

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(Nn. 855, 596 e 1378-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE PACINI)

SUI

DISEGNI DI LEGGE

Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza
costruttive dei veicoli (n. 855)

presentato dal Ministro dei Trasporti
di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia
col Ministro dei Lavori Pubblici
e col Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato

NELLA SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1973

Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione
delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi (n. 596)

d'iniziativa dei senatori CENGARLE, TOGNI, TREU, PACINI e CALVI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 NOVEMBRE 1972

Norme di sicurezza per gli autoveicoli (n. 1378)

d'iniziativa del senatore PINNA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 20 NOVEMBRE 1973

Comunicata alla Presidenza il 6 marzo 1975

ONOREVOLI SENATORI. — Fin dal novembre 1972, anche a seguito dell'aumento degli incidenti stradali, ritenemmo opportuno, i senatori Cengarle, Togni, Treu, Calvi ed io, presentare il disegno di legge n. 596 recante « Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi ».

Con tale disegno di legge si voleva dare un avvio all'attuazione di quelle riforme sulla sicurezza stradale che si andavano studiando in campo internazionale e formavano già oggetto di alcune direttive comunitarie, in particolare la direttiva n. 70/222 CEE, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità n. 276 del 6 aprile 1970, ed in Italia successivamente ratificata con decreto ministeriale 7 giugno 1974, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 169 del 28 giugno 1974.

Il 13 febbraio 1973 fu poi presentato il disegno di legge d'iniziativa governativa numero 855, recante « Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza dei veicoli ».

Esso aveva lo scopo di tutelare le esigenze di sicurezza, evidenziate dal « Gruppo di esperti della costruzione dei veicoli » dipendente dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite di Ginevra e dal competente ufficio della Comunità europea.

Il provvedimento affrontava i seguenti aspetti del generale problema della sicurezza: la resistenza dei veicoli in caso di collisioni, l'applicazione di dispositivi di sicurezza per i passeggeri, il miglioramento della chiusura delle portiere, la riduzione del pericolo di incendio, il miglioramento della visibilità, l'installazione di dispositivi antifurto, eccetera.

Il 20 novembre 1973, fu presentato dal senatore Pinna il disegno di legge n. 1378, recante « Norme di sicurezza per gli autoveicoli ». Esso in effetti affrontava in modo più sintetico rispetto al citato disegno di legge n. 855 i problemi della sicurezza e aggiungeva, all'articolo 2, che le auto straniere importate in Italia dal 1° gennaio 1974 doversero avere gli stessi requisiti di sicurezza richiesti per le autovetture nazionali, nonché quelli previsti dall'articolo 48 del Codice

stradale e dall'articolo 291 del relativo regolamento di esecuzione.

Nella seduta del 18 dicembre 1974 la Commissione ottava, riunita in sede deliberante, su richiesta del relatore, nominò sui tre disegni di legge un'apposita sottocommissione, per un vaglio preliminare dei provvedimenti. Nel corso delle riunioni della predetta sottocommissione, alle quali hanno partecipato anche esperti del Ministero dei trasporti, sono state discusse le esigenze di sicurezza contemplate dai disegni di legge in esame, anche alla luce delle conclusioni cui sono pervenuti i rappresentanti dei Governi ed i tecnici di numerosi paesi anche dell'Europa orientale, ed extra-europei (Giappone, Stati Uniti, Australia, Canada). Al riguardo, va tenuto presente che alcune delle norme oggetto delle Direttive CEE sono già recepite dalla legislazione italiana, in virtù della legge n. 942 del 27 ottobre 1973, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 24 del 25 gennaio 1974 e dei successivi decreti ministeriali, pubblicati nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 251 del 26 novembre 1974.

Queste norme sono valide internazionalmente, ma limitatamente ai paesi del MEC, mentre i regolamenti dell'ONU sono stati adottati da 15 paesi (Repubblica Federale Tedesca, Francia, Italia, Paesi Bassi, Svezia, Belgio, Ungheria, Cecoslovacchia, Spagna, Jugoslavia, Regno Unito, Austria, Lussemburgo, Svizzera, Repubblica Democratica Tedesca), in virtù dell'accordo di Ginevra del 20 marzo 1958, reso esecutivo in Italia dal decreto del Presidente della Repubblica n. 1841 del 22 dicembre 1961, in base a criteri di reciprocità.

Tuttavia, il codice stradale italiano e le integrazioni derivanti dalla ratifica della normativa comunitaria non comprendono tutti i criteri di maggiore sicurezza che sono stati discussi e regolamentati nelle riunioni dei rappresentanti dei vari Paesi.

Per questo è sorta la necessità di creare uno strumento legislativo che consenta al Governo italiano, sia pure con criteri discrezionali, il recepimento delle norme sulla sicurezza del veicolo.

La sottocommissione e successivamente la Commissione hanno assunto come testo base

il disegno di legge n. 855, apportando ad esso numerose modifiche ed integrazioni.

All'articolo 1, è stato sancito l'obbligo degli attacchi per le cinture di sicurezza per tutti i posti disponibili, nonché l'obbligo delle cinture per i posti anteriori. Com'è noto, le cinture di sicurezza sono considerate uno dei sistemi più semplici ed efficaci per ridurre, e possibilmente eliminare, le conseguenze delle collisioni; tuttavia, affinché una cintura sia efficace, deve rispondere a precise norme tecniche; da qui, la necessità che esse siano di tipo approvato dal Ministero dei trasporti. Questa approvazione viene richiesta anche dall'articolo 8 per tutti i dispositivi successivamente indicati.

Nell'articolo 2 si richiede che gli pneumatici siano del tipo approvato dal Ministero dei trasporti e rechino gli estremi dell'approvazione.

Credo che questa sia una norma indispensabile, in quanto lo pneumatico rappresenta l'anello di collegamento tra veicolo e strada e costituisce, quindi, fattore essenziale di sicurezza.

Inoltre, in uno dei regolamenti di Ginevra sopra menzionati vengono stabilite le caratteristiche essenziali di sicurezza degli pneumatici, caratteristiche garantite attraverso l'intervento dello Stato, che si assume il compito di procedere all'approvazione dei tipi.

Con gli articoli 3, 4 e 5, che prevedono rispettivamente la luce arancione per gli indicatori di direzione, l'obbligatorietà di dispositivi lavavetro, di disappannamento e di sbrinamento e di speciali dispositivi antifurto, si attua un indispensabile allineamento a quanto avviene in tutti gli altri Paesi nonché alla Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968. Si evita così il rischio di segnalazioni non uniformi e altri gravi inconvenienti per scarsa visibilità.

Con l'articolo 6, si soddisfa la necessità di unificare, migliorare e semplificare la manovrabilità dei comandi; ciò è particolarmente utile per chi è soggetto a frequenti cambi di veicolo, come per esempio chi ri-

corre al noleggio di vetture e potrebbe incorrere in rischi di disadattamento.

Con l'articolo 7, si ha un adeguamento ai principi dell'annesso 5 della Convenzione di Vienna, nonché alle norme, ben più precise, dei regolamenti di Ginevra e delle direttive di Bruxelles; si tratta di norme che concernono l'abolizione di ornamenti esterni superflui, la sistemazione interna, i sedili, le porte, eccetera. Particolarmente importante è il comma ottavo, riguardante la struttura del veicolo, che, in caso di collisioni, dovrà assicurare uno spazio minimo di sopravvivenza impedendo che, anche per un piccolo urto, gli occupanti possano restare prigionieri delle lamiere. Molte delle norme suddette sono già adottate dai costruttori italiani per i veicoli destinati all'esportazione, soprattutto negli Stati Uniti.

Con l'ultimo comma di questo articolo si tende a ridurre i rischi di incendio, conformemente a prescrizioni esistenti in USA.

In considerazione del crescente interesse assunto dai servizi pubblici, effettuati con autobus, ed in relazione alla legge n. 38 del 15 febbraio 1974, che modifica gli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, con l'articolo 9 si prevede che la materia sarà organicamente disciplinata da decreti del Ministero dei trasporti.

