SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

(Nn. 1878, 312, 438, 675 e 1084-A)

RELAZIONE DELLA 8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE PACINI)

Comunicata alla Presidenza il 2 febbraio 1987

SUI

DISEGNI DI LEGGE

Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale (n. 1878)

approvato dalla X Commissione permanente (Trasporti e aviazione civile - Marina mercantile - Poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati nella seduta del 22 maggio 1986, in un testo risultante dall'unificazione del disegno di legge (V. *stampato Camera n.* **2948**)

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro dell'Interno

col Ministro di Grazia e Giustizia

e col Ministro dei Lavori Pubblici

e dei disegni di legge (V. *Stampati Camera nn.* **121, 617, 802, 1064, 1377, 2103, 3027** *e* **3199**)

d'iniziativa dei deputati CARLOTTO, ANDREONI, BORTOLANI, CRISTOFORI, CONTU, FERRARI Silvestro, ZARRO, PELLIZZARI, CITARISTI, RICCIUTI, RINALDI e RABINO (121); ZANIBONI, MORA e ZUECH (617); BALZAMO (802); TAGLIABUE, PALOPOLI, BENEVELLI, LANFRANCHI CORDIOLI, BOCCHI, CALONACI, CECI BONIFAZI, GELLI, AMADEI FERRETTI, MONTANARI FORNARI, MAINARDI FAVA, DI GIOVANNI, PASTORE, GIOVAGNOLI SPOSETTI, GRADI, LODA, STRUMENDO, ZANINI, GATTI e FABBRI (1064); EBNER, BENEDIKTER, RIZ e FALCIER (1377); FACCHETTI, SANGUINETI, LUCCHESI, CARIA, MEDRI e FERRARI Giorgio (2103); SAVIO, SCAIOLA, CACCIA e BONETTI (3027); PIRO (3199)

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza il 26 giugno 1986

TIPOGRAFIA DEL SENATO (500)

Modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale e al relativo regolamento di esecuzione, volte ad agevolare la conduzione di automezzi per guidatori fisicamente minorati (n. 312)

d'iniziativa dei senatori SAPORITO, JERVOLINO RUSSO, BOMBARDIERI, FIMOGNARI, PACINI, CENGARLE, D'AGOSTINI, ACCILI e RIGGIO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 NOVEMBRE 1983

Modifiche all'articolo 80 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale (n. 438)

d'iniziativa dei senatori SANTALCO, RIGGIO e FIMOGNARI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 GENNAIO 1984

Rilascio di patente di guida in caso di coesistenza di minorazioni invalidanti (n. 675)

d'iniziativa dei senatori SAPORITO, DELLA PORTA, FOSCHI, PINTO Michele, GENOVESE, PATRIARCA e RIGGIO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 APRILE 1984

Norme sull'adozione delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli (n. 1084)

d'iniziativa dei senatori BASTIANINI, ALIVERTI, CASSOLA, COVI e PACINI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 28 DICEMBRE 1984

ONOREVOLI SENATORI. — Le cause e le difficoltà che hanno reso fino ad oggi irragiungibile l'obiettivo della riforma del codice della strada sono state più volte oggetto di dibattito nelle Aule parlamentari ed in particolare nelle competenti Commissioni.

Le occasioni offerte dalla discussione di provvedimenti settoriali ed urgenti, spesso conseguenti all'emanazione di direttive europee, hanno evidenziato, da una parte, la pressochè unanime volontà delle forze politiche di privilegiare la soluzione di problemi legati alla sicurezza stradale e di voler contribuire ad adeguare una normativa in parte obsoleta, dall'altra, le difficoltà dell'Esecutivo nel trovare le condizioni per la semplificazione ed il superamento dei problemi, indubbiamente complessi, inerenti questa materia.

È evidente, tuttavia, che la riforma del codice della strada resta un obiettivo valido da perseguire e verso di esso dovrà rivolgersi l'impegno del Governo e delle forze parlamentari.

Quest'affermazione, che vuole essere un'ulteriore esortazione, scaturisce dalla constatazione che, ancora una volta, i ritardi accumulati in tale direzione hanno comportato, oltre al rischio per il nostro Paese di essere deferito alla Corte di giustizia dell'Aja perchè inadempiente nella ratifica di un'importante direttiva, anche l'urgenza di approvare un provvedimento indispensabile per gli operatori italiani all'estero che, nel contempo, affronta alcuni problemi connessi con la sicurezza stradale.

Infatti, il disegno di legge n. 1878, che viene sottoposto all'esame dell'Assemblea, recante «norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale» scaturisce dalla seguente scelta metodologica operata dal Governo e dalle Commissioni X della Camera dei deputati ed 8ª del Senato:

recepire immediatamente la direttiva europea;

accogliere tutte quelle proposte esistenti in sede parlamentare aventi attinenza con il rilascio delle patenti;

inserire alcune norme in materia di sicurezza la cui introduzione nell'ordinamento italiano appare improcrastinabile;

rinviare la discussione di altri provvedimenti in sede di esame del disegno di legge di iniziativa governativa riguardante la revisione del codice della strada (n. 698).

* * *

Il dibattito svoltosi in 8ª Commissione nell'esame dei disegni di legge nn. 1878, 312, 438, 675, 1084, ha evidenziato nuovamente le problematiche all'inizio accennate nonchè l'urgenza di alcune decisioni e, soprattutto, la necessità di chiarezza nella definizione delle competenze tra i dicasteri preposti.

La Commissione ha orientato i propri lavori in modo tale da non modificare eccessivamente il testo licenziato dalla Camera, il quale, fra l'altro, già comprendeva la maggior parte delle proposte contenute negli altri disegni di legge all'esame del Senato dei quali si propone ora l'assorbimento nel testo del disegno di legge n. 1878; tale criterio è stato determinato dalla necessità di approvare al più presto il disegno di legge in via definitiva.

Le modifiche apportate pertanto sono migliorative del testo ma non introducono ulteriori materie rispetto a quelle già definite dalla Camera; esse sono il risultato di un approfondito esame che ha tenuto presenti i pareri di tutte le Commissioni consultate e gli innumerevoli dati ufficiali pervenuti da

enti o organismi italiani o internazionali competenti sulla particolare materia.

Prima di passare all'illustrazione dell'articolato mi siano consentite alcune brevi riflessioni sull'importanza delle iniziative oggetto del dibattito: la maggior parte delle disposizioni che si intendono introdurre nel nostro ordinamento sono mirate oltrechè all'adeguamento delle tecnologie e della progettazione degli automezzi, ed al recepimento di direttive e di accordi internazionali, soprattutto al raggiungimento di obiettivi sociali. L'obbligatorietà delle cinture di sicurezza o di particolari accorgimenti di trattenimento sono oramai unanimemente riconosciuti come strumenti di sicurezza; la modifica delle disposizioni riguardanti il rilascio di patenti di guida a soggetti afflitti da menomazioni o *handicaps*, secondo una logica di integrazione di tali soggetti nella vita quotidiana, rappresentano un obiettivo altamente sociale con una carica di valori umani di indubbia importanza; la possibilità di avere una patente di guida rilasciata secondo criteri e disposizioni uniformi ed omogenei su tutto il territorio della Comunità europea consente una semplificazione dell'ammissibilità alla circolazione e, quindi, una maggiore possibilità di circolazione tra gli Stati membri e, di conseguenza, una maggiore potenzialità di scambi e di integrazione degli individui nelle varie realtà; le modifiche al testo unico sulla circolazione stradale ed al relativo regolamento di esecuzione nonchè quelle da apportare ai codici, civile e penale, se guardate nella loro particolarità, sono anch'esse mirate alla introduzione di maggiori controlli ed al miglioramento dei rapporti sociali.

* * *

L'articolo 1 contiene una serie di modifiche all'articolo 79 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393. Esse riguardano l'adeguamento dell'età dei soggetti autorizzati alla guida delle macchine agricole che viene ridotta da 18 a 16 anni ed una serie di specificazioni del tipo dei veicoli, della loro categoria e del loro possibile uso. L'esigenza di aggiornamento del suddetto testo normativo scaturisce dalla diversità dei mezzi oggi disponibili sul mercato rispetto al 1959.

L'articolo 2 inerisce le modifiche da apportare all'articolo 80 del decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959 e all'articolo 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62.

L'articolo 80 descrive la tipologia di patente che abilita alla conduzione dei vari tipi di veicoli (motoveicoli, autocarri, autobus; motocicli, eccetera). Se confrontiamo la formulazione di detto articolo con le disposizioni dell'articolo 2 del disegno di legge in esame riscontriamo numerose novità che riguardano, oltrechè i limiti massimi dei pesi, anche una serie di dettagli connessi con il tipo di patente. Particolarmente significative sono le modifiche riguardanti la patente «F» che viene rilasciata a coloro che risultano essere mutilati o affetti da *handicaps*. La formulazione che si propone consente la conduzione di una gamma più ampia di autovetture e di mezzi di trasporto che prima non era pensabile potesse essere effettuata da determinati soggetti. Si tratta indubbiamente di una conquista sociale scaturita dall'evoluzione tecnologica. Ma vi è di più: il comma 3 dell'articolo 2 consente all'handicappato non solo di essere in possesso di una patente di guida, diciamo senza «marchio», ma anche di guidare alcuni mezzi che lo integrano pienamente nel mondo del lavoro, ad esempio autocarri oltre i 35 quintali, opportunamente adattati, adibiti anche al trasporto di animali e di cose: è certamente un contributo all'integrazione sociale di tali cittadini. Il comma 2 contiene una disposizione che consente di conformare la patente di guida rilsciata secondo le modalità indicate negli altri commi a quella vigente nella Comunità europea quale risulta dall'allegato della Direttiva del Consiglio delle comunità europee n. 80/1263/CEE che in tal modo viene completamente recepita. Tale disposizione è previsto che entri in vigore il dodicesimo mese successivo alla data di pubblicazione della legge.

Il comma 4 modifica l'ottavo comma dell'articolo 80 del decreto del Presidente della

Repubblica n. 393 del 1959 e sue successive modificazioni, e consente di stabilire le modalità per l'accertamento dei requisiti per il rilascio della patente agli handicappati e per l'individuazione dei motoveicoli, delle autovetture e degli autoveicoli indicati al comma 3 mediante decreto del Ministro dei trasporti; in esso si dispone inoltre che, con decreto interministeriale dei Ministri dei trasporti e dell'interno, verranno stabilite le norme necessarie per evitare i rischi di falsificazione delle patenti.

Il comma 5 abroga alcune disposizioni dell'articolo 80 in contrasto con quelle in emanazione, conformi al contenuto della direttiva CEE 80/1263.

Le modifiche apportate dalla Commissione al testo licenziato dalla Camera sono dettate quasi esclusivamente da esigenze di chiarezza interpretativa e di definizione delle competenze dei Dicasteri interessati.

L'articolo 3 rappresenta una novità assoluta. Con esso viene introdotto nel testo unico sulla circolazione stradale un articolo 80-*quater* col quale si dispone che nel rilascio della patente di guida debba essere indicato il gruppo sanguigno; il titolare della patente dovrà provvedere al controllo della esattezza di tale indicazione; ciò ai fini di una maggiore sicurezza in caso di soccorso per incidente. Le modalità cui il cittadino dovrà attenersi per l'attuazione della nuova disposizione saranno contenute in apposito decreto interministeriale da emanarsi entro il sesto mese dalla data di entrata in vigore della legge.

L'articolo 4 sostituisce l'articolo 81 del testo unico del 1959: esso riguarda la descrizione dei requisiti fisici e psichici per il rilascio della patente di guida. Vengono inoltre indicati gli enti o gli organi preposti all'accertamento dei suddetti requisiti e vengono specificate le autorità cui è demandato il controllo e l'esame di eventuali ricorsi.

Anche in questo caso la 8ª Commissione ha modificato il testo per migliorare la formulazione e per integrarlo di alcune disposizioni aventi attinenza con le competenze dei singoli Ministeri.

L'articolo 5 abroga il terzo comma dell'articolo 82 del testo unico che riguarda l'accertamento del possesso dei requisiti morali ai fini del rilascio della patente. Questo articolo è strettamente connesso con il successivo articolo 16 che introduce un elemento di novità: la considerazione della patente di guida come strumento di abilitazione e non come mezzo di riconoscimento utilizzabile ai fini civili e penali.

L'articolo 6 modifica l'articolo 83 del decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959 e riguarda il rilascio di autorizzazione per l'esercizio alla guida anche per coloro che aspirano al conseguimento della patente A.

Il testo che si propone per l'approvazione si differenzia da quello della Camera per quanto riguarda le modalità da osservare nel corso delle esercitazioni alla guida e per quanto attiene alle persone che fungono da istruttori.

L'articolo 7 disciplina in una logica nuova l'attività delle autoscuole attualmente regolamentata dall'articolo 84 del decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959. In questo articolo sono stati affrontati soltanto alcuni dei problemi connessi con quello più generale dell'ordinamento delle scuole guida che invece sarà affrontato in apposito disegno di legge in quanto investe problemi collegati con la revisione del codice della strada e con le competenze degli enti locali. È stato ritenuto necessario, comunque, inserire anche questo argomento nel disegno di legge in discussione perchè gli aspetti che vengono disciplinati sono strettamente connessi con il rilascio delle patenti.

Alla Commissione è apparso non opportuno protrarre il dibattito e ritardare l'approvazione della ratifica della direttiva per un problema che investe aspetti economici ed occupazionali piuttosto complessi.

L'articolo 8 sostituisce l'attuale articolo 85 del testo unico del 1959 e riguarda gli esami di idoneità per il conseguimento della patente di guida. Esso contiene grossi elementi di novità per quanto attiene le materie oggetto di esame che comprendono nozioni di note-

vole interesse, utili in caso di incidenti stradali.

Il comma 2 dell'articolo 8 disciplina *ex novo* la possibilità di riconoscimento da parte degli Stati membri di apposito documento di guida a titolari di patente nazionale valida per la guida di motoveicoli della categoria A conseguita secondo il vigente ordinamento, previo apposito esame di abilitazione improntato ai criteri e alle modalità stabiliti dal Ministero dei trasporti.

Il testo licenziato dalla Commissione appare più conforme alle disposizioni comunitarie e più chiaro per quanto si riferisce ad alcuni compiti assegnati ai dipendenti della Direzione generale della motorizzazione civile.

L'articolo 9 sostituisce i primi due commi dell'articolo 86 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 393 e introduce due elementi di novità che riguardano la categoria dei mezzi e delle patenti ed i soggetti abilitati alla guida degli stessi che, come già specificato possono essere anche mutilati e minorati fisici provvisti di patenti speciali.

L'articolo 10 contiene disposizioni che modificano i commi primo e terzo dell'articolo 87 del decreto del Presidente della Repubblica n. 393 e sono di fatto una conseguenza delle disposizioni stabilite al comma 2 del precedente articolo 8; esse riguardano le categorie delle patenti ed i possibili titolari.

L'articolo 11 inerisce a disposizioni che stabiliscono la validità temporale della patente di guida e la discrezionalità riservata al Ministero dei trasporti per modificare con propri decreti i termini stabiliti dalla norma in relazione all'uso e alla categoria di patenti. Con esso si attua una delegificazione per semplificare l'adeguamento di alcune disposizioni che debbono essere commisurate con una certa rapidità alle mutevoli esigenze connesse con i mezzi circolanti e con la realtà del Paese.

L'articolo 12 contiene disposizioni che prevedono il rilascio di patenti A, B e C speciali in luogo della vecchia patente F.

L'articolo 13 contiene alcune modifiche all'articolo 91 del vigente testo unico e introduce una novità: la possibilità di revoca della patente da parte del prefetto quando il titolare abbia ottenuto la sostituzione della propria patente con altra rilasciata da uno Stato estero.

Gli articoli 14, 15 e 16 sono tra loro strettamente connessi in quanto disciplinano rispettivamente la circolazione con patenti di guida rilasciate da Stati esteri, la conversione di tali patenti e l'adeguamento della normativa italiana alle norme internazionali.

Oltre a ciò, con essi si introduce una serie di disposizioni riguardanti la conformità dei documenti rilasciati ai modelli stabiliti in convenzioni internazionali cui l'Italia abbia aderito.

Mi corre l'obbligo di ricordare che l'Italia non ha ancora ratificato la convenzione di Vienna del 1968 e la necessità di introdurre disposizioni particolari quali quelle appena accennate scaturisce proprio da questa mancanza di ratifica e dall'esigenza di assicurare alcune condizioni di reciprocità.

L'articolo 17 modifica l'articolo 132 del decreto del Presidente della Repubblica n. 393 riguardante l'accertamento della guida in stato di ebbrezza. Già nel testo approvato dalla Camera era stata individuata una formulazione finalizzata a consentire un intervento immediato da parte degli ufficiali, funzionari ed agenti di pubblica sicurezza, per l'accertamento del grado alcoolimetrico mediante esame dell'aria espirata. La Commissione ha approfondito l'argomento in tutti i suoi aspetti, avvalendosi di dati informativi desunti dall'Istituto di Medicina legale dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Roma nonchè dai tecnici dei Ministeri dell'interno e della sanità ed ha tenuto presente il parere della 12ª Commissione permanente, pervenendo così ad una formulazione più completa in quanto affronta il problema anche della guida sotto l'influenza di sostanze psicotrope. Per quanto riguarda l'accertamento del grado alcoolimetrico è stato deciso di rinviare la determinazione degli strumenti e delle procedure idonee a tale misurazione ad un decreto interministeriale dei Ministri dei trasporti, della sanità e dell'interno. Tale scelta è apparsa più idonea in quanto consente la possibilità di aggiorna-

mento costante della normativa in conseguenza della evoluzione tecnologica con la collaborazione di esperti della materia. Mi pare che l'aver disciplinato anche gli aspetti connessi ad una guida rischiosa per effetto di stupefacenti sia un risultato di indubbia rilevanza sociale.

L'articolo 18 introduce un articolo nuovo nel testo del decreto del Presidente della Repubblica n. 393, l'articolo 19-*bis*. Esso riguarda l'adeguamento della segnalazione stradale del nostro Paese a quella prevista dalle norme internazionali. Questo articolo effettivamente riguarda un aspetto che sarebbe stato opportuno disciplinare nell'ambito del codice della strada in quanto coinvolge le competenze anche dei Ministeri dei lavori pubblici, della difesa e della protezione civile; avremmo corso il rischio però che nel nostro Paese, in alcuni tratti stradali si sarebbe trovata una doppia segnaletica.

Gli articoli 19, 20 e 22 riguardano l'obbligatorietà delle cinture di sicurezza, la loro tipologia, lo scaglionamento delle date per l'entrata in vigore delle singole disposizioni e le sanzioni per i trasgressori. Viene previsto che la tipologia delle cinture corrisponda al marchio di omologazione stabilito dalla Commissione economica per l'Europa dell'ONU (ECE-ONU) e sono fissate le penalità per i contravventori delle disposizioni. Anche questi articoli rappresentano delle scelte politiche fatte dal nostro Paese per prevenire i rischi ed i danni in caso di incidenti. La novità più evidente è costituita dall'obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza anche per i posti posteriori; anche questo è stato un tema piuttosto dibattuto dalla Commissione; a parte le statistiche e l'esempio che ci viene dalla maggior parte dei Paesi europei, gli studi effettuati e gli esperimenti nei Paesi che già le hanno adottate dimostrano l'utilità delle cinture: si riscontra un dimezzamento dei decessi e dei feriti gravi e la riduzione del 50 per cento delle lesioni cagionate ai passeggeri.

L'articolo 21 concerne la disciplina dei sistemi di trattenimento dei bambini e lo scaglionamento delle date per l'entrata in vigore delle relative disposizioni. Il testo licenziato dalla Camera è rimasto immutato. Si fa osservare che in esso viene previsto che i casi di esonero dall'obbligo di usare le cinture di sicurezza e di utilizzare i sistemi di ritenuta saranno determinati con decreto interministeriale.

L'articolo 23, anch'esso immutato rispetto al testo della Camera, costituisce un'integrazione dell'articolo 17 in quanto, in esso, si stabilisce che entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge dovrà essere emanato il decreto interministeriale per la definizione delle procedure per la rilevazione, da parte degli organi territoriali competenti, degli incidenti stradali dovuti all'uso delle sostanze alcooliche.

* * *

Onorevoli senatori, si può ritenere che il disegno di legge n. 1878, del quale si auspica l'immediata approvazione, sia pienamente rispondente allo spirito della direttiva che si intende ratificare. Ritengo che la scelta di inserire tutte quelle disposizioni connesse con la sicurezza del conducente sia stata opportuna, in quanto il disegno di legge riguardante la riforma del codice della strada dovrà contenere norme di carattere generale e, quindi, dovrà avere più le caratteristiche di una legge-quadro, cui dovranno conformarsi i successivi decreti delegati, e non disposizioni particolari quali quelle contenute nel testo sottoposto all'esame dell'Assemblea nel quale si devono intendere assorbiti i disegni di legge nn. 312, 438, 675 e 1084.

PACINI, *relatore*

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI)

(Estensore GARIBALDI)

19 novembre 1986

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime parere favorevole, con le seguenti osservazioni:

in via generale, occorre tener presente che la normativa in esame costituisce anche la sede per l'attuazione di una direttiva comunitaria (la n. 1263 del 1980 del Consiglio delle Comunità europee) e ciò induce ad una particolare attenzione, al fine di verificare se l'atto interno di ricezione sia adeguato al contenuto della direttiva stessa; sotto questo profilo l'articolo 2 dovrà essere opportunamente vagliato in sede di merito con l'obiettivo di evitare disarmonie con il diritto comunitario;

con specifico riguardo all'articolo 4, che sostituisce l'articolo 81 del testo unico sulla circolazione stradale vigente, si fa riferimento ad un «medico responsabile dei servizi di base»: l'inciso andrebbe meglio precisato; troppo generico risulta anche, al quarto comma del nuovo testo dell'articolo 81, il richiamo ai comuni «di maggiore importanza»;

all'articolo 7 si fa riferimento alla buona condotta: al riguardo, è consigliabile ricorrere ad elementi obiettivi (ad esempio, assenza di procedimenti penali pendenti);

all'articolo 17, secondo capoverso, la fattispecie va meglio delimitata, introducendo elementi obiettivi di riscontro, al fine di circoscrivere più congruamente la discrezionalità di ufficiali, funzionari ed agenti; va inoltre rilevato che la parte concernente le sanzioni in caso di rifiuto dell'accertamento (comma 2) va rivisto, alla luce delle finalità preventive perseguite dal provvedimento; innanzitutto, non sembra il caso di introdurre sanzioni penali, e più opportune sembrano invece le sanzioni amministrative; occorre poi valutare l'ipotesi di disporre l'accertamento (con i conseguenti meccanismi sanzionatori) solo in caso di avvenuta infrazione e comunque, in caso di rifiuto, si potrebbe fissare il divieto di proseguire nella guida per un periodo di almeno tre ore dalla verifica stessa, stabilendo cioè presuntivamente che il rifiuto equivalga ad acclaramento dello stato di ebbrezza.

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

(Estensore COLELLA)

22 ottobre 1986

La Commissione, esaminato il disegno di legge, per quanto di propria competenza, esprime parere favorevole.

PARERE DELLA GIUNTA PER GLI AFFARI DELLE COMUNITÀ EUROPEE

(Estensore PETRILLI)

16 ottobre 1986

Il provvedimento concerne la istituzione di una patente comunitaria e si riferisce alla prima di una serie di tappe necessariamente graduali: essa ha come scopo specifico la creazione di un modello comunitario di patente nazionale, la fissazione di criteri omogenei per l'esame di guida ed il riconoscimento della validità delle patenti nazionali di un Paese della CEE presso tutti gli altri, sia per il caso della circolazione che per quello del trasferimento di un individuo da uno Stato all'altro.

Il disegno di legge presenta alcune caratteristiche che la Giunta ha avuto modo di rilevare criticamente con riferimento ad altri disegni di legge ed in più di un'occasione. Innanzitutto, nato originariamente per recepire con urgenza la vecchia direttiva comunitaria 1263 del 1980, esso è divenuto occasione per l'introduzione di norme diverse concernenti ad esempio: il funzionamento delle autoscuole, l'apprendimento della guida, i *tests* alcolemici del guidatore, le cinture di sicurezza per determinati tipi di veicoli e le modalità per il trasporto di bambini. In secondo luogo, il disegno di legge non sembra rispettare alcuni precisi termini di scadenza, e innanzitutto quello ultimativo del 1° gennaio 1986, che avrebbe dovuto corrispondere all'inizio dell'obbligo del rilascio di patenti secondo il comune modello comunitario.

Si noti anche che nella dizione dell'articolo 2 del disegno di legge che elenca i tipi di patente consentiti, la categoria *sub* A cita quello riferito ad alcuni tipi di motoveicoli leggeri e non ha corrispondenza con la dizione della direttiva che invece si riferisce ai motocicli. Tale ultima dizione corrisponde del resto a quella del modello comunitario di patente di cui all'allegato I della direttiva. La differenza di nomenclatura si spiega considerando che la vigente legislazione italiana riconduce i motocicli nella categoria dei motoveicoli e per motocicli intende solo i veicoli a due ruote, laddove, nella sua accezione comunitaria, la dizione motocicli si riferisce anche ai veicoli a tre ruote. Il problema va comunque segnalato ai fini di un eventuale approfondimento nel corso dell'esame di merito. La differenza di dizione sembra, infatti, comportare anche una differenza di regolamentazione, segnatamente per quanto riguarda la ripartizione dei tipi di motoveicoli ai fini della identificazione del tipo di patente necessaria.

In particolare, si rileva che la possibilità attribuita alla patente di categoria B di assorbire anche la patente A (per i motoveicoli leggeri a tre ruote) non si armonizza con l'articolo 3 della direttiva che opera invece una distinzione netta.

Va rilevato ancora che la normativa comunitaria ha previsto per i motocicli (e quindi, nella accezione nazionale, per i motoveicoli fino a 400 chilogrammi) una patente speciale, quella appunto di tipo A che (a differenza di quanto avviene ancora oggi in Italia) non è nè sostituibile nè assorbibile dagli altri tipi di patente ed il cui rilascio è conseguente a prove speciali (vedasi il punto 5.6 dell'allegato II della direttiva). Si tratta del principio cosiddetto del «non contenimento» della patente A, che la Giunta segnala alla Commissione di merito per la sua importanza e che ha come riflessi: *a*) l'obbligo di prevedere prove speciali di guida, obbligo che il disegno di legge non soddisfa esplicitamente e che presumibilmente rinvia al contenuto dei decreti del Ministro dei trasporti previsti *sub* articolo 8; *b*)il problema della validità transitoria delle altre patenti, di tipo differente da quella A e rilasciate in precedenza, ai fini dell'abilitazione della guida di motocicli. A

questo riguardo, l'articolo 10 del disegno di legge, al comma 2, ha previsto in via transitoria che le patenti di guida di tipo differente dalla A, se conseguite prima del 1° gennaio 1986, sono valide anche per la guida di motoveicoli della categoria A. A questo punto è però logico chiedersi quale sia il regime destinato a regolare la guida dei motoveicoli (o motocicli, nella dizione comunitaria) nel periodo successivo al 1° gennaio 1986 e fino all'entrata in vigore della legge ora in esame che — secondo l'articolo 2, comma 2, del disegno di legge — è rimandata al dodicesimo mese successivo alla pubblicazione.

Ancora qualche annotazione formale: la parola «estesa» contenuta al comma 1, lettera *c*), dell'articolo 1 è apparentemente priva di significato ed è frutto di una mancata correzione; i commi 2 e 3 dell'articolo 4 appaiono tecnicamente mal coordinati con il resto dell'articolo, nel senso che il comma 3 meglio figurerebbe come ultimo comma del rinnovato articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, mentre il comma 2 potrebbe rappresentare, in fondo all'articolo, e fuori dal testo dell'articolo 81, un comma a sè stante.

La Giunta prende atto della volontà di attuare finalmente in Italia — anche se con un ritardo ancora più grave del solito — una normativa comunitaria tanto significativa e importante e, esprimendo in questo senso il suo parere positivo, lo accompagna con le osservazioni critiche che precedono.

DISEGNO DI LEGGE N. 1878

APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Art. 1.

1. Le lettere *c*), *d*) e *g*) del primo comma dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituite dalle seguenti:

«*c*) anni sedici per guidare motoveicoli di cilindrata fino a 125 centimetri cubi che non trasportino altre persone oltre al conducente; macchine agricole che non superino i limiti di sagoma e di peso stabiliti dai commi dal primo al quinto dell'articolo 69 e che non superino la velocità di 40 chilometri/ora, la cui guida sia consentita con patente per motoveicoli della categoria A estesa, semprechè non trasportino altre persone oltre al conducente;

d) anni diciotto per guidare motoveicoli di cilindrata fino a 125 centimetri cubi che trasportino altre persone oltre al conducente; motoveicoli di cilindrata oltre i 125 centimetri cubi e non superiori, per i motocicli, a 350 centimetri cubi; autovetture e autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose aventi il quoziente fra la potenza massima del motore e la tara del veicolo non superiore a 130 cavalli/tonnellata, purchè non sviluppino una velocità, calcolata in corrispondenza del regime di potenza massima, superiore a 180 chilometri/ora; autocaravans; autoveicoli per uso speciale con o senza rimorchio; macchine agricole e macchine operatrici;

g) anni ventuno per guidare moticicli di cilindrata superiore a 350 centimetri cubi;

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

1. *Identico*:

«*c*) anni sedici per guidare motoveicoli di cilindrata fino a 125 centimetri cubi che non trasportino altre persone oltre al conducente; macchine agricole che non superino i limiti di sagoma e di peso stabiliti dai commi dal primo al quinto dell'articolo 69 e che non superino la velocità di 40 chilometri/ora, la cui guida sia consentita con patente per motoveicoli della categoria A, semprechè non trasportino altre persone oltre al conducente;

d) anni diciotto per guidare veicoli a motore diversi da quelli indicati nella lettera *c*) o motoveicoli di cilindrata fino a 125 centimetri cubi che trasportino altre persone oltre al conducente;

g) anni ventuno per guidare i veicoli di cui alla lettera *f*), quando il conducente non

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

autovetture e autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose, aventi il quoziente fra la potenza massima del motore e la tara del veicolo superiore a 130 cavalli/tonnellata, o che comunque sviluppino una velocità, calcolata in corrispondenza del regime di potenza massima, superiore a 180 chilometri/ora; i veicoli di cui alla lettera *f*), quando il conducente non sia munito del certificato di abilitazione professionale; motocarrozzette ed autovetture in servizio da piazza o di noleggio con conducente; autobus, autocarri, autotreni, autosnodati, adibiti al trasporto di persone».

2. La lettera *b*) del terzo comma dell'articolo 79 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dall'articolo 1 della legge 14 agosto 1974, n. 394, è sostituita dalla seguente:

«*b*) anni 60 per guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone. Tale limite può essere elevato, anno per anno, fino a 65 anni qualora il conducente consegua uno specifico attestato di idoneità psico-fisica a seguito di visita medica specialistica annuale, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti».

Art. 2.

1. I commi primo e secondo dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel testo sostituito dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, sono sostituiti dai seguenti:

«Non si possono guidare autoveicoli o motoveicoli senza avere conseguito la patente di guida rilasciata dalla prefettura nella cui circoscrizione è compreso il comune di residenza del richiedente.

Le patenti di guida conformi al modello comunitario sono distinte nelle seguenti ca-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

sia munito del certificato di abilitazione professionale; motocarrozzette ed autovetture in servizio da piazza o di noleggio con conducente; autobus, autocarri, autotreni, autosnodati, adibiti al trasporto di persone».

2. *Identico.*

Art. 2.

1. *Identico*:

«*Identico.*

Identico:

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)	(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)
tegorie e consentono di guidare su strada i veicoli delle rispettive categorie:	
A) motoveicoli di massa a vuoto sino a 400 kg o di massa complessiva sino a 1300 kg;	A) motocicli, altri motoveicoli di massa a vuoto sino a 400 kg. o di massa complessiva sino a 1300 kg;
B) motoveicoli, esclusi i motocicli; autoveicoli di massa complessiva non superiore a 3,5 tonnellate ed il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, non è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero ovvero un rimorchio che non ecceda la massa a vuoto del veicolo trainante e non comporti una massa complessiva totale a pieno carico per i due veicoli superiore a 3,5 tonnellate;	B) *identica*;
C) autoveicoli, esclusi quelli della categoria D, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, anche se trainanti un rimorchio leggero;	C) *identica*;
D) autobus ed altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, anche se trainanti un rimorchio leggero;	D) *identica*;
E) autoveicoli appartenenti alle categorie B, C e D, per ciascuna delle quali il conducente sia abilitato, quando trainano un rimorchio che non rientra in quelli indicati in ciascuna delle precedenti categorie; autoarticolati e autosnodati destinati al trasporto di persone purchè il conducente sia abilitato per autoveicoli della categoria D; altri autosnodati purchè il conducente sia abilitato per autoveicoli della categoria C».	E) *identica*».
2. La patente di guida di cui al primo comma dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, così come modificato dal precedente comma, è resa conforme al modello comunitario allegato alla direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 80/1263/CEE entro il dodicesimo mese successivo alla data di pubblicazione della presente legge.	2. *Identico*.
3. Il comma quarto dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno	3. *Identico*.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

1959, n. 393, nel testo sostituito dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è sostituito dal seguente:

«I mutilati ed i minorati fisici, anche se affetti da più minorazioni, possono ottenere la patente per motoveicoli ed autoveicoli delle categorie A, B e C speciali, anche se trainanti un rimorchio leggero. Le patenti speciali di categoria C possono essere limitate alla guida di veicoli di particolari tipi e caratteristiche in relazione all'esito degli accertamenti di cui al terzo comma dell'articolo 81. Le limitazioni devono essere riportate sulla patente e devono precisare, ove ricorra, quale protesi sia prescritta e/o quale tipo di adattamento sia richiesto sul veicolo. Essi non possono comunque guidare i veicoli in servizio da piazza o di noleggio con conducente per trasporto di persone o in servizio di linea, le autoambulanze, nonchè i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose ovvero al trasporto di più di otto persone oltre il conducente».

4. Il comma ottavo dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel testo sostituito dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è sostituito dal seguente:

«Con decreto del Ministro dei trasporti sono stabilite le modalità per l'accertamento di tali requisiti e per l'individuazione dei motoveicoli, delle autovetture e degli autoveicoli di cui al comma precedente nonchè le norme necessarie per evitare i rischi di falsificazione delle patenti di guida».

5. Il comma sedicesimo dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel testo sostituito dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è abrogato.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

4. *Identico*:

«Con decreto del Ministro dei trasporti sono stabilite le modalità per l'accertamento di tali requisiti e per l'individuazione dei motoveicoli, delle autovetture e degli autoveicoli di cui al comma precedente. Con decreto interministeriale dei Ministri dei trasporti e dell'interno sono altresì stabilite le norme necessarie per evitare i rischi di falsificazione delle patenti di guida».

5. *Identico*.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

Art. 3.

1. Dopo l'articolo 80-*ter* del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificato dall'articolo 142 della legge 24 novembre 1981, n. 689, è inserito il seguente articolo:

«Art. 80-*quater*. - (*Indicazione del gruppo sanguigno nelle patenti di guida*). — Le patenti di guida di cui all'articolo 80 conformi al modello comunitario debbono contenere l'indicazione completa del gruppo sanguigno di appartenenza del titolare.

Il titolare è tenuto a controllare, all'atto del ritiro della patente, sia nel caso di primo rilascio che in quelli di estensione o duplicato, l'esattezza dell'indicazione contenuta al riguardo nella patente stessa, chiedendone entro dieci giorni la rettifica, in caso di constatato errore, all'ufficio della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione».

2. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della sanità, da emanare entro il sesto mese successivo alla data di pubblicazione della legge, sono stabilite le modalità di attuazione di quanto disposto con il presente articolo.

3. La legge 12 dicembre 1962, n. 1702, è abrogata.

Art. 4.

L'articolo 81 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«Art. 81. — (*Requisiti fisici e psichici per la patente di guida*). — Non può essere ammesso all'esame per ottenere la patente di guida chi sia affetto da malattia fisica o psichica, deficienza organica o minorazione anatomica o funzionale che impedisca di condurre con sicurezza veicoli a motore.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 3.

1. Nel testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dopo l'articolo 80-*ter*, inserito dall'articolo 142 della legge 24 novembre 1981, n. 689, è inserito il seguente:

«*Identico*».

2. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della sanità, da emanare entro il sesto mese successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di attuazione di quanto disposto con il presente articolo.

3. *Identico*.

Art. 4.

1. *Identico*:

«*Identico*.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

Il relativo accertamento, tranne per i casi stabiliti nel quarto comma, è effettuato dall'ufficio medico legale dell'unità sanitaria locale territorialmente competente o da un ispettore medico dell'Ente delle ferrovie dello Stato o da un medico del distretto militare territoriale o da un medico responsabile dei servizi di base del distretto sanitario, tutti in attività di servizio.

L'accertamento di cui al comma precedente deve risultare da certificazione di data non anteriore a due mesi dalla presentazione della domanda per sostenere l'esame.

L'accertamento delle condizioni psicofisiche e psico-tecniche è effettuato da commissioni mediche locali costituite in ogni provincia presso le unità sanitarie locali nei comuni di maggiore importanza nei riguardi:

a) dei mutilati e minorati fisici;

b) di coloro che abbiano superato i 65 anni di età ed abbiano titolo a guidare motocarrozzette ed autovetture in servizio da piazza, autocarri di peso complessivo, a pieno carico, superiore a 35 quintali, autotreni, autoarticolati, autosnodati adibiti al trasporto di cose il cui peso complessivo, a pieno carico, non sia superiore a 200 quintali, macchine operatrici;

c) dei titolari di patente per la guida dei motoveicoli o degli autoveicoli di cui al settimo comma dell'articolo 80;

d) di coloro per i quali è fatta richiesta dal prefetto o dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Avverso il giudizio delle commissioni di cui al precedente comma è ammesso ricorso entro trenta giorni al Ministro dei trasporti, il quale decide avvalendosi del parere degli organi sanitari periferici dell'Ente delle ferrovie dello Stato, fintanto che non sarà diversamente disposto ai sensi del sesto comma dell'articolo 24 della legge 17 maggio 1985, n. 210.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Il relativo accertamento, tranne per i casi stabiliti nel quarto comma, è effettuato dall'ufficio medico legale dell'unità sanitaria locale territorialmente competente o da un ispettore medico dell'Ente delle ferrovie dello Stato o da un medico del distretto militare territoriale o da un medico responsabile dei servizi di base del distretto sanitario o da un medico del ruolo professionale dei sanitari della polizia di Stato o da un ispettore medico del Ministero del lavoro, tutti in attività di servizio.

Identico.

Identico:

a) *identica*;

b) di coloro che abbiano superato i 65 anni di età ed abbiano titolo a guidare motocarrozzette ed autovetture in servizio da piazza, autocarri di peso complessivo, a pieno carico, superiore a 3,5 tonnellate, autotreni, autoarticolati, autosnodati adibiti al trasporto di cose il cui peso complessivo, a pieno carico, non sia superiore a 20 tonnellate, macchine operatrici;

c) *identica*;

d) *identica*.

Identico.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

Di tale parere il Ministro dei trasporti si avvale anche in sede di decisione del ricorso avverso la revoca della patente di guida disposta dal prefetto ai sensi del tredicesimo comma, numero 1), dell'articolo 91».

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Di tale parere il Ministro dei trasporti si avvale anche in sede di decisione del ricorso avverso la revoca della patente di guida disposta dal prefetto ai sensi del tredicesimo comma, numero 1), dell'articolo 91.

Per esprimersi sui ricorsi inoltrati dagli aspiranti di cui al quarto comma, lettera *a*), il Ministro dei trasporti si avvale della collaborazione di medici appartenenti ai servizi territoriali della riabilitazione.

Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della sanità, sono stabiliti:

a) i requisiti psico-fisici e psico-tecnici per conseguire e confermare le patenti di guida;

b) le modalità di rilascio ed i modelli dei certificati medici;

c) le mutilazioni o le minorazioni anatomiche e funzionali che non impediscono ai minorati e mutilati fisici il rilascio della patente delle categorie A, B e C speciali;

d) la composizione e le modalità di funzionamento delle commissioni mediche di cui al quarto comma del presente articolo, delle quali dovrà far parte un medico appartenente ai servizi territoriali della riabilitazione, qualora vengano sottoposti a visita aspiranti conducenti di cui alla lettera *a*) del medesimo quarto comma e, sempre in questa ipotesi, con l'intervento, ove ritenuto opportuno dalla commissione o richiesto dall'interessato, di un ingegnere appartenente al ruolo della carriera direttiva tecnica della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Il decreto di cui al comma precedente è emanato previo parere, per gli aspetti relativi ai portatori di *handicap*, di un apposito comitato tecnico istituito con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della sanità. Il comitato ha anche il compito di fornire alle commissioni mediche locali informazioni sul continuo progresso tecnico-scientifico che ha riflessi sulla guida di veicoli a motore da parte dei portatori di *handicap*».

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

2. In attesa della adozione dei decreti di cui al comma 2 dell'articolo 16 della presente legge restano ferme le disposizioni attuative di cui all'ultimo comma dell'articolo 81 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successiva modificazione.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della sanità, sono stabiliti:

a) i requisiti psico-fisici e psico-tecnici per conseguire e confermare le patenti di guida;

b) le modalità di rilascio ed i modelli dei certificati medici;

c) le mutilazioni o le minorazioni anatomiche e funzionali che non impediscono ai minorati e mutilati fisici il rilascio della patente delle categorie A, B e C speciali;

d) la composizione e le modalità di funzionamento delle commissioni mediche di cui al quarto comma.

Art. 5.

1. Il terzo comma dell'articolo 82 del testo unico delle nome sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è abrogato.

Art. 6.

1. I commi primo e secondo dell'articolo 83 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dai seguenti:

«A chi ha fatto domanda per sostenere l'esame per la patente di guida ovvero per l'estensione di validità della patente ad altre categorie di veicoli ed è in possesso dei

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

2. *Identico.*

3. Il comitato tecnico di cui al nono comma dell'articolo 81 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, così come modificato dal comma 1 del presente articolo, è istituito entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Art. 5.

Identico.

Art. 6.

1. *Identico*:

«*Identico.*

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

requisiti fisici e psichici prescritti, è rilasciata un'autorizzazione per esercitarsi alla guida.

L'autorizzazione consente all'aspirante di esercitarsi su veicoli delle categorie per le quali è stata richiesta la patente o l'estensione di validità della medesima, purchè al suo fianco si trovi, in funzione d'istruttore, persona munita di patente valida per la stessa categoria e per la categoria D, il quale deve, a tutti gli effetti, vigilare sulla marcia del veicolo intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità».

2. Nei commi quinto e sesto del medesimo articolo 83 le parole «per la stessa categoria di veicoli» sono sostituite con le seguenti: «per la stessa categoria di veicoli e per la categoria D».

Art. 7.

1. L'articolo 84 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«Art. 84. – (*Autoscuole*). — Le scuole per l'istruzione e la formazione dei conducenti e per l'educazione stradale sono denominate autoscuole.

Restano fermi gli attuali compiti delle province in materia di autorizzazione e di vigilanza amministrativa sulle autoscuole.

L'autorizzazione può essere rilasciata a persone fisiche o giuridiche o a società aventi o meno personalità giuridica. Il titolare

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

L'autorizzazione consente all'aspirante di esercitarsi su veicoli delle categorie per le quali è stata richiesta la patente o l'estensione di validità della medesima, purchè al suo fianco si trovi, in funzione d'istruttore, persona di età non superiore a 65 anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore, la quale deve, a tutti gli effetti, vigilare sulla marcia del veicolo intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità.

Per gli aspiranti all'ottenimento della patente per la guida di motoveicoli non si applicano le norme di cui al comma precedente».

2. Nel comma quinto del medesimo articolo 83 le parole da: «per la stessa categoria» fino a: «comma nono» sono sostituite dalle parole: «ai sensi del comma secondo, è punito con la sanzione amministrativa da lire 400.000 a lire 800.000». Nel comma sesto del già citato articolo 83 le parole: «per la stessa categoria di veicoli» sono sostituite dalle seguenti: «ai sensi del comma secondo».

Art. 7.

1. *Identico*:

«*Identico*.

Identico.

Identico.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)	(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)
dell'autorizzazione o, in caso di società o ente, il legale rappresentante deve avere la gestione diretta e personale dell'esercizio e dei beni patrimoniali dell'autoscuola, rispondendo del suo regolare funzionamento nei riguardi dell'amministrazione provinciale.	
L'autorizzazione è rilasciata a chi abbia compiuto gli anni 21, risulti di buona condotta e sia in possesso di adeguata capacità finanziaria, di diploma di istituto medio di secondo grado e di abilitazione quale insegnante di teoria o istruttore di guida. Per le persone giuridiche i requisiti del presente comma, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere posseduta dalla persona giuridica, sono richiesti al legale rappresentante.	*Identico.*
L'autorizzazione non può essere concessa ai delinquenti abituali, professionali o per tendenza e a coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dall'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.	*Identico.*
L'autorizzazione può essere negata alle persone indicate nell'articolo 1 della citata legge.	*Identico.*
L'autoscuola deve possedere un'adeguata attrezzatura tecnica o didattica e disporre di insegnanti ed istruttori riconosciuti idonei dal Ministero dei trasporti sulla base di apposita qualifica professionale conseguita ai sensi della legge 21 dicembre 1978, n. 845. Qualora più autoscuole autorizzate si consorzino e costituiscano un centro d'istruzione automobilistica, riconsciuto dall'amministrazione provinciale secondo norme fissate con decreto del Ministro dei trasporti, le dotazioni complessive, in personale ed attrezzature, possono essere adeguatamente ridotte.	L'autoscuola deve possedere un'adeguata attrezzatura tecnica e didattica e disporre di insegnanti ed istruttori riconosciuti idonei dal Ministero dei trasporti sulla base di apposita qualifica professionale conseguita ai sensi della legge 21 dicembre 1978, n. 845. Qualora più autoscuole autorizzate si consorzino e costituiscano un centro d'istruzione automobilistica, riconosciuto dall'amministrazione provinciale secondo norme fissate con decreto del Ministro dei trasporti, le dotazioni complessive, in personale ed attrezzature, possono essere adeguatamente ridotte.
L'autorizzazione è sospesa per un periodo da uno a tre mesi quando:	*Identico.*
a) l'attività dell'autoscuola non si svolga regolarmente;	
b) il titolare non provveda alla sostituzione degli insegnanti o degli istruttori che non siano più ritenuti idonei dall'amministrazione provinciale;	

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)	(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)
c) il titolare non ottemperi alle disposizioni date dall'amministrazione provinciale ai fini del regolare funzionamento dell'autoscuola.	
L'autorizzazione è revocata quando:	*Identico.*
a) siano venuti meno la capacità finanziaria e i requisiti morali del titolare;	
b) venga meno l'attrezzatura tecnica dell'autoscuola;	
c) sia stato adottato più di un provvedimento di sospensione.	
Con riferimento ai commi secondo e settimo del presente articolo il regolamento conterrà i requisiti di idoneità degli insegnanti e degli istruttori delle autoscuole per conducenti; le prescrizioni sui locali e sull'arredamento didattico, anche al fine di consentire l'eventuale svolgimento degli esami nonchè la durata dei corsi; i programmi di esame per l'accertamento della idoneità tecnica degli insegnanti e degli istruttori; i programmi di esame per il conseguimento della patente di guida.	*Identico.*
Chiunque gestisce un'autoscuola senza autorizzazione è punito con l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda da lire un milione a lire due milioni. Nella sanzione amministrativa da lire 150.000 a lire 300.000 incorre chi, non occasionalmente, insegna teoria o istruisce alla guida senza essere a ciò abilitato ed autorizzato».	Chiunque gestisce un'autoscuola senza autorizzazione è punito con l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda da lire 1.500.000 a lire 2.500.000. Nella sanzione amministrativa da lire 500.000 a lire 1.000.000 incorre chi, non occasionalmente, insegna teoria o istruisce alla guida senza essere a ciò abilitato ed autorizzato».
2. I compiti delle province in materia di autorizzazione e di vigilanza amministrativa sulle autoscuole sono svolti sulla base di appositi regolamenti redatti nel rispetto dei princìpi fissati dalla presente legge e dei criteri generali stabiliti dal Ministro dei trasporti per la vigilanza tecnica sull'insegnamento e per la limitazione numerica delle autoscuole in relazione alla popolazione, all'indice della motorizzazione e all'estensione del territorio.	2. *Identico.*
Art. 8.	Art. 8.
1. L'articolo 85 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale,	1. *Identico*:

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«Art. 85. — (*Esame di idoneità*). — Per ottenere la patente di guida occorre sostenere due prove d'esame consistenti in:

a) per la patente di guida per motoveicoli ed autoveicoli delle categorie A e B:

1) prova di teoria concernente:

1-*a*) conoscenza ragionata delle norme di circolazione e della segnaletica stradale;

1-*b*) nozioni sulle cause più frequenti di incidenti stradali, sulle cautele da osservare, sulla responsabilità civile e penale e sulle garanzie assicurative;

1-*c*) nozioni di pronto soccorso finalizzate all'assistenza alle vittime di incidenti stradali, nonchè agli effetti derivanti dall'uso di bevande alcooliche, di farmaci, di psicofarmaci, di sostanze stupefacenti e da particolari condizioni fisiche e psichiche;

1-*d*) nozioni fondamentali sugli elementi del veicolo essenziali per la sicurezza stradale e per la protezione degli occupanti;

2) prova pratica di guida, cui si può essere ammessi dopo il superamento della prova di teoria, concernente abilità alla guida, padronanza del veicolo e corretto comportamento in circolazione;

b) per la patente di guida per autoveicoli delle categorie C, D ed E, oltre a quanto previsto alla lettera *a*):

1) conoscenza ragionata delle specifiche norme concernenti la circolazione dei veicoli per i quali viene richiesta la abilitazione alla guida;

2) conoscenza del funzionamento e della manutenzione sia degli elementi del veicolo essenziali per la sicurezza stradale e per la protezione degli occupanti, che di tutti gli altri dispositivi e parti che hanno un interesse particolare per la sicurezza.

Gli esami sono effettuati da dipendenti appartenenti al ruolo della carriera direttiva

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

«*Identico*.

Gli esami, compresi quelli relativi alla revisione della patente di guida, sono effet-

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Gli esami per il conseguimento delle patenti A, B e C, non limitate a veicoli espressamente adattati, sono effettuati anche da dipendenti di altri ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione all'uopo abilitati, secondo le disposizioni vigenti.

Gli esami sono effettuati secondo direttive e modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e con il ricorso a sussidi audiovisivi, schede di esame e quant'altro necessario per una uniforme formulazione del giudizio.

L'esame di coloro che hanno frequentato un'autoscuola può svolgersi presso la stessa se dotata di locali riconosciuti dalla competente amministrazione provinciale idonei allo scopo o presso centri di istruzione da questa formati e legalmente costituiti.

Le prove d'esame sono pubbliche.

Le prove d'esame non possono essere sostenute prima che sia trascorso un mese dalla data del rilascio dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida; la prova pratica di guida non può essere sostenuta prima che risulti che il titolare sia in possesso dei requisiti morali indicati nell'articolo 82, comma primo.

Tra una prova d'esame sostenuta con esito sfavorevole ed una successiva prova deve trascorrere almeno un mese.

Gli esami possono essere sostenuti entro il termine di validità dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida. Nel limite di detta validità è consentito ripetere, per una volta soltanto, una delle due prove d'esame».

