



Modifica all'articolo 172 del codice della strada per la prevenzione dell'abbandono di bambini nei veicoli chiusi

A.C. 646, A.C. 651, A.C. 655, A.C. 656, A.C. 722, A.C. 732, A.C. 997

Dossier n° 19 - Schede di lettura
30 luglio 2018

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	646	651	655	656	722	732	997
Titolo:	Modifica all'articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi	Introduzione dell'obbligo di installazione di dispositivi acustici luminosi per prevenire l'abbandono di veicoli chiusi	Modifica di del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'obbligo di installazione di dispositivi acustici per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi	Modifica all'articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi	Modifica all'articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e altre disposizioni per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi	Modifica all'articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono di bambini nei veicoli chiusi	Modifica dell'articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'obbligo di installazione di dispositivi per prevenire l'abbandono dei bambini trasportati nei veicoli
Iniziativa:	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare	Parlamentare
Primo firmatario:	Deborah Bergamini	Giorgia Meloni	Tommaso Foti	Diego Lorenzis	De Elena Murelli	Renate Gebhard	Luciano Pizzetti
Iter al Senato:	No	No	No	No	No	No	No
Numero di articoli:	1	1	2	3	3	2	1
Date:							
presentazione:	21 maggio 2018	22 maggio 2018	24 maggio 2018	24 maggio 2018	12 maggio 2018	14 giugno 2018	25 giugno 2018
assegnazione:	25 luglio 2018						
Commissioni competenti:	IX Trasporti	IX Trasporti	IX Trasporti	IX Trasporti	IX Trasporti	IX Trasporti	IX Trasporti
Sede:	legislativa	legislativa	legislativa	legislativa	legislativa	legislativa	legislativa
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, II Giustizia, XII Affari sociali e XIV Politiche UE	I Affari Costituzionali, II Giustizia, XII Affari sociali e XIV Politiche UE	I Affari Costituzionali, II Giustizia, XII Affari sociali e XIV Politiche UE	I Affari Costituzionali, II Giustizia, XII Affari sociali e XIV Politiche UE	I Affari Costituzionali, II Giustizia, XII Affari sociali e XIV Politiche UE	I Affari Costituzionali, II Giustizia, XII Affari sociali e XIV Politiche UE	I Affari Costituzionali, II Giustizia, XII Affari sociali e XIV Politiche UE

Contenuto

Le proposte di legge abbinare presentano contenuti molto simili e sono diretti a rendere obbligatorio un **dispositivo di allarme antiabbandono** per evitare l'abbandono involontario e, come risulta da diversi casi di cronaca, inconsapevole dei bambini sugli autoveicoli. Una disposizione analoga era stata prevista all'articolo 10-bis dell'A.C. 423 il cui esame non si è concluso nella XVII legislatura. Tale disposizione introduceva l'obbligo di prevedere che i sistemi di ritenuta per bambini, negli autoveicoli, fossero equipaggiati con un dispositivo di allarme anti-abbandono le cui specifiche tecnico-costruttive sarebbero state stabilite con regolamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottare entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della legge. L'obbligo di utilizzo di questi dispositivi sarebbe divenuto operativo decorsi sei mesi dall'entrata in vigore del regolamento sopra indicato.

Gran parte delle proposte di legge fanno riferimento a dispositivi di allarme antiabbandono da abbinare (o da integrare) ai sistemi di ritenuta per bambini. Solo la proposta di legge A.C. 655 fa riferimento ad un obbligo di installazione del sistema di allarme sul veicolo vietando conseguentemente, a decorrere dal 2020, l'immissione in circolazione di veicoli che non presentino questo sistema integrato.

Di seguito si dà conto dei contenuti delle diverse proposte di legge abbinate **all'esame della Commissione**.

Proposta di legge [A.C. 646 Bergamini ed altri](#)

La proposta di legge [A.C. 646](#) si compone di **un unico articolo**. Il comma 1 prevede, attraverso una modifica del comma 1 dell'articolo 172 del codice della strada, che i sistemi di ritenuta per bambini siano equipaggiati **con un dispositivo di allarme antiabbandono** avente le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, in sede di prima attuazione, **entro centoventi giorni** dalla data di entrata in vigore della disposizione. Il comma 2 prevede che le disposizioni sopra indicate si applichino decorsi **sei mesi** dalla data di entrata in vigore del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Proposta di legge [A.C. 651 Giorgia Meloni ed altri](#)

La proposta di legge [A.C. 651](#) consta **di un articolo** che prevede che a partire dal 1° gennaio 2019, tutti i sistemi di ritenuta per bambini previsti dal comma 1 dell'articolo 172 del codice della strada **debbano essere dotati di un dispositivo acustico e luminoso atto a rilevare la presenza di un bambino nell'abitacolo**. Le caratteristiche tecniche del dispositivo di cui al comma 1 sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro **trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge**.

Proposta di legge [A.C. 655 Foti e Butti](#)

La proposta di legge [A.C. 655](#) si compone di **due articoli**.

L'**articolo 1** modifica l'articolo 172 del codice della strada, che ha ad oggetto l'uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, prevedendo in particolare l'inserimento di un comma 1-bis, che stabilisce che gli autoveicoli di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), **debbano essere muniti di un apposito dispositivo acustico di allarme**, il cui funzionamento si attivi **sia quando la cintura di sicurezza del sistema di ritenuta per bambini è allacciata e l'autoveicolo è a motore spento, sia quando è innestato il sistema del meccanismo di chiusura ad azionamento meccanico o elettrico dell'autoveicolo stesso**.

L'articolo 47, comma 2, lettera b) indica come veicoli di categoria M: veicoli a motore destinati al trasporto di persone ed aventi almeno quattro ruote; - categoria M1: veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente; - categoria M2: veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 t; - categoria M3: veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima superiore a 5 t.

A questo proposito si ricorda che, ai sensi dell'articolo 172, comma 8, del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono esentati dall'**obbligo di uso** delle cinture di sicurezza e **dei sistemi di ritenuta per bambini**, tra gli altri, i passeggeri dei veicoli M2 ed M3 autorizzati al trasporto di passeggeri in piedi ed adibiti al trasporto locale e che circolano in zona urbana.

Le caratteristiche tecniche del dispositivo acustico di allarme previsto dal comma 1 sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge citata.

L'**articolo 2** stabilisce che le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 1, si applichino a decorrere dal 1° gennaio 2019 e che, a decorrere dal 1° gennaio 2020, **non possano più essere immessi in circolazione autoveicoli**, individuati ai sensi delle disposizioni dell'articolo 1, comma 1, **privi del dispositivo acustico di allarme previsto dalle medesime disposizioni**.

Andrebbe valutata la compatibilità di tali norme con le disposizioni europee in tema di omologazione (su cui si veda l'apposito paragrafo).

Proposta di legge [A.C. 656 De Lorenzis ed altri](#)

La proposta di legge [A.C. 656](#) consta di **tre articoli**.

L'**articolo 1** aggiunge un periodo al comma 1, dell'articolo 172, volto a prevedere che i sistemi di ritenuta per bambini devono essere equipaggiati **con un dispositivo di allarme per prevenire l'abbandono di bambini** rispondente alle specifiche tecnico-costruttive stabilite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali del dispositivo di allarme di cui al comma 1 sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano decorsi sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2.

L'**articolo 2** stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito degli stanziamenti dedicati alle campagne per la sicurezza stradale e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica,

provveda a informare in modo adeguato sull'obbligo di installazione nei veicoli dei dispositivi di allarme per prevenire l'abbandono di bambini attraverso il proprio sito *internet* istituzionale.

L'**articolo 3** prevede che a decorrere dal 1° gennaio 2020 **non possono più essere immessi in circolazione di autoveicoli privi del dispositivo di allarme** previsto dalle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 1.

Andrebbe chiarito il contenuto della disposizione in quanto, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 1, non i veicoli ma i sistemi di ritenuta per bambini devono essere obbligatoriamente equipaggiati con il sistema anti abbandono.

Proposta di legge [A.C.722 Murelli ed altri](#)

La proposta di legge [A.C.722](#) consta di **tre articoli**.

L'**articolo 1** aggiunge un periodo al comma 1, dell'articolo 172, volto a prevedere che i sistemi di ritenuta per bambini debbano inoltre essere equipaggiati con un **dispositivo di allarme sonoro** di tipo omologato secondo le normative stabilite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La disposizione modifica anche il comma 10 dell'articolo 172, che ha ad oggetto le sanzioni in caso di mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per i bambini, **introducendo tra le fattispecie sanzionate anche l'ipotesi di utilizzo di un sistema di ritenuta privo del dispositivo di allarme sonoro sopra indicato**.

Le caratteristiche tecniche per l'omologazione del dispositivