

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1366

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MACCANTI, MORELLI, CAPITANIO, CECCHETTI, DONINA, FOGLIANI,
GIACOMETTI, TOMBOLATO, ZORDAN, FRASSINI**

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni concernenti le caratteristiche dei veicoli, la disciplina della circolazione stradale, la tutela dei veicoli storici e il regime sanzionatorio delle violazioni

Presentata il 14 novembre 2018

ONOREVOLI COLLEGHI! — La circolazione stradale è un tema che ha assunto negli ultimi tempi una rilevanza di non poco conto, anche alla luce dei numerosi gravi episodi che hanno recentemente interessato il nostro Paese e che hanno indotto l'opinione pubblica a una riflessione su tante questioni. Molte di esse sono ovviamente legate alla sicurezza stradale, sulla quale — già da qualche tempo — il legislatore ha posto l'attenzione, con interventi mai del tutto risolutivi. L'innovazione tecnologica e le relative esternalità, positive e negative, che hanno interessato la circolazione stradale rendono non più procrastinabile un intervento legislativo come quello previsto dalla presente proposta di legge, che intende modificare in modo puntuale il

codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 (e il relativo regolamento di esecuzione e di attuazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992) laddove necessario. È chiaro che la proposta di legge intende gettare le fondamenta per un più ampio dibattito sul tema, al fine di pervenire (magari mediante il suo esame e la sua approvazione parlamentare) a una più organica riforma delle norme del codice della strada.

Per tali ragioni, molte delle disposizioni (articoli 1-5) contenute nella proposta di legge afferiscono al tema della sicurezza stradale. Con l'articolo 1, in particolare, si introduce l'obbligo di installazione (fin dalla costruzione), sui veicoli a motore di nuova

omologazione destinati al trasporto di merci, di sistemi di guida assistita (*Advanced Driver Assistance System* – ADAS). Tali dispositivi (ad esempio i sensori di pioggia, i sensori crepuscolari, il *cruise control* adattivo, la frenata automatica d'emergenza, i sensori di parcheggio, l'avviso di cambio di corsia o il riconoscimento automatico dei segnali) forniscono un supporto utilissimo al conducente e – cosa ancora più importante – consentono di ridurre al minimo i rischi di incidente (nel caso di specie di incidenti dei mezzi pesanti). Le disposizioni di cui agli articoli 2 e 3 si inseriscono nel solco di quanto previsto dall'articolo 1. L'articolo 2 prevede che tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore destinati al trasporto di persone sia compreso anche un dispositivo di segnalazione acustica, collocato all'interno dell'abitacolo, che si attivi in caso di mancato azionamento del freno di stazionamento quando il veicolo è spento: sono sempre di più, infatti, gli incidenti (alcuni anche mortali) causati proprio dal mancato utilizzo del freno di stazionamento durante la sosta dei veicoli. Con l'articolo 3, invece, si modifica l'articolo 41 del codice della strada al fine di prevedere una durata minima pari a 5 secondi per la luce gialla dei semafori. La necessità di tale previsione si fonda sul fatto che l'articolo 41, nella sua attuale formulazione, « non indica una durata minima del periodo d'accensione della luce gialla veicolare, ma si limita ad affermare un principio di portata generale » (nota del 16 luglio 2007, n. 67906 del Ministero dei trasporti). A tale proposito, la Corte di cassazione (sezione VI, sentenza 1° settembre 2014, n. 18470) ha stabilito che « l'automobilista deve adeguare la velocità allo stato dei luoghi e che una durata di quattro secondi dell'esposizione della luce gialla non costituisce un dato inderogabile »; ne consegue la possibilità di fissare una durata minima della luce gialla sufficiente a consentire lo sgombero in condizioni di sicurezza dell'intersezione o l'arresto in prossimità di essa a veicoli che marcano con velocità diverse.

