 2008 ed è in attesa dell'esame da parte del Consiglio;*

una comunicazione del 17 settembre 2007 relativa all'iniziativa "**Automobile intelligente**" (COM(2007)541) che presenta una serie di misure e di tecnologie "**salvavita**" per rendere le automobili più sicure.

*Il 19 giugno 2008 il Parlamento europeo ha approvato sulla comunicazione una risoluzione di iniziativa, estranea cioè ad un procedimento legislativo;*

un **libro verde** dal titolo "**Verso una nuova cultura della mobilità urbana**" (COM(2007)551) sul quale si è svolta una consultazione pubblica in vista della presentazione, nell'autunno del 2008, di un **piano d'azione** in materia che contemplerà una serie di azioni da intraprendere a livello comunitario, nazionale, regionale e locale, con la collaborazione delle imprese e dei cittadini.

*Il 9 luglio 2008 il Parlamento europeo ha approvato sul libro verde una risoluzione di iniziativa, estranea cioè ad un procedimento legislativo;*

una proposta di regolamento del 3 ottobre 2007 relativa alla **protezione dei pedoni e degli altri utenti vulnerabili della strada** (COM(2007)560).

*La proposta, che segue la procedura di codecisione, è stata esaminata in prima lettura dal Parlamento europeo il 18 giugno 2008 ed è in attesa dell'esame in prima lettura da parte del Consiglio;*

una proposta di direttiva del 5 dicembre 2007 relativa all'installazione dei **dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa** sui veicoli a motore a due e tre ruote (COM(2007)768).

*La proposta, che segue la procedura di codecisione, è stata esaminata dal Parlamento europeo in prima lettura il 17 giugno 2008 ed è in attesa dell'esame in prima lettura da parte del Consiglio.*

Si segnala, inoltre, che il 24 settembre 2008 la Commissione europea ha adottato una direttiva che **modifica la direttiva 76/756/CEE** riguardante l'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. In base alla nuova direttiva tutti i nuovi veicoli saranno dotati, **a partire dal 2011**, di **fari diurni che si accenderanno automaticamente** all'atto della messa in moto del veicolo.

## PROCEDURE DI CONTENZIOSO (a cura dell'Ufficio rapporti con l'Unione Europea)

Il 21 marzo 2007 la Commissione ha deciso di presentare innanzi alla Corte di giustizia<sup>[33]</sup> un **ricorso** (causa C-539/07) contro l'Italia per la **non corretta applicazione dell'articolo 26, paragrafo 3, della direttiva 2002/22/CE** relativa al servizio universale e ai diritti degli utenti in materia di reti e di servizi di comunicazione elettronica. La direttiva è stata recepita nell'ordinamento italiano dal decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259 (cosiddetto "Codice delle comunicazioni elettroniche").

I **rilievi** mossi dalla Commissione riguardano la **mancata messa a disposizione** delle autorità incaricate dei servizi di soccorso, da parte delle imprese esercenti reti telefoniche pubbliche, delle **informazioni relative all'ubicazione del chiamante** per le chiamate effettuate da telefoni cellulari al numero di emergenza unico europeo "112", come disposto dal citato articolo 26, paragrafo 3.

Il 3 aprile 2008 la Commissione ha presentato un **ricorso** contro l'Italia alla Corte di giustizia<sup>[34]</sup> per non aver comunicato le misure di **recepimento della direttiva 2006/22/CE** sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 relativi a **disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada**.

Il **termine** per il recepimento della direttiva era il **1° aprile 2007**.

La direttiva figura nell'allegato B alla legge comunitaria per il 2007 (legge 25 febbraio 2008, n. 34).

[1] Si tratta ad esempio dei dispositivi di frenatura, sterzo e volante, luci ed altri elementi relativi alla visibilità, assi, ruote, pneumatici, sospensioni, etc.

[2] per il ricorso presentato contro l'Italia per il mancato recepimento della direttiva 2006/22/CE si rinvia al paragrafo Procedure di contenzioso nel capitolo Documenti all'esame delle Istituzioni dell'UE.

[3] Si segnala che, in seguito all'entrata in vigore del D.L. n. 85 del 2008 (legge n. 121 del 2008), le funzioni del Ministero dei trasporti sono state attribuite al Ministero delle infrastrutture dei trasporti.

[4] L'articolo 187 del codice della strada riguarda la guida in stato di alternazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti.

[5] Si segnala che, in seguito all'entrata in vigore del D.L. n. 85 del 2008 (legge n. 121 del 2008), le funzioni del Ministero dei trasporti sono state attribuite al Ministero delle infrastrutture dei trasporti.

[6] Si segnala che, in seguito all'entrata in vigore del D.L. n. 85 del 2008 (legge n. 121 del 2008), le funzioni del Ministero della salute e del Ministero della solidarietà sociale sono state attribuite al Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, mentre le funzioni di indirizzo e coordinamento in materia di politiche giovanili sono attribuite alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

[7] Si segnala che, in seguito all'entrata in vigore del D.L. n. 85 del 2008 (legge n. 121 del 2008), le funzioni del Ministero dei trasporti sono state attribuite al Ministero delle infrastrutture dei trasporti.