Con l'articolo 10 si fa un opportuno riferimento alle direttive comunitarie, alla legge n. 942 e ai testi dell'ONU; ciò per uniformare la nostra legislazione a quella internazionale, così da non ostacolare le esportazioni.

Gli articoli 11 e 13, che riguardano gli pneumatici sia nuovi che ricostruiti, rinviano ad appositi decreti ministeriali la determinazione delle loro caratteristiche.

Desidero richiamare l'attenzione dell'Assemblea su questi articoli, in quanto essi hanno formato oggetto di particolari discussioni in seno alla Commissione, legate alle possibili difficoltà economiche degli utenti e delle ditte di ricostruzione degli pneumatici.

In proposito va innanzitutto detto che per l'applicazione delle predette disposizioni è previsto un margine di tempo di quattro anni dall'approvazione dei decreti del Mini-

stro dei trasporti, il quale ovviamente valuterà il momento opportuno per la loro emanazione; che, inoltre, le stesse ditte di costruzione, per quanto mi risulta, hanno più volte chiesto al competente Ministero l'adozione di norme che tutelassero il loro lavoro.

Con l'articolo 12, che è stato riformulato dalla Commissione, le disposizioni di cui ai precedenti articoli vengono estese anche ai veicoli delle forze armate e del Corpo forestale, nonché alle ambulanze, introducendo le necessarie deroghe per i veicoli che abbiano particolari caratteristiche costruttive in relazione al loro impiego.

Con l'articolo 14 si adeguano le ammende e le pene per i trasgressori.

Con l'articolo 15 vengono fissate le caratteristiche cromatiche e dimensionali delle targhe previste dal testo unico delle norme sulla circolazione stradale, in quanto anche in questa materia vi è un continuo progresso che non può essere ignorato.

L'articolo 16 porta un necessario correttivo alle norme della legge n. 942 — che estende ai veicoli già in circolazione le stesse norme che le direttive di Bruxelles stabiliscono per i veicoli di nuova omologazione — prevedendo un'opportuna gradualità nell'applicazione delle predette norme.

Va inoltre tenuto presente che l'articolo 2 del disegno di legge governativo n. 855 è stato soppresso, su proposta della sotto-commissione, in quanto il problema di un dispositivo di protezione posteriore è stato già affrontato dalla citata legge n. 942.

Da quanto sopra descritto, credo risulti evidente l'urgenza di approvare il presente disegno di legge che, anche se non risolve tutti i problemi della sicurezza stradale, costituisce comunque un contributo importante per quanto concerne la sicurezza delle caratteristiche costruttive dei veicoli.

La tesi, sostenuta in Commissione da alcuni oratori, del maggior costo dell'autoveicolo a seguito delle modifiche in questione, non regge — a mio avviso — di fronte alla necessità di fornire maggiori garanzie alle vite umane, che costantemente sono esposte al pericolo di incidenti, i quali, tra l'altro, comportano costi sociali elevatissimi. Si potranno indubbiamente eliminare tutti gli accessori che costituiscono inutile lusso ma non effettuare risparmi nel sistema di sicurezza del veicolo.

Inoltre, visto che le case produttrici dovranno già predisporre tali dispositivi per i veicoli destinati all'esportazione, si annullano praticamente i maggiori oneri derivanti dalle disposizioni stesse, in quanto le esigenze della costruzione in serie non rendono convenienti produzioni diversificate. Alle necessità di sicurezza si aggiungono le esigenze di adeguamento alle direttive comunitarie e anche a prescrizioni extra comunitarie, visto che molti Paesi europei tra cui taluni dell'Est ed altri extra europei (Australia) hanno già adottato molte di tali misure e naturalmente esigono che le vetture importate corrispondano ad esse.

Circa poi la proposta, da taluni suggerita, del rinvio dell'adozione di tali misure di sicurezza per valutarle nell'ambito della riforma del codice della strada, ancora allo studio, ritengo che, se accolta, farebbe trascorrere un troppo lungo periodo di tempo, vanificando l'esigenza di una tempestiva predisposizione delle norme in questione, del resto sollecitate anche in campo comunitario.

Concludo, onorevoli senatori, invitandovi a confortare col vostro voto il testo proposto dalla Commissione.

PACINI, *relatore*

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

Sul disegno di legge n. 596

Roma, 18 dicembre 1974

La Sottocommissione, esaminato il disegno
di legge in titolo, dichiara di non avere nulla
da osservare per quanto di competenza.

DE MATTEIS

DISEGNO DI LEGGE n. 855

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

I veicoli, indicati nell'articolo 26 del testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono rispondere alle seguenti prescrizioni.

Le autovetture debbono essere munite di idonei attacchi, per l'eventuale applicazione di cinture di sicurezza, in corrispondenza dei posti disponibili per il conducente e per ogni altra persona. Gli altri autoveicoli debbono essere muniti dei detti attacchi in corrispondenza dei posti situati nella cabina di guida.

Le autovetture destinate ad essere locate senza conducente, quelle destinate al servizio pubblico da piazza e quelle destinate al servizio di noleggio con conducente, debbono essere equipaggiate di cinture di sicurezza limitatamente ai posti anteriori.

Le cinture di sicurezza debbono essere di tipo approvato dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e debbono recare gli estremi dell'approvazione.

Art. 2.

Gli autoveicoli, i filoveicoli e i rimorchi di autoveicoli, che non siano munite posteriormente di pianale di carico o di carrozzeria, o siano tali che la parte più bassa del pianale di carico e della carrozzeria disti dal suolo di oltre 0,70 metri su una larghezza superiore a 0,60 metri, debbono essere munite posteriormente di robusti paraurti o di analogo dispositivo di protezione.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Gli autoveicoli indicati nell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono essere muniti di idonei attacchi per l'applicazione di cinture di sicurezza, in corrispondenza dei posti previsti; per gli autobus detta prescrizione si applica limitatamente ai posti anteriori.

Gli autoveicoli debbono essere equipaggiati di cinture di sicurezza limitatamente ai posti anteriori.

Le cinture di sicurezza debbono essere di tipo approvato dal Ministero dei trasporti e debbono recare gli estremi dell'approvazione.

Art. 2.

Gli pneumatici destinati agli autoveicoli, ai filoveicoli, ai motoveicoli nonché ai rimorchi di autoveicoli debbono essere di tipo approvato dal Ministero dei trasporti e debbono recare gli estremi dell'approvazione.

Soppresso.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 3.

Gli indicatori di direzione, prescritti dall'articolo 45, comma settimo, del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono emettere luce lampeggiante arancione in avanti, lateralmente e all'indietro.

Art. 4.

I veicoli a motore che debbono essere muniti di tergicristallo ai sensi dell'articolo 48, comma terzo, del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono essere altresì muniti di dispositivo lavavetro e di dispositivo di disappannamento e di sbrinamento, atti ad assicurare la trasparenza del parabrezza.

Art. 5.

Gli autoveicoli ed i motoveicoli debbono essere muniti di dispositivo antifurto, tale da impedire il funzionamento del motore o tale da assicurare il bloccaggio di un organo essenziale del veicolo.

Art. 6.

Negli autoveicoli e nei motoveicoli i comandi per la guida debbono essere disposti in modo da consentire una agevole e sicura manovra e da evitare, per quanto possibile, il rischio di manovre intempestive. I detti comandi debbono essere facilmente identificabili.

Art. 7.

I motoveicoli, gli autoveicoli, i filoveicoli ed i rimorchi di autoveicolo debbono essere costruiti ed equipaggiati in maniera da ridurre, per i loro occupanti e per gli altri utenti della strada, il pericolo in caso di incidente.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 3.

Gli indicatori di direzione, prescritti dall'articolo 45, comma settimo, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono emettere luce lampeggiante arancione in avanti, lateralmente e all'indietro.

Art. 4.

I veicoli a motore che debbono essere muniti di tergicristallo ai sensi dell'articolo 48, comma terzo, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono essere altresì muniti di dispositivo lavavetro e di dispositivo di disappannamento e di sbrinamento, atti ad assicurare la trasparenza del parabrezza.

Art. 5.

Identico.

Art. 6.

Identico.

Art. 7.

Identico.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

In particolare debbono rispondere alle prescrizioni di carattere generale di cui appresso:

non debbono esservi all'esterno del veicolo ornamenti od altri oggetti che, presentando spigoli o sporgenze non indispensabili, siano suscettibili di costituire un pericolo per gli altri utenti della strada;

l'interno del veicolo deve essere realizzato in maniera da ridurre le conseguenze di bruschi contatti degli occupanti contro le pareti anteriori e laterali, contro il tetto e contro i sedili;

i sedili debbono presentare caratteristiche di sufficiente robustezza e di adeguato appoggio, nonchè essere solidamente ancorati al veicolo;

il dispositivo di guida deve essere realizzato in maniera da attenuare per il conducente le conseguenze di un urto frontale;

le porte debbono essere assicurate alla struttura del veicolo in modo da ridurre la possibilità di apertura intempestiva ed involontaria anche in caso di incidente;

l'interno del veicolo deve essere munito di adeguata protezione che eviti danno agli occupanti a seguito di spostamenti del carico;

la struttura del veicolo deve essere tale da assorbire, almeno parzialmente, l'energia d'urto in qualsiasi direzione in caso di incidente e tale comunque da lasciare all'interno uno spazio minimo di sopravvivenza;

la disposizione e la realizzazione degli organi del veicolo debbono essere tali da ridurre i rischi d'incendio.

Art. 8.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile stabilisce con suoi decreti le caratteristiche degli attacchi per le cinture di sicurezza e quelle per l'approvazione dei tipi delle cinture di sicurezza, le caratteristiche del dispositivo di protezione posteriore di cui all'articolo 2, le caratteristiche dei dispositivi per la trasparenza del parabrezza di cui all'articolo 4, le caratteristiche dei dispo-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)*Identico:**identico;**identico;**identico;**identico;**identico;**identico;**identico;*

la disposizione e la realizzazione degli organi del veicolo, nonchè il suo equipaggiamento, debbono essere tali da ridurre i rischi d'incendio e le conseguenze relative.

Art. 8.

Il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche degli attacchi e delle cinture di sicurezza di cui all'articolo 1, dei dispositivi per la trasparenza del parabrezza di cui all'articolo 4, dei dispositivi antifurto di cui all'articolo 5, nonchè le modalità tecniche da osservare in ottemperanza alle prescrizioni di cui agli articoli 6 e 7.

(Segue: *Testo del Governo*)

sitivi antifurto di cui all'articolo 5, nonché le prescrizioni tecniche dettagliate per realizzare le esigenze di cui è fatto obbligo dagli articoli 6 e 7.

Le norme oggetto dei decreti di cui sopra dovranno essere allineate alle Raccomandazioni e ai Regolamenti che in materia sono e saranno emanati dall'Ufficio europeo della Organizzazione delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa, semprechè le norme contenute nelle Raccomandazioni e nei Regolamenti non contrastino con le norme contenute in leggi o decreti del Presidente della Repubblica in vigore in Italia.

In ognuno dei decreti sono stabiliti il contrassegno, e la relativa apposizione, che indicano la conformità del veicolo o del dispositivo alle norme del decreto stesso.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Le norme oggetto dei predetti decreti dovranno essere in armonia con le raccomandazioni ed i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

In ciascuno dei predetti decreti saranno stabilite le caratteristiche del contrassegno che indica la conformità del veicolo o dei dispositivi alle norme del decreto stesso, nonché le modalità della relativa apposizione.

Art. 9.

Il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche costruttive degli autobus in relazione all'uso al quale essi sono destinati, in applicazione anche alla legge 15 febbraio 1974, n. 38, nonché in armonia con le raccomandazioni e i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

Art. 10.

Qualora una o più delle esigenze di sicurezza previste nella presente legge siano oggetto di direttive del Consiglio o della Commissione della Comunità economica europea, in vigore in Italia, queste ultime vanno applicate, salva la facoltà prevista dall'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973, n. 942.

Art. 11.

Il Ministro dei trasporti stabilisce con propri decreti le caratteristiche e le modalità di approvazione degli pneumatici di cui all'articolo 2, nonché le condizioni ed i limiti di impiego degli pneumatici ricostruiti.

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 9.

Le disposizioni di cui ai precedenti articoli non si applicano per i veicoli appartenenti alle Forze armate, ai Corpi armati dello Stato, al Corpo dei vigili del fuoco, alla Croce rossa italiana e al Corpo forestale dello Stato, nonché per i veicoli immatricolati in Italia con targhe « CD » oppure « EE ».

Le disposizioni contenute negli articoli 1, 2, 4, 5, 6 e 7 si applicano per i veicoli nuovi che saranno immatricolati dopo un anno dalla data di pubblicazione dei relativi decreti previsti dall'articolo 8.

La disposizione dell'articolo 3 si applica per i veicoli nuovi che saranno immatricolati dopo un anno dalla data di pubblicazione della presente legge.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Le norme, oggetto dei predetti decreti, dovranno essere in armonia con le raccomandazioni ed i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

In ciascuno dei predetti decreti saranno stabilite le caratteristiche del contrassegno che indica la conformità degli pneumatici alle norme dei decreti stessi, nonché le modalità della relativa apposizione.

Art. 12.

I veicoli delle Forze armate e dei Corpi armati dello Stato, del Corpo dei vigili del fuoco, del Corpo forestale dello Stato nonché le autoambulanze, qualora abbiano speciali caratteristiche costruttive in relazione al loro impiego, non sono soggetti alle disposizioni di cui ai precedenti articoli.

Le disposizioni contenute negli articoli 1, 4, 5, 6, 7 e 9 si applicano ai veicoli di nuovo tipo che vengono omologati ai sensi dell'articolo 53 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, ed ai veicoli di nuova costruzione riconosciuti idonei alla circolazione ai sensi del primo comma dell'articolo 54 del suddetto testo unico, a partire da un anno dalla data di pubblicazione dei relativi decreti previsti agli articoli 8 e 9.

Identico.

Art. 13.

A partire da due anni dalla data di pubblicazione dei decreti previsti dall'articolo 11 tutti i veicoli di nuova immatricolazione debbono essere muniti di pneumatici di tipo approvato.

A partire da quattro anni dalla data di pubblicazione dei decreti previsti dall'articolo 11, tutti gli pneumatici prodotti e posti in commercio debbono essere di tipo approvato.

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 10.

Chiunque circola con un veicolo al quale siano state apportate modifiche alle caratteristiche costruttive e di equipaggiamento, stabilite nei precedenti articoli e nei decreti relativi, ed accertate dall'Ufficio della motorizzazione civile in sede di visita e prova ovvero in sede di omologazione del tipo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000 a lire 20.000.

Chiunque produce o mette in commercio cinture di sicurezza di tipo non approvato ovvero non conformi al tipo approvato è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda da lire 20 mila a lire 60 mila.

Chiunque mette in commercio cinture di sicurezza non munite degli estremi dell'approvazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 20 mila a lire 60 mila.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 14.

Chiunque circola con un veicolo al quale siano state apportate modifiche alle caratteristiche costruttive e di equipaggiamento, stabilite nei precedenti articoli e nei decreti relativi ed accertate dall'Ufficio della motorizzazione civile in sede di visita e prova ovvero in sede di omologazione del tipo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 50.000 a lire 150.000.

Chiunque produce o mette in commercio cinture di sicurezza di tipo non approvato ovvero non conformi al tipo approvato e punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda di lire 500.000.

Chiunque mette in commercio cinture di sicurezza che, sebbene di tipo approvato, non siano munite degli estremi dell'approvazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma di lire 100.000.

A partire dal termine indicato nel secondo comma dell'articolo 13:

chiunque produce o mette in commercio pneumatici di tipo non rispondente alle suddette norme è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda di lire 500.000;

chiunque mette in commercio pneumatici che, pur rispondendo alle norme dei decreti suddetti, non sono muniti dei contrasegni in essi previsti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una ammenda di lire 100.000.

Art. 15.