Sempre nel solco delle disposizioni in materia di sicurezza stradale si inserisce, in

fine, l'articolo 4, che reca modifiche all'articolo 187 del codice della strada, relativo alla guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti. Le modifiche sono di natura più formale che sostanziale, ma con conseguenze rilevanti sul piano pratico. La disposizione vigente, che si riferisce alla « guida in stato di alterazione psico-fisica », è stata interpretata nel senso che, affinché il reato si configuri, devono ricorrere due condizioni: la guida di un veicolo in stato di alterazione psico-fisica e che tale stato sia correlato con l'uso di sostanze stupefacenti. Come stabilito dalla Corte di cassazione, infatti, « la condotta tipica del reato previsto dall'articolo 187 del codice della strada non è quella di chi guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti, bensì quella di colui che guida in stato di alterazione psico-fisica determinato da tale assunzione » (Cassazione penale, sezione IV, sentenza 30 agosto 2013, n. 35783); così « per l'accertamento del reato occorrono la presenza di un adeguato esame chimico su campioni di liquidi biologici con esito positivo nonché l'esecuzione di una visita medica che certifichi uno stato di alterazione psico-fisica riconducibile all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope » (tribunale di Savona, sentenza 19 marzo – 2 aprile 2009, n. 354). La necessaria compresenza delle due condizioni e, *a fortiori*, la loro correlazione impediscono alla polizia stradale di accertare il reato di cui all'articolo 187 del codice della strada e rendono in concreto di difficile applicazione la norma, vanificando così la sua funzione repressiva e preventiva. Per correggere tale anomalia, l'articolo 4 della presente proposta di legge sostituisce il riferimento allo « stato di alterazione psico-fisica » con quello all'« effetto conseguente all'uso » di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovunque esso ricorra nella disposizione. Tale modifica, che di fatto espunge lo stato di alterazione psico-fisica quale *condicio sine qua* il reato non si configura, rende applicabile la norma al solo ricorrere della presenza di una sostanza stupefacente nel corpo del conducente, da accertare secondo le modalità

analiticamente descritte dallo stesso articolo 187 del codice della strada.

Nella proposta di legge trova poi spazio una specifica disposizione relativa ai veicoli con targa straniera. L'articolo 5, infatti, stabilisce l'obbligo di alienazione (da parte dello Stato) dei veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa UE sottoposti a fermo amministrativo per violazione delle norme del codice della strada. La *ratio* di quest'ultima previsione sta nel fatto che il regime vigente, prevedendo che i veicoli stranieri sottoposti a fermo amministrativo debbano essere restituiti ai legittimi proprietari decorsi sessanta giorni dalla data della contestazione, fa sì che l'autore della violazione attenda la decorrenza del predetto termine per vedersi restituito il veicolo e dunque per non ottemperare al pagamento della sanzione.

L'articolo 6 riguarda le autostrade. Con esso, infatti, si rende automaticamente applicabile il limite massimo di velocità a 150 km/h nelle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, fermi restando le circostanze e i requisiti di sicurezza già previsti per il raggiungimento del predetto limite. Con questa modifica, dunque, si solleva il gestore o il proprietario dell'autostrada dall'onere di elevare discrezionalmente il limite di velocità nei tratti in parola. Anche l'articolo 7 della proposta di legge riguarda, seppur parzialmente, le autostrade. Esso reca, infatti, modifiche alle norme vigenti relative alle ambulanze e, tra esse, a quella relativa all'esenzione del pedaggio autostradale, che con la novella prevista viene estesa ai veicoli di tutti gli enti del terzo settore non commerciali (secondo la recente definizione del codice del Terzo settore, di cui al decreto legislativo n. 117 del 2017) impiegati nello svolgimento di attività istituzionali (ad esempio le ambulanze). Nello stesso articolo 7 si introduce, inoltre, la possibilità di prevedere degli stalli, indicati da strisce di colore rosso, per la sosta delle ambulanze, nonché la possibilità per un accompagnatore di salire a bordo dell'ambulanza, se richiesto dalla persona soccorsa.

La proposta di legge contiene poi alcune importanti misure di semplificazione, pre-

viste al fine di agevolare i cittadini. La prima misura (articolo 8) reca una modifica all'articolo 152 del codice della strada, in materia di segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli, laddove prevede l'obbligo per tutti i veicoli, durante la marcia al di fuori dei centri abitati, di usare le luci di posizione, i proiettori anabbaglianti e, se prescritte, le luci della targa e le luci d'ingombro. Tale obbligo appare giustificato per i veicoli a due ruote, in ragione della loro ridotta superficie frontale, ma non per tutti gli altri veicoli, nei quali l'accensione dei proiettori anabbaglianti, comportando un indubbio aumento dell'energia necessaria richiesta per il funzionamento del mezzo, determina un maggiore consumo di carburante, nonché un incremento del livello di emissioni inquinanti. È quindi spiegato il senso della modifica contenuta nell'articolo 8, che appare peraltro conforme a quanto previsto dalla direttiva 2008/89/CE della Commissione, del 24 settembre 2008. Una seconda, importante, misura di semplificazione è quella contenuta nell'articolo 9, con cui si introduce una deroga rispetto al regime generale previsto dal codice della strada in materia della categoria della patente richiesta per la guida di veicoli con massa superiore a 3,5 tonnellate, stabilendo che per la guida dei veicoli aventi una massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, progettati e costruiti per il trasporto e la raccolta di rifiuti, è necessario essere titolari della patente di categoria B. La disposizione nasce dall'esigenza di assicurare a tutti i cittadini in possesso della patente di categoria B di poter condurre i mezzi (con le caratteristiche richiamate) impiegati nell'ambito della nettezza urbana, per i quali oggi si richiede la patente di categoria C, il cui rilascio è soggetto a costi elevati e non alla portata di tutti (soprattutto dei soggetti non occupati).

L'articolo 10 della proposta di legge modifica l'articolo 190 del codice della strada, consentendo il transito sulle piste ciclabili delle carrozzine elettriche (quindi motorizzate) in uso alle persone invalide.

Altre due importanti misure che, nel caso di specie, risultano di assoluto buon senso, sono quelle contenute negli articoli

11 e 12. La prima misura prevede una proroga di tre mesi della validità del foglio rosa nel caso in cui l'aspirante non abbia potuto svolgere le prove orali o pratiche per ragioni a lui non ascrivibili. Essa nasce dal fatto che, da tempo, molti uffici provinciali della motorizzazione civile sono gravemente carenti di personale, con un aumento esponenziale dei tempi di attesa per le diverse pratiche. Pertanto, anche le prove di esame per gli aspiranti titolari della patente di guida prevedono tempi molto lunghi, spesso superiori ai sei mesi di validità del foglio rosa che consente le esercitazioni alla guida. In base alla normativa vigente, decorso tale termine, gli aspiranti sono costretti a richiedere un nuovo foglio rosa dovendo corrispondere nuovamente le somme dovute a titolo di tasse e per la visita medica. Ne consegue, quindi, una palese scorrettezza nei confronti dell'utente, che con l'introduzione della predetta proroga si provvede a sanare. Sullo stesso presupposto della riduzione dei tempi di attesa e della maggior efficienza operativa si fonda la modifica prevista dall'articolo 12 della proposta di legge, che interviene sull'articolo 80 del codice della strada in materia di revisioni, estendendo anche ai veicoli con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate (purché non destinati al trasporto di merci pericolose o deperibili) la possibilità di effettuare la revisione presso imprese di autoriparazione private, identificate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La revisione dei mezzi pesanti, infatti, è oggi effettuabile soltanto presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile, peraltro con procedure recentemente aggravate da specifici adempimenti, onerosi per le ditte di autotrasporto.

L'articolo 13 attiene alla tutela e alla valorizzazione dei veicoli storici. In particolare, esso modifica l'articolo 60 del codice della strada comprendendo tra i veicoli storici anche le macchine agricole la cui data di costruzione sia precedente di

almeno quaranta anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Per quanto riguarda le tasse automobilistiche per auto e moto storiche, la disposizione in esame mira a ripristinare (a partire dal 1° gennaio 2019) il regime di esenzione – previsto prima dell'entrata in vigore della legge di stabilità 2015 (legge 23 dicembre 2014, n. 190) – per i veicoli ultraventennali: a tale proposito è prevista un'apposita copertura finanziaria quantificata in 80 milioni di euro annui a decorrere dal 2019. Inoltre, per gli autoveicoli e i motoveicoli storici è previsto l'obbligo di revisione ogni quattro anni.

Gli articoli da 14 a 16 inaspriscono il regime sanzionatorio oggi previsto per l'uso di determinati apparecchi, ad esempio il telefono cellulare, durante la guida, per la sosta negli spazi riservati alle persone invalide, nonché per l'inosservanza dell'obbligo di copertura assicurativa. Rispetto a quest'ultima ipotesi, in particolare, si stabilisce il raddoppio della sanzione pecuniaria oggi prevista in caso di reiterazione della violazione di cui all'articolo 193 del codice della strada e si prevedono le sanzioni accessorie del fermo amministrativo del veicolo (per quarantacinque giorni) e della sospensione della patente (per sessanta giorni). Si introduce, inoltre, la decurtazione di 5 punti dalla patente in tutte le ipotesi di cui al predetto articolo 193 del codice della strada.

Infine, l'articolo 17 della proposta di legge reca una serie di puntuali modifiche al codice della strada e al relativo regolamento di esecuzione e di attuazione in materia di disciplina relativa ai rimorchi agricoli, in particolare per quanto riguarda l'omologazione per piccole serie (valida solo in Italia) e l'omologazione individuale, ottemperando così anche a quanto disposto dall'Unione europea e, in specie, dal regolamento (UE) n. 167/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 febbraio 2013.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Sistemi di guida assistita nei veicoli a motore destinati al trasporto di merci)

1. Tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore appartenenti alle categorie N, N1, N2 e N3 di cui all'articolo 47, comma 2, lettera c), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, deve essere considerata anche la presenza di sistemi per la guida assistita.

2. Il Governo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede ad adeguare l'appendice V al titolo III del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, al comma 1 del presente articolo e ad adottare le disposizioni necessarie per la sua attuazione.

Art. 2.

(Segnalazione acustica del mancato azionamento del freno di stazionamento)

1. Tra le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore appartenenti alle categorie M, M1, M2 e M3 di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, deve essere considerata anche la presenza di un dispositivo di segnalazione acustica, collocato all'interno dell'abitacolo, che si attiva in caso di mancato azionamento del freno di stazionamento a veicolo spento.

2. Il Governo, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede ad adeguare l'appendice V al titolo III del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, al comma 1 del presente

articolo e ad adottare le disposizioni necessarie per la sua attuazione.

Art. 3.

(Durata minima del periodo di accensione della luce gialla delle lanterne semaforiche)

1. All'articolo 41 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il comma 10 è sostituito dal seguente:

« 10. Durante il periodo di accensione della luce gialla, che deve avere una durata non inferiore a 5 secondi, i veicoli non possono oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, di cui al comma 11, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione della luce gialla, che non possano più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza; in tal caso essi devono sgombrare sollecitamente l'area di intersezione con opportuna prudenza ».

Art. 4.

(Guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope)

1. All'articolo 187 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: « Chiunque guida in stato di alterazione psico-fisica » sono sostituite dalle seguenti: « Chiunque si metta alla guida »;

b) al comma 1-bis, le parole: « in stato di alterazione psico-fisica dopo aver » sono sostituite dalle seguenti: « che ha »;

c) al comma 5-bis, le parole: « in stato di alterazione psico-fisica dopo l'assunzione » sono sostituite dalle seguenti: « sotto l'effetto conseguente all'uso »;

d) nella rubrica, le parole: « in stato di alterazione psico-fisica per uso » sono sostituite dalle seguenti: « sotto l'effetto conseguente all'uso ».

Art. 5.

(Alienazione dei veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE sottoposti a fermo amministrativo per violazione delle norme del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. All'articolo 207 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-bis. La mancata corresponsione della sanzione amministrativa pecuniaria dovuta e delle spese di trasporto e di custodia entro novanta giorni dalla data di notifica del verbale di fermo amministrativo comporta l'alienazione del veicolo secondo le modalità stabilite dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n. 189. Nel caso in cui l'autorità amministrativa o penale disponga la restituzione del veicolo prima di essersi definitivamente pronunciata sull'eventuale procedura di ricorso, la restituzione avviene solo previo pagamento, a titolo di cauzione, della sanzione amministrativa pecuniaria dovuta e delle spese di trasporto e di custodia ».

Art. 6.

(Limite di velocità per le autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia)

1. All'articolo 142 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre cor-

sie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, in relazione alle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, il limite massimo di velocità è elevato a 150 km/h, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti e i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali ».

Art. 7.

(Disposizioni in materia di autoambulanze)

1. Sono esentati dal pagamento del pedaggio ai sensi del comma 2 dell'articolo 373 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, i veicoli con targa CRI, i veicoli dei servizi di trasporto e soccorso sanitario, i veicoli della protezione civile, nonché i veicoli delle organizzazioni di volontariato appartenenti a reti nazionali e degli altri enti del terzo settore di natura non commerciale previsti dal codice di cui al decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, se impegnati nello svolgimento di attività istituzionali, in ogni caso provvisti di apposito contrassegno approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede ad apportare le modifiche necessarie al citato comma 2 dell'articolo 373 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma.

2. Le società concessionarie autostradali provvedono all'attuazione delle disposizioni del comma 1.

3. All'articolo 54, comma 1, lettera g), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « . Sulle autoambulanze

è altresì consentito il trasporto di un accompagnatore, se richiesto dalla persona soccorsa ».

4. Tra i colori delle strisce di delimitazione degli stalli di sosta previsti dal comma 3 dell'articolo 149 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è inserito il colore rosso per gli stalli di sosta riservati alle autoambulanze. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede ad apportare le modifiche necessarie al citato comma 3 dell'articolo 149 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma.

5. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, pari a 80.000 euro per l'anno 2018 e a 300.000 euro a decorrere dall'anno 2019, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2018-2020, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2018, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

Art. 8.

(Segnalazione visiva e illuminazione dei veicoli)

1. Il comma 1 dell'articolo 152 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

« 1. I veicoli a motore durante la marcia fuori dei centri abitati utilizzano, se ne sono dotati, le luci di marcia diurna. I ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli, definiti ai sensi del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, durante la marcia, hanno l'obbligo di usare le luci di posizione, i proiettori anabbaglianti e, se prescritte, le luci della targa e le luci d'ingombro. Fuori dei casi indicati dall'articolo 153, comma 1, in luogo dei dispositivi di cui

al periodo precedente possono essere utilizzate, se il veicolo ne è dotato, le luci di marcia diurna. Fanno eccezione all'obbligo di uso dei predetti dispositivi i veicoli di interesse storico e collezionistico ».

Art. 9.

(Patente di guida necessaria per la guida dei veicoli destinati al trasporto rifiuti)

1. All'articolo 116 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 3, per la guida dei veicoli aventi una massa massima autorizzata non superiore a 7.500 kg, progettati e costruiti per il trasporto e la raccolta di rifiuti, è necessario essere titolari della patente di guida di categoria B ».

Art. 10.

(Circolazione delle macchine per uso di persone invalide)

1. All'articolo 190, comma 7, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le macchine per uso di persone invalide, se asservite da motore, possono altresì transitare sulle piste riservate ai velocipedi in caso di necessità ».

Art. 11.

(Proroga della durata del foglio rosa)

1. All'articolo 122, comma 6, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Tale autorizzazione è prorogata di tre mesi nel caso in cui le prove orali o pratiche non siano state svolte per cause non ascrivibili all'aspirante ».

Art. 12.

(Revisione mezzi pesanti)

1. All'articolo 80, comma 8, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992,

n. 285, le parole: « ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, » sono sostituite dalle seguenti: « o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata ».

2. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, provvede a dare attuazione alla disposizione di cui al comma 1.

Art. 13.

(Tutela e valorizzazione dei veicoli storici)

1. Al codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 60:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico »;

2) al comma 2, le parole: « Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli » sono sostituite dalle seguenti: « Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole »;

3) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri »;

b) all'articolo 80, dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. Per i veicoli di cui all'articolo 60, comma 1, la revisione è disposta ogni quattro anni ».

2. Sono classificate d'interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le macchine agricole la cui data di costruzione sia precedente di almeno quaranta anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 del citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede ad apportare le modifiche necessarie all'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma.

3. All'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « A tale fine nei registri previsti all'articolo 60, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono indicati i periodi di produzione dei veicoli »;

b) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« *1-bis.* L'esenzione di cui al comma 1 è altresì estesa, a partire dal 1° gennaio 2019, agli autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori di particolare interesse storico e collezionistico la cui data di costruzione sia precedente di almeno venti anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione.

1-ter. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i ciclomotori di cui al comma *1-bis* sono individuati, con propria determinazione, dagli enti abilitati alla compilazione dei registri previsti dall'articolo 60, comma 4, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Tale determinazione è aggiornata annualmente »;

c) al comma 4, le parole: « I veicoli di cui al comma 1 » sono sostituite dalle se-

guenti: « I veicoli di cui ai commi 1 e 1-bis ».

4. Ai maggiori oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 3, pari a 80 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2019, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2018-2020, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2018, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

Art. 14.

(Sanzioni in caso di uso di determinati apparecchi durante la guida)

1. All'articolo 173, comma 3-bis, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « da euro 161 ad euro 647 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 422 a euro 1.697 ».

Art. 15.