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

tuati da dipendenti appartenenti al ruolo della carriera direttiva tecnica della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Gli esami per il conseguimento delle patenti A e B non limitate a veicoli espressamente adattati, sono effettuati anche da dipendenti di altri ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione all'uopo abilitati, secondo le disposizioni vigenti.

Gli esami sono effettuati secondo direttive e modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti sulla base delle direttive CEE e con il ricorso a sussidi audiovisivi, questionari d'esame e quant'altro necessario per una uniforme formulazione del giudizio.

Identico.

Identico.

Identico.

Identico.

Identico».

2. Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge i risultati conseguiti durante lo svolgimento della prova di esame di cui all'articolo 85 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dal comma 1 del presente

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

2. Al fine di poter guidare motoveicoli della categoria A negli Stati membri della CEE ovvero di poter ivi eventualmente ottenere la successiva conversione della patente italiana in patente valida per la guida di motoveicoli della categoria A, i titolari di patente nazionale valida per la guida di motoveicoli della categoria A, conseguita prima della data di entrata in vigore della presente legge, che siano residenti in Italia e che ne facciano richiesta ad un ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, possono ottenere, dopo aver superato un esame di abilità alla guida di motocicli, secondo i criteri e le modalità stabiliti dal Ministero dei trasporti, un certificato di idoneità.

Art. 9.

1. I commi primo e secondo dell'articolo 86 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dai seguenti:

«Per guidare macchine agricole, escluse quelle con conducente a terra, nonchè macchine operatrici, escluse quelle a vapore, che circolano su strada, occorre avere ottenuto una delle patenti di cui al secondo comma dell'articolo 80 e precisamente:

della categoria A, per la guida delle macchine agricole indicate dall'articolo 79 primo comma, lettera *c*);

della categoria B, per la guida delle macchine agricole nonchè delle macchine operatrici.

Con decreto del Ministro dei trasporti sono stabiliti i tipi e le caratteristiche dei veicoli di cui al primo comma che, eventualmente adattati, possono essere guidati da mutilati e

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

articolo, dovranno essere riportati su un'apposita scheda predisposta dalla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione indicante le modalità in cui si sostanzia la prova stessa.

3. *Identico.*

Art. 9.

Identico.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

minorati fisici con patenti A e B speciali, previste dal quarto comma dell'articolo 80».

Art. 10.

1. I commi primo e terzo dell'articolo 87 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono abrogati.

2. I commi secondo e quarto del medesimo articolo 87 sono sostituiti dai seguenti:

«Le patenti di guida valevoli per le categorie C e D sono valide, rispettivamente, anche per la guida dei veicoli della categoria B e per quella dei veicoli delle categorie B e C. Tuttavia le patenti di guida, valevoli per la categoria B o superiore, conseguite anteriormente al 1° gennaio 1986, sono valide anche per la guida dei motoveicoli della categoria A»;

«La patente di guida per veicoli delle categorie A, B e C speciali rilasciata a mutilati o minorati fisici è valida soltanto per la guida dei veicoli in essa indicati».

Art. 11.

1. Il secondo ed il terzo comma dell'articolo 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dai seguenti:

«La patente di guida per autoveicoli e motoveicoli delle categorie A e B speciali rilasciata a mutilati e minorati fisici e quella per autoveicoli delle categorie C e D sono valide per cinque anni.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 10.

1. *Identico.*

2. I commi secondo e quarto del medesimo articolo 87 sono sostituiti, rispettivamente, dai seguenti:

«Le patenti di guida valevoli per le categorie C e D sono valide, rispettivamente, anche per la guida dei veicoli della categoria B e per quella dei veicoli delle categorie B e C»;

«La patente di guida per veicoli delle categorie A, B e C speciali, rilasciata a mutilati o minorati fisici, è valida soltanto per la guida dei veicoli in essa indicati».

3. Le patenti di guida, valevoli per la categoria B o superiore, conseguite anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, sono valide anche per la guida dei motoveicoli della categoria A.

Art. 11.

Identico.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

Il Ministro dei trasporti, con propri decreti, può stabilire termini di validità più ridotti per determinate categorie di patenti anche in relazione all'uso cui sono destinati i veicoli condotti, all'età dei conducenti o ai loro requisiti psico-fisici, psico-tecnici ed attitudinali, determinando altresì in quali casi debba addivenirsi alla sostituzione della patente».

Art. 12.

1. Dopo l'articolo 88 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è inserito il seguente articolo:

«Art. 88-*bis*. — (*Patenti speciali*). — Ogni qualvolta negli articoli del presente testo unico, ed in quelli del relativo regolamento di esecuzione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, si fa riferimento alla patente della categoria F, questa va intesa, secondo i casi, come patente delle categorie A, B o C speciali, per la guida dei veicoli adattati in relazione alla particolare mutilazione o menomazione posseduta dal suo titolare.

Ogni qualvolta negli articoli del presente testo unico, ed in quelli del relativo regolamento di esecuzione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, si fa riferimento alla patente A o B rilasciata a mutilati o minorati fisici, questa va intesa, secondo i casi, come patente della categoria A, B o C speciale, senza adattamento del veicolo».

2. Le disposizioni di cui al primo comma dell'articolo 88-*bis* del testo unico delle norme sulla disciplina stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, così come disciplinato dal primo comma del presente articolo, si applicano anche alla fattispecie prevista nella legge 9 aprile 1986, n. 97.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 12.

1. *Identico*:

«Art. 88-*bis*. — (*Patenti speciali*). — Ogni qualvolta negli articoli del presente testo unico, ed in quelli del relativo regolamento di esecuzione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, si fa riferimento alla patente della categoria F, questa va intesa, secondo i casi, come patente delle categorie A, B o C speciali, per la guida dei veicoli adattati in relazione alla particolare mutilazione o menomazione posseduta dal suo titolare.

Ogni qualvolta negli articoli del presente testo unico, ed in quelli del relativo regolamento di esecuzione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, si fa riferimento alla patente A o B rilasciata a mutilati o minorati fisici, questa va intesa, secondo i casi, come patente delle categorie A, B o C speciali, senza adattamento del veicolo».

2. Le disposizioni di cui al primo comma dell'articolo 88-*bis* del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, introdotto dal comma 1 del presente articolo, si applicano anche alla fattispecie prevista nella legge 9 aprile 1986, n. 97.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

Art. 13.

1. Il comma tredicesimo dell'articolo 91 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel testo modificato dall'articolo 2 della legge 9 luglio 1967, n. 572, è sostituito dal seguente:

«La patente è revocata dal prefetto:

1) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti;

2) quando il titolare non sia più in possesso dei requisiti morali previsti dall'articolo 82, comma primo;

3) quando il titolare, sottoposto ad esame di idoneità ai sensi dell'articolo 89, risulti non più idoneo;

4) quando il titolare abbia ottenuto la sostituzione della propria patente con altra rilasciata da uno Stato estero».

Art. 14.

1. L'articolo 98 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«Art. 98. – (*Circolazione con patenti di guida rilasciate da Stati esteri*). — I conducenti muniti di patente di guida o di permesso internazionale rilasciati da uno Stato estero possono guidare in Italia autoveicoli e motoveicoli delle stesse categorie per le quali è valida la loro patente o il loro permesso, purchè non siano residenti in Italia da oltre un anno.

Qualora la patente o il permesso internazionale rilasciati dallo Stato estero non siano conformi ai modelli stabiliti in convenzioni internazionali cui l'Italia abbia aderito, essi debbono essere accompagnati da una traduzione ufficiale in lingua italiana o da un documento equipollente. Resta salvo quanto

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 13.

Identico.

Art. 14.

Identico.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

stabilito in particolari convenzioni internazionali.

I conducenti muniti di patente o di permesso internazionale rilasciati da uno Stato estero nel quale, per la guida di determinati veicoli, è prescritto altresì il possesso di un certificato di abilitazione professionale o di altri titoli abilitativi, oltre che della patente o del permesso rilasciati dallo Stato stesso, devono essere muniti, per la guida dei suddetti veicoli, dei necessari titoli abilitativi di cui sopra, concessi dall'autorità competente dello Stato ove è stata rilasciata la patente.

Il divieto alla guida in Italia con patente estera può essere stabilito nelle ipotesi e con i criteri di cui al terzo e sesto comma dell'articolo 91; qualora il conducente si trovi ancora in Italia, i documenti vengono ritirati e conservati fino alla scadenza del periodo di sospensione o finchè il conducente non lasci il territorio nazionale, se tale partenza ha luogo prima della scadenza del periodo di sospensione.

Analoga interdizione alla guida è disposta, nelle ipotesi e con i criteri di cui al settimo comma dell'articolo 91, in base a sentenza dell'autorità giudiziaria.

I relativi provvedimenti di sospensione sono segnalati dall'autorità competente allo Stato che ha rilasciato la patente ed annotati, ove possibile, sul documento di guida.

Chiunque viola le disposizioni del comma secondo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire ventimila a lire cinquantamila».

Art. 15.

1. Dopo l'articolo 98 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è aggiunto il seguente articolo:

«Art. 98-*bis*. – (*Conversione di patenti di guida rilasciate da Stati esteri*). — I titolari di patente in corso di validità, rilasciata da uno Stato membro della Comunità economica

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 15.

Identico.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

europea, che abbiano acquisito la residenza anagrafica in Italia, possono ottenere, a richiesta e dietro consegna della patente, la patente per la guida di autoveicoli e motoveicoli delle stesse categorie per le quali è valida la loro patente senza sostenere l'esame di idoneità di cui all'articolo 85. La patente sostituita è restituita, da parte dell'autorità italiana che ha rilasciato la nuova patente, all'autorità dello Stato membro che l'ha rilasciata. Le stesse disposizioni si applicano per il certificato di abilitazione professionale, senza peraltro provvedere al ritiro dell'eventuale documento abilitativo a sè stante.

Le disposizioni di cui al precedente comma si applicano, a condizione di reciprocità, anche ai titolari di patenti di guida rilasciate da paesi terzi, fatto salvo quanto stabilito in accordi internazionali.

Il rilascio di patente in sostituzione di una patente di altro Stato avviene previo controllo del possesso da parte del richiedente dei requisiti psico-fisici, con i criteri della conferma di validità, e morali stabiliti rispettivamente dagli articoli 81 e 82.

L'accertamento dei requisiti psico-fisici non è richiesto qualora si dimostri che il rilascio della patente da sostituire, emessa da uno Stato membro della CEE, è stato subordinato al possesso di requisiti psico-fisici equivalenti a quelli previsti dalla normativa vigente. In questa ipotesi alla nuova patente non può essere accordata una validità che vada oltre il termine stabilito per la patente da sostituire.