[8] D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495.

[9] Si segnala che, in seguito all'entrata in vigore del D.L. n. 85 del 2008 (legge n. 121 del 2008), le funzioni del Ministero dei trasporti sono state attribuite al Ministero delle infrastrutture dei trasporti.

[10] Legge 23 dicembre 1999, n. 488, legge finanziaria per il 2000.

[11] Si segnala che, in seguito all'entrata in vigore del D.L. n. 85 del 2008 (legge n. 121 del 2008), le funzioni del Ministero dei trasporti sono state attribuite al Ministero delle infrastrutture dei trasporti.

[12] Il comma 1 del citato articolo 17 stabilisce che, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri e sentito il parere del Consiglio di Stato, possono essere emanati regolamenti per disciplinare, tra l'altro, l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi, nonché dei regolamenti

comunitari.

[13] D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495.

[14] Si ricorda innanzitutto il Libro bianco sulla politica comune dei trasporti del 2001, il quale, in sintonia con precedenti atti d'indirizzo, ha fissato l'obiettivo di dimezzare, entro il 2010, il numero delle vittime degli incidenti stradali in tutta l'Unione europea.

[15] Sul codice della strada, relativamente al differimento dell'entrata in vigore di alcune modifiche, sono intervenuti ulteriori decreti legge (D.L. 236/2002; D.L. 355/2003, D.L. 266/2004, D.L. 273/2005, D.L. 248/2007, D.L. 97/2008). Occorre poi ricordare anche il D.L. 184/2005 – decaduto per mancata conversione - inizialmente composto di un solo articolo recante modifiche al comma 2 dell'articolo 126-*bis* del codice della strada in materia di patente a punti, al fine di adeguare la normativa alla sentenza della Corte costituzionale n. 27 del 2005 che ne aveva dichiarato l'illegittimità costituzionale in una parte; durante l'esame del provvedimento al Senato erano state introdotte ulteriori disposizioni incidenti sul codice della strada.

[16] Decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9 recante *Disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, a norma dell'articolo 1, comma 1, della L. 22 marzo 2001, n. 85*.

[17] Si tratta del disegno di legge A.C. 2851, recante *Modifiche alla legge 22 marzo 2001, n. 85, e disposizioni per la revisione del nuovo Codice della strada*, presentato alla Camera, in data 12 giugno 2002.

[18] Si segnala che, in seguito all'entrata in vigore del D.L. n. 85 del 2008 (legge n. 121 del 2008), le funzioni del Ministero dei trasporti sono state attribuite al Ministero delle infrastrutture dei trasporti.

[19] A tal fine si considerano ore notturne quelle comprese tra le 20 e le 7.

[20] D.Lgs. 6 settembre 2005, n. 206.

[21] Si segnala che, in seguito all'entrata in vigore del D.L. n. 85 del 2008 (legge n. 121 del 2008), le funzioni del Ministero dei trasporti sono state attribuite al Ministero delle infrastrutture dei trasporti.

[22] D.L. 27 giugno 2003, n. 151, recante *"Modifiche ed integrazioni al codice della strada"*, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214.

[23] GALILEO è un programma di radionavigazione satellitare di natura civile messo a punto dall'Unione europea al fine di garantire la propria indipendenza nei confronti dei sistemi satellitari americano (GPS) e russo (GLONASS), in un settore considerato di grande valore strategico. Membri fondatori sono la Comunità europea, rappresentata dalla Commissione, e l'Agenzia spaziale europea (ESA). Il programma, che è stato approvato dal Consiglio con la risoluzione del 5 aprile 2001, si articola in tre fasi: una fase di **sviluppo e convalida finalizzata** alla ricerca (fino al 2009), una fase di **spiegamento** che comprende la costruzione ed il lancio dei satelliti della costellazione e l'installazione completa dei componenti terrestri del sistema (2009-2010) e una fase **operativa** in cui il sistema sarà in funzione, specie in ambito commerciale (probabilmente a partire dalla fine del 2010). Il 17 ottobre 2003 è stata istituita dal regolamento (CE) n. 876/2002 **l'impresa comune Galileo** per assicurare l'unicità di gestione e di controllo finanziario del progetto di ricerca, sviluppo e dimostrazione del programma Galileo. Da ultimo, il 9 luglio 2008, è stato adottato il regolamento (CE) n. 683/2008/CE, concernente il proseguimento dell'attuazione dei programmi europei di navigazione satellitare, Galileo ed EGNOS (servizio di monitoraggio della navigazione geostazionaria). Il regolamento ridefinisce il ruolo dell'Agenzia spaziale europea (ESA) e prevede stanziamenti pari a **3.405 milioni di euro per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2007 e il 31 dicembre 2013**. L'11 settembre 2008 la Commissione ha adottato la relazione sui progressi della politica spaziale europea (COM(2008)561) che, con riferimento ai programmi Galileo/EGNOS, dà conto della loro gestione e attuazione, delle iniziative di cooperazione internazionale, nonché delle azioni che rappresenteranno le priorità successive.