(Sanzioni per inosservanza dell'obbligo di copertura assicurativa)

1. Al codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 193:

1) al comma 2 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Nei casi di reiterazione, la sanzione amministrativa pecuniaria è aumentata del doppio »;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. All'accertamento della violazione di cui al comma 2, nei soli casi di reiterazione, conseguono la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per quarantacinque giorni, ai sensi delle disposizioni del capo I,

sezione II, del titolo VI, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per sessanta giorni, secondo le disposizioni dell'articolo 218 »;

3) al comma 3, le parole: « ad un quarto », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « di un quarto »;

c) alla tabella prevista dall'articolo 126-*bis* è aggiunto, in fine, il seguente capoverso:

« Art. 193 – commi 2 e 2-*bis* – 5. »

Art. 16.

(Sanzioni in caso di sosta negli spazi riservati alle persone invalide)

1. All'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « da euro 85 ad euro 338 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 161 a euro 647 ».

Art. 17.

(Disposizioni in materia di macchine agricole)

1. All'articolo 57 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, lettera b), numero 1), dopo le parole: « lavorazioni meccanico-agrarie, » sono inserite le seguenti: « nonché dei prodotti inerenti all'operatività della macchina, »;

b) al comma 3, dopo le parole: « semoventi a ruote pneumatiche » sono inserite le seguenti: « , a cingoli in gomma »;

2. All'articolo 104 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Per le macchine agricole semoventi e per quelle trainate munite di pneumatici,

tali che il carico unitario medio trasmesso dall'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm^2 e quando, se trattasi di veicoli a due o più assi, la distanza fra due assi contigui non sia inferiore a 1,20 m, le masse complessive di cui al comma 2 non possono superare rispettivamente 6 t, 18 t e 24 t »;

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-bis. Per le macchine agricole trainate munite di pneumatici, tali che il carico unitario medio trasmesso dall'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm^2 , le masse complessive di cui al comma 2 non possono superare rispettivamente:

a) ad un asse: 10 t per asse non motore, 11,5 t per asse motore. Il carico sul sistema di aggancio è escluso dal computo della massa complessiva;

b) a due assi a timone rigido: 11 t quando la distanza fra due assi contigui sia inferiore a 1,00 m; 16 t quando la distanza fra due assi contigui sia compresa tra 1,00 m e 1,30 m; 18 t quando la distanza fra due assi contigui sia compresa tra 1,30 m e 1,80 m; 20 t quando la distanza fra due assi contigui sia uguale o superiore a 1,80 m. Il carico sul sistema di aggancio è escluso dal computo della massa complessiva;

c) a due assi a timone non rigido: 11 t quando la distanza fra due assi contigui sia inferiore a 1,00 m; 16 t quando la distanza fra due assi contigui sia compresa tra 1,00 e 1,30 m; 18 t quando la distanza fra due assi contigui sia compresa tra 1,30 m e 1,80 m; 18 t quando la distanza fra due assi contigui sia uguale o superiore a 1,80 m;

d) a tre assi a timone rigido: 21 t quando la distanza fra due assi contigui sia inferiore o uguale a 1,30 m; 24 t quando la distanza fra due assi contigui sia uguale o inferiore a 1,40 m; 30 t quando la distanza fra due assi contigui sia superiore a 1,40 m. Il carico sul sistema di aggancio è escluso dal computo della massa complessiva;

e) a tre assi a timone non rigido: 21 t quando la distanza fra due assi contigui sia

inferiore o uguale a 1,30 m; 24 t quando la distanza fra due assi contigui sia uguale o inferiore a 1,40 m; 24 t quando la distanza fra due assi contigui sia superiore a 1,40 m;

f) a quattro assi a timone rigido: 40 t quando la distanza fra due assi contigui sia superiore a 1,80 m. Il carico sul sistema di aggancio è escluso dal computo della massa complessiva;

g) a quattro assi a timone non rigido: 32 t rispettando le combinazioni previste dal presente comma »;

c) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. La massa massima sull'asse più caricato non può superare 10 t per asse non motore e 11,5 t per asse motore »;

d) il comma 6 è sostituito dal seguente:

« 6. La massa complessiva delle macchine agricole semoventi cingolate non può eccedere 32 t »;

e) dopo il comma 6 è inserito il seguente:

« 6-bis. Per le macchine agricole trainate con cingoli in gomma e munite di timone rigido il carico unitario medio trasmesso dall'area di impronta sulla strada non deve essere superiore a 5 daN/cm² e il carico massimo per rullo non deve essere superiore a 2.250 kg. La massa massima complessiva non può essere superiore a 30 t. Il carico sul sistema di aggancio è escluso dal computo della massa complessiva ».

3. Al comma 1 dell'articolo 105 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « di 16,50 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18,00 m e la massa complessiva di 44 t ».