Il Ministro dei trasporti può, con propri decreti, apportare modifiche alle caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità, nonchè fissare i requisiti di idoneità per l'accettazione di tutte le targhe di immatricolazione previste dal testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e dal relativo regolamento di

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

esecuzione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

Le targhe di cui al precedente comma, poste in distribuzione a partire da due anni dall'entrata in vigore della presente legge, dovranno avere il fondo a caratteristiche rifrangenti.

Art. 16.

Il primo comma dell'articolo 12 della legge 27 dicembre 1973, n. 942, è sostituito dai seguenti:

« Dal 1° gennaio 1977, fermo restando ogni altro obbligo previsto dal testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, gli autoveicoli e, se muniti di cabine, gli altri veicoli a motore con più di due ruote, per circolare su strada, devono essere dotati di un dispositivo retrovisore esterno, collocato sul lato sinistro conformemente alle disposizioni di cui agli articoli 216 e 217 del regolamento di esecuzione del predetto testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

Dal 1° gennaio 1977, i veicoli di nuova costruzione di tipo già omologato o comunque già approvato, che rientrano nelle categorie e nei casi previsti dai decreti del Ministro dei trasporti di attuazione, a norma della presente legge, delle direttive comunitarie 71/127 CEE e 70/221 CEE, per essere immessi in circolazione, devono essere muniti di retrovisori e di dispositivi di protezione posteriore in conformità alle prescrizioni tecniche contenute nei decreti medesimi.

Entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei trasporti, saranno emanate le disposizioni per l'applicazione, nei casi richiamati al precedente secondo comma, di un dispositivo di protezione posteriore ai veicoli con targa nazionale comunque in circolazione al 1° gennaio 1977 ».

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 11.

Per l'accertamento delle violazioni delle norme previste dalla presente legge, per la contestazione delle medesime, per la notificazione dei relativi accertamenti, per l'oblazione e per la devoluzione del provento delle oblazioni e delle condanne, si osservano le norme del titolo IX del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificate dalla legge 3 maggio 1967, n. 317.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 17.

Identico.

DISEGNO DI LEGGE n. 596**Art. 1.**

A decorrere dalla data del 1° gennaio 1974 le targhe posteriori di immatricolazione degli autoveicoli e quelle ripetute dei rimorchi devono avere dimensioni compatibili con quelle previste per gli alloggiamenti delle targhe dalla direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 70/222/CEE del 20 marzo 1970.

Art. 2.

Tra i requisiti di idoneità alla circolazione dei veicoli di cui all'articolo 1 che entreranno in circolazione alla suddetta data, è richiesto un alloggiamento conforme alle caratteristiche della citata Direttiva.

Art. 3.

In relazione alle modifiche da apportare alle attuali regolamentazioni per l'applica-

zione delle disposizioni di cui ai precedenti articoli, vengono riesaminate anche le caratteristiche dimensionali e cromatiche di tutte le targhe previste dal testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e dal relativo regolamento d'esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

Art. 4.

A decorrere dal 1° gennaio 1974 tutte le targhe di cui all'articolo 3 devono possedere fondo riflettente.

Art. 5.

Con regolamenti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministeri dell'interno, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e delle foreste, vengono fissate le caratteristiche costruttive delle targhe, nonchè i loro requisiti di idoneità per l'accettazione.

DISEGNO DI LEGGE n. 1378**Art. 1.**

Dal 1° gennaio 1974 gli autoveicoli nuovi di fabbrica dovranno essere dotati:

- a)* di estintore antincendio a carica permanente e ad efficacia immediata;
- b)* di cinture di sicurezza per i sedili anteriori del tipo a tre punti;
- c)* di sterzi telescopici o collassabili;
- d)* di serbatoio carburante costruito in materiale plastico e sito in vano diverso da quello dove è situata la batteria degli accumulatori;
- e)* di portiere atte a sopportare un carico di apertura di almeno 500 Kg.

Art. 2.

Le auto straniere importate in Italia dal 1° gennaio 1974 devono essere in possesso dei medesimi requisiti di cui all'articolo 1 della presente legge, nonchè di quelli previsti dall'articolo 48 del codice stradale e dall'articolo 291 del regolamento di esecuzione.