Nel caso in cui è richiesta la sostituzione, ai sensi dei precedenti commi, di patente rilasciata da uno Stato estero, già in sostituzione di una precedente patente italiana, è rilasciata una nuova patente di categoria non superiore a quella originaria, per ottenere la quale il titolare sostiene l'esame di idoneità.

A coloro che, trascorso più di un anno dal giorno dell'acquisizione della residenza in Italia, guidano con patente o altro prescritto documento abilitativo, rilasciati da uno Sta-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

to estero, non più in corso di validità, si applicano le sanzioni previste per chi guida senza essere munito della patente di guida o del certificato di abilitazione professionale.

A coloro che, avendo acquistato la residenza in Italia da non oltre un anno, guidano con patente o altro necessario documento abilitativo, rilasciati da uno Stato estero, scaduti di validità, ovvero a coloro che, trascorso più di un anno dal giorno dell'acquisizione della residenza in Italia, guidano con i documenti di cui sopra in corso di validità, si applicano le sanzioni previste per chi guida con patente italiana scaduta di validità.

Nei casi di cui ai precedenti commi sesto e settimo, i documenti sono ritirati immediatamente da chi accerta l'infrazione e sono inviati alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, la quale provvede a restituirli allo Stato che li ha rilasciati, ovvero, se ancora in corso di validità, sono trasmessi all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, presso cui l'interessato dichiari di voler richiedere la conversione in documento abilitativo italiano».

Art. 16.

1. Dopo l'articolo 99 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959 n. 393, è inserito il seguente articolo:

«Art. 99-*bis*. – (*Adeguamento della normativa sulle patenti di guida alle norme internazionali*). — Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, può disporre, ai sensi del punto 6 dell'allegato I alla prima direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 80/1263/CEE, l'eliminazione della foto dalla patente, nonchè l'adozione di un modello di patente idoneo a consentire l'annotazione e l'elaborazione dei dati in esso inseriti.

In caso di eliminazione della foto la patente deve essere accompagnata, durante la gui-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 16.

1. *Identico*.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

da, da un valido documento di idoneità personale».

2. Il Ministro dei trasporti è autorizzato ad adeguare alle norme contenute nella presente legge e nelle direttive comunitarie e agli accordi internazionali in materia, con propri decreti, gli articoli da 470 a 507 del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, di concerto con il Ministro della sanità per quelli da 470 a 485. In tali decreti si avrà particolare riguardo alle esigenze di facilitare la mobilità dei portatori di *handicap*, tenendo conto in particolare che l'efficienza degli arti deve essere valutata con l'uso di eventuali apparecchi di protesi e che fra le minorazioni debbono essere comprese anche quelle somatiche.

3. Il secondo comma dell'articolo 571 del regolamento di cui al precedente comma è abrogato.

Art. 17.

1. Dopo il primo comma dell'articolo 132 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono inseriti i seguenti commi:

«In caso d'incidente o quando si abbia motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psicofisica derivante dalla influenza dell'alcool, gli ufficiali, funzionari ed agenti di cui all'articolo 137 hanno la facoltà di effettuare l'accertamento mediante esame dell'aria espirata, con un apparecchio avente le caratteristi-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

2. Il Ministro dei trasporti è autorizzato ad adeguare alle norme contenute nella presente legge e nelle direttive comunitarie e agli accordi internazionali in materia, con propri decreti, gli articoli da 470 a 507 del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, di concerto con il Ministro della sanità per quelli da 470 a 485. In tali decreti si avrà particolare riguardo alle esigenze di facilitare la mobilità dei portatori di *handicap*, tenendo conto in particolare che l'efficienza alla guida deve essere valutata con l'uso di eventuali apparecchi di protesi, ausili ed adattamenti tecnici del veicolo e che fra le minorazioni debbono essere comprese anche quelle somatiche. In sede di predisposizione dei decreti si dovrà altresì tener conto degli elementi forniti dal comitato tecnico di cui al nono comma dell'articolo 81 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale come sostituito dal comma 1 dell'articolo 4 della presente legge.

3. Il secondo comma dell'articolo 471 del regolamento di cui al comma 2 è abrogato.

Art. 17.

1. L'articolo 132 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«Art. 132. — (*Guida in stato di ebbrezza*). — È vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcooliche o di sostanze stupefacenti.

Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda da lire duecentomila a lire cinquecentomila.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

che indicate con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri della sanità e dell'interno, e approvato dal Ministro della sanità.

Qualora dall'esame dell'aria espirata risulti un valore corrispondente ad un tasso alcoolimetrico superiore a 0,80 grammi per litro, l'interessato, da considerarsi necessariamente in stato di ebbrezza, non può proseguire nella guida per un periodo di almeno tre ore dall'accertamento. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trainare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o gestore di essa con le normali garanzie per la custodia».

2. Dopo l'ultimo comma del medesimo articolo 132 è aggiunto il seguente comma:

«In caso di rifiuto dell'accertamento di cui al comma secondo, il conducente è punito, ove il caso non costituisca più grave reato, con l'arresto fino a dodici mesi o con l'ammenda da lire 250.000 a lire 1.000.000. In caso di rifiuto successivo a incidente stradale le dette pene si applicano congiuntamente».

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trainare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o gestore di essa con le normali garanzie per la custodia.

In caso di incidente o quando si abbia motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psicofisica derivante dall'influenza dell'alcool, gli ufficiali, funzionari ed agenti di cui all'articolo 137 hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinate con decreto del Ministro del trasporti, di concerto con i Ministri della sanità e dell'interno.

Qualora dall'accertamento risulti un valore corrispondente ad un tasso alcoolimetrico superiore ai limiti che verranno stabiliti con apposito decreto del Ministro della sanità, di concerto con i Ministri dell'interno e dei trasporti, l'interessato è considerato in stato di ebbrezza e non può proseguire nella guida per un periodo di almeno tre ore dall'accertamento.

In caso di rifiuto dell'accertamento di cui al comma quarto, il conducente è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto fino a sei mesi o con l'ammenda da lire duecentomila a lire cinquecentomila. Se il fatto è commesso in caso di incidente stradale, le dette pene si applicano congiuntamente.

In caso di incidente o quando si ha ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in uno stato di ebbrezza derivante dall'uso di sostanze stupefacenti e psicotrope, gli ufficiali, funzionari e agenti di cui al citato articolo 137, salvo l'obbligo di cui all'articolo 96, quarto comma, della legge 22 dicembre 1975, n. 685, possono provvedere all'accompagnamento del conducente presso uno dei centri di cui all'articolo 90 della stessa legge al fine di fare eseguire gli accertamenti del caso. Il referto sanitario positivo deve essere tempestivamente rimesso al pretore per gli eventuali provvedimenti di competenza».

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

Art. 18.

1. Dopo l'articolo 19 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è inserito il seguente articolo:

«Art. 19-*bis*. – (*Adeguamento della segnalazione stradale alle norme internazionali*). — In attesa delle disposizioni che al riguardo saranno emanate in sede di riforma del codice della strada, il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti, è autorizzato ad adeguare con propri decreti gli articoli da 25 a 159 del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, alle norme contenute nelle direttive comunitarie ed agli accordi internazionali in materia, fissando altresì i criteri dell'uniforme pianificazione cui debbono attenersi gli enti cui spetta l'apposizione della segnaletica stradale».

Art. 19.

1. I veicoli a motore della categoria M 1, di cui all'allegato I del decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1987, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori.

2. I veicoli a motore della categoria M 1, di cui all'allegato I del decreto del Ministro dei trasporti del 29 marzo 1974, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1978, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori entro il 31 dicembre 1987.

3. Le cinture di sicurezza di cui al primo e secondo comma devono essere del tipo approvato, recare il marchio di omologazione

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 18.

1. *Identico*:

«Art. 19-*bis*. – (*Adeguamento della segnalazione stradale alle norme internazionali*). — In attesa delle disposizioni che al riguardo saranno emanate in sede di riforma del codice della strada, il Ministro dei lavori pubblici ed il Ministro dei trasporti, ciascuno nell'ambito delle materie attribuite dal codice stesso, sono autorizzati ad adeguare con propri decreti gli articoli da 25 a 159 del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, alle norme contenute nelle direttive comunitarie ed agli accordi internazionali in materia, fissando altresì i criteri dell'uniforme pianificazione cui debbono attenersi gli enti cui spetta l'apposizione della segnaletica stradale».

Art. 19.

1. I veicoli a motore della categoria M 1, di cui all'allegato I del decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 23 aprile 1974, n. 105, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1988, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori.

2. I veicoli a motore della categoria M 1, di cui all'allegato I del citato decreto del Ministro dei trasporti del 29 marzo 1974, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1978, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori entro il 31 dicembre 1987.

3. Le cinture di sicurezza di cui ai commi 1 e 2 devono essere del tipo approvato, recare il marchio di omologazione ai sensi del

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

ai sensi del decreto del Ministro dei trasporti 28 dicembre 1982, e avere le configurazioni indicate nei punti 3. 1. 1. e 3. 1. 2. dell'allegato I al decreto medesimo.

Art. 20.

1. I veicoli a motore della categoria M 1, di cui all'allegato I del decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, immatricolati prima del 1° gennaio 1978, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori entro il 31 dicembre 1988.

2. Le cinture di sicurezza di cui al comma precedente possono essere, a scelta dell'utente, del tipo a tre punti, munite o meno di riavvolgitore, oppure del tipo subaddominale. Le cinture stesse devono essere del tipo approvato e recare il marchio di omologazione ai sensi del regolamento n. 16 della Commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

3. Le disposizioni relative all'obbligo dell'equipaggiamento con cinture di sicurezza non si applicano ai veicoli non predisposti sin dall'origine con i punti di attacco specifici.

4. Sono esenti dall'obbligo dell'adozione delle cinture di sicurezza le automobili di interesse collezionistico iscritte negli appositi registri.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

relativo decreto del Ministro dei trasporti 28 dicembre 1982, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* del 29 marzo 1983, n. 86, e avere le configurazioni indicate nei punti 3. 1. 1. e 3. 1. 2. dell'allegato I al decreto medesimo.

Art. 20.

1. I veicoli a motore della categoria M 1, di cui all'allegato I del citato decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, immatricolati prima del 1° gennaio 1978, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori entro il 31 dicembre 1988.

2. Le cinture di sicurezza di cui al comma 1 possono essere, a scelta dell'utente, del tipo a tre punti, munite o meno di riavvolgitore, oppure del tipo subaddominale. Le cinture stesse devono essere del tipo approvato e recare il marchio di omologazione ai sensi del regolamento n. 16 della Commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

3. *Identico.*

4. *Identico.*

Art. 21.

1. I veicoli a motore della categoria M 1 di cui all'allegato I del citato decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1990, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza di tutti i posti a sedere previsti, in conformità con la direttiva del Consiglio delle Comunità Europee n. 576 del 20 luglio 1981.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

Art. 21.

1. Dal 1° gennaio 1988 i bambini minori di 4 anni, occupanti sia i sedili anteriori che posteriori dei veicoli della categoria M 1 e N 1, devono essere trattenuti da appositi sistemi di ritenuta conformi ad uno dei tipi omologati secondo la normativa stabilita dal Ministero dei trasporti.

2. Dal 1° gennaio 1989 i bambini dai 4 ai 10 anni possono occupare i posti anteriori dei veicoli della categoria M 1 e N 1, soltanto se trattenuti da appositi sistemi di ritenuta conformi ad uno dei tipi omologati secondo la normativa stabilita dal Ministero dei trasporti.

3. A far data dal 1° gennaio 1989, il conducente ed i passeggeri occupanti i posti anteriori dei veicoli della categoria M 1 hanno l'obbligo di indossare la cintura di sicurezza.

4. Le caratteristiche della cintura di sicurezza e dei sistemi di tenuta, le modalità di omologazione, gli accertamenti della conformità della produzione ed i controlli dovranno essere in armonia con i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

5. Qualora le caratteristiche e le modalità di cui al precedente comma siano oggetto di direttive del Consiglio e della Commissione delle Comunità economiche europee recepite in Italia, queste ultime vengono applicate, salva la facoltà prevista dall'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973, n. 942.

6. Il conducente del veicolo è responsabile delle violazioni alle disposizioni del primo, secondo e terzo comma, nonchè di quelle contenute nella presente legge e relative al-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

2. Le cinture di cui al comma 1 devono essere del tipo approvato e recare il marchio di omologazione ai sensi del citato decreto del Ministro dei trasporti del 28 dicembre 1982.

Art. 22.

1. *Identico.*

2. *Identico.*

3. *Identico.*

4. *Identico.*

5. Qualora le caratteristiche e le modalità di cui al comma 4 siano oggetto di direttive del Consiglio e della Commissione delle Comunità economiche europee recepite in Italia, queste ultime vengono applicate, salva la facoltà prevista dall'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973, n. 942.

6. Il conducente del veicolo è responsabile delle violazioni alle disposizioni dei commi 1, 2 e 3, nonchè di quelle contenute nella presente legge e relative all'equipaggiamento

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

l'equipaggiamento con cinture di sicurezza e con sistemi di ritenuta ed alla loro utilizzazione, per ciascuna delle quali violazioni è punito con l'ammenda da lire 50.000 a lire 200.000.

7. Il Ministro della sanità, di concerto con il Ministro dei trasporti ed il Ministro dell'interno, stabilisce, con propri decreti, i casi di esonero dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza e di utilizzare sistemi di ritenuta.

Art. 22.

1. Chiunque importa o produce per la commercializzazione sul territorio nazionale e chi commercializza sul territorio nazionale cinture di sicurezza per veicoli a motore e sistemi di ritenuta per bambini di tipo non approvato a norma della presente legge, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000.000 a lire 20.000.000.

2. Le cinture di sicurezza ed i sistemi di ritenuta per bambini di tipo non approvato, posti in commercio ovvero utilizzati, sono soggetti a sequestro su tutto il territorio nazionale da parte dell'autorità giudiziaria.

Art. 23.

1. Il Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e della sanità, stabilisce, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le procedure per la rilevazione, da parte degli organi territoriali competenti, degli incidenti stradali dovuti all'uso di sostanze alcooliche.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

con cinture di sicurezza e con sistemi di ritenuta ed alla loro utilizzazione, per ciascuna delle quali violazioni è punito con l'ammenda da lire 50.000 a lire 200.000.

7. *Identico.*

Art. 23.

1. *Identico.*

2. Le cinture di sicurezza e i sistemi di ritenuta per bambini, di tipo non approvato, posti in commercio ovvero utilizzati, sono soggetti al sequestro e alla relativa confisca ai sensi degli articoli 13 e 20 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e delle norme del capo II del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 571. L'autorità amministrativa competente per territorio è il Prefetto.

Art. 24.

Identico.

DISEGNO DI LEGGE n. 312

D'INIZIATIVA DEI SENATORI SAPORITO E ALTRI

Art. 1.

Al regolamento per l'esecuzione del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 23 settembre 1976, n. 995, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 476, quarto comma, sono soppresse le parole: « I minorati della vista di cui alla lettera *d*) del primo comma devono disporre in qualsiasi momento di lenti a contatto di ricambio »;

b) all'articolo 477, l'ultimo comma è soppresso;

c) all'articolo 478, il terzo comma è sostituito dal seguente:

« Coloro che presentano minorazioni diverse da quelle previste ovvero minorazioni che interessano gli arti superiori o più di due arti, devono essere esaminati con le modalità previste all'articolo 480 »;

d) l'articolo 480 è sostituito dal seguente:

« Art. 480. — (*Coesistenza di minorazioni invalidanti*). — Coloro che presentino minorazioni non classificabili tra quelle elencate all'articolo 478 ovvero coesistenza di minorazioni invalidanti, possono essere sottoposti a visita medica, previa autorizzazione rilasciata caso per caso dal Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il quale esprime il proprio giudizio sulla base di una relazione rilasciata da un istituto medico specializzato e del parere dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile competente per territorio ».

Art. 2.

All'articolo 83 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dopo il quarto comma è aggiunto il seguente:

« I mutilati e minorati fisici possono essere autorizzati ad esercitarsi alla guida, in luoghi chiusi ed esclusi al traffico di veicoli, prima di essere sottoposti alla visita medica ».

DISEGNO DI LEGGE n. 438

D'INIZIATIVA DEI SENATORI SANTALCO E ALTRI

Art. 1.

La lettera *A* del secondo comma dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituita dalla seguente:

« *A*) motoveicoli di peso a vuoto di riferimento fino a 4 quintali ».

Art. 2.

L'ultima voce della lettera *B* dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale è modificata come segue: « motoveicoli di peso a vuoto di riferimento non inferiore a 4 quintali ».

Art. 3.

Dopo il terzo comma dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale è aggiunto il seguente:

« Quando un motoveicolo a tre ruote è omologato e prodotto in più versioni con le stesse caratteristiche essenziali e differenti solo per le carrozzerie e i dispositivi ad esse correlati, il peso a vuoto di riferimento è sempre quello rilevato nella versione base in sede di omologazione; il maggior peso delle carrozzerie e dei dispositivi correlati comporta la riduzione di uguale valore della portata utile. Sulla carta di circolazione di ciascuna versione deve essere riportato con apposita annotazione il peso a vuoto della versione base di riferimento ».

DISEGNO DI LEGGE n. 675

D'INIZIATIVA DEI SENATORI SAPORITO E ALTRI

Articolo unico.

L'articolo 480 del regolamento per l'esecuzione del codice stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Non è ammesso il rilascio di alcuna patente di guida in caso di coesistenza di minorazioni invalidanti che interessino: la vista e l'udito; l'udito e gli arti; la vista e gli arti; la vista e la conformazione o lo sviluppo somatico; l'udito e la conformazione o lo sviluppo somatico; gli arti e la conformazione o lo sviluppo somatico; la vista e la rigidità grave del collo; la conformazione o lo sviluppo somatico e la rigidità grave del collo.

Agli effetti della coesistenza non viene considerata minorazione degli arti la perdita anatomica o funzionale di un arto inferiore qualora l'adozione di un sistema automatico, in sostituzione di un organo meccanico che avrebbe dovuto essere comandato da uno degli arti inferiori, renda irrilevante l'esistenza della minorazione suddetta.

Non viene altresì considerata minorazione degli arti la perdita di una mano o di tutte le sue dita oppure la limitazione funzionale di essa, quando ricorrano le condizioni di cui al comma precedente ».

DISEGNO DI LEGGE n. 1084

D'INIZIATIVA DEI SENATORI BASTIANINI E ALTRI

Art. 1.

I veicoli a motore della categoria M1, di cui all'allegato I al decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 105 del 23 aprile 1974, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1986, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori.

I veicoli a motore della categoria M1, di cui all'allegato I del decreto del Ministro dei trasporti del 29 marzo 1974, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1977, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori entro il 31 dicembre 1986.

Art. 2.

Le cinture di sicurezza di cui all'articolo precedente devono essere del tipo approvato, recare il marchio di omologazione ai sensi del decreto del Ministro dei trasporti 28 dicembre 1982, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 86 del 29 marzo 1983, e avere le configurazioni indicate nei punti 3. 1. 1 e 3. 1. 2 dell'allegato I al suddetto decreto.

Per i veicoli non predisposti sin dall'origine con il punto di attacco specifico per il riavvolgitore, è ammesso l'impiego di cinture a tre punti senza riavvolgitori o di cinture subaddominali, che devono essere del tipo approvato e recare il marchio di omologazione ai sensi del regolamento n. 16 della Commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Art. 3.

I veicoli a motore della categoria M1 di cui all'allegato I al decreto del Ministro dei trasporti del 29 marzo 1974, immatricolati tra il 1° gennaio 1972 ed il 31 dicembre 1976, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza dei posti anteriori entro il 31 dicembre 1987.

Le cinture di sicurezza di cui al comma precedente devono essere del tipo approvato e recare il marchio di omologazione ai sensi del regolamento n. 16 della Commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai veicoli non predisposti sin dall'origine con i punti di attacco specifici.

Art. 4.

I veicoli a motore della categoria M1 di cui all'allegato I al decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974, immatricolati a partire dal 1° gennaio 1988, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in corrispondenza di tutti i posti a sedere previsti.

Le cinture di cui al comma precedente devono essere del tipo approvato e recare il marchio di omologazione ai sensi del decreto del Ministro dei trasporti del 28 dicembre 1982.

Art. 5.

È vietato ai minori di anni dodici di occupare i posti anteriori nei veicoli della categoria M1, di cui all'allegato I al decreto del Ministro dei trasporti 29 marzo 1974.

A far data dal 1° gennaio 1989, il conducente e i passeggeri occupanti i posti anteriori hanno l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza.

Il conducente del veicolo è responsabile delle violazioni alle disposizioni dei precedenti commi, per le quali è punito con l'ammenda da lire 50.000 a lire 200.000.