[24] La Carta è stata sottoscritta in occasione del Consiglio trasporti informale che si è svolto a Verona il 23 e 24 ottobre 2003. In quell'occasione i ministri hanno deciso di riunirsi ogni anno a Verona al fine di verificare lo stato di attuazione della Carta. Il documento è volto ad individuare misure comuni a livello europeo al fine di favorire il raggiungimento dell'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada entro il 2010 mediante azioni sistematiche di controlli, informazione ed educazione. La Carta, che è stata lanciata il 29 gennaio 2004, comporta impegni specifici assunti, su base volontaria, da ogni firmatario.

[25] In esito a tale revisione è stata adottata la direttiva 2006/126/CE che ha operato una rifusione della direttiva 91/439/CEE e delle successive modifiche.

[26] Nel 2004 la Commissione ha avviato un progetto per la creazione di una rete telematica, RESPER, volta a facilitare lo scambio di informazioni fra le autorità nazionali competenti per il rilascio delle patenti, il riconoscimento dei documenti e dei diritti acquisiti in altri Stati membri e la lotta contro le frodi.

[27] L'applicazione delle nuove tecnologie al fine di migliorare la sicurezza nei trasporti è oggetto dell'**iniziativa e-Safety**, lanciata nel 2002 dalla Commissione europea, di concerto con l'industria automobilistica e le parti interessate, al fine di promuovere lo sviluppo e la diffusione dei sistemi intelligenti di sicurezza integrati che usano le tecnologie dell'informazione e dell'innovazione per aumentare la sicurezza stradale e ridurre il numero delle vittime di incidenti stradali nell'UE. Le iniziative in tal senso sono state prospettate dalla Commissione nella comunicazione **"Tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per i veicoli sicuri e intelligenti"** (COM(2003)542) e, successivamente, nella comunicazione **"Mettere e-call a disposizione dei cittadini"** (COM(2005)431) e nel piano d'azione per rilanciare il servizio *e-call* (COM(2006)723) intesi a dotare tutti i veicoli, a partire dal 2010, di un sistema di chiamata automatica di emergenza (vedi la nota 7). L'importanza delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione per il settore dei trasporti è sottolineata anche nel settimo

programma quadro di ricerca e sviluppo tecnologico istituito dalla decisione n. 1982/2006/CE. Il programma, in particolare, sottolinea il ruolo fondamentale che tali tecnologie possono svolgere al fine di modernizzare il settore dei trasporti e ricorda i grandissimi vantaggi che possono derivare dalla loro applicazione per la mobilità, soprattutto per quanto riguarda il miglioramento della sicurezza e dell'efficienza del trasporto di persone e merci. Esso ricorda, altresì, che tali tecnologie possono trovare applicazione per la promozione di infrastrutture intelligenti, rendendo le infrastrutture indispensabili per la vita quotidiana più efficaci e più facili da utilizzare, più adattabili e di manutenzione più agevole, più robuste e resistenti ai guasti.

[28] A questo proposito si segnala che con la decisione n. 1993/704/CE è stata istituita la **banca dati CARE** (*Community database on Accidents on the Roads in Europe*) al fine di favorire la cooperazione e lo scambio di esperienze tra Stati membri in materia di prevenzione ed analisi degli incidenti.

[29] Il 3 febbraio 2003 la Commissione ed i rappresentanti dell'industria automobilistica europea hanno adottato un **piano di azione** volto a dotare tutti i veicoli, a partire dal 2010, di un **sistema di chiamata automatica di emergenza (e-Call)**. Tale sistema, che si inserisce nel quadro dell'iniziativa *e-Safety*, consentirà ai veicoli di utilizzare un numero unico di chiamata di emergenza a livello europeo (E-112) in caso di incidente stradale. Il funzionamento del sistema si basa su un *memorandum* d'intesa sottoscritto fra la Commissione europea, le case produttrici di autovetture e gli Stati membri dell'UE in cui sono fissati i principi fondamentali.

[30] La raccomandazione è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, serie L, n. 111, del 17 aprile 2004.

[31] CARS 21 (*Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century*) è un gruppo ad alto livello istituito dalla Commissione nel gennaio 2005 e composto dai principali attori del settore automobilistico.

[32] Nell'ambito del sesto programma quadro di ricerca la Commissione ha promosso, nel 2006, il **progetto DRUID** (*Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines*) inteso a studiare in modo integrato gli effetti sulla guida del consumo di alcol, droghe e medicine e a promuovere un comportamento di guida responsabile.

[33] Procedura n. 2006/2114.

[34] Procedura n. 2007/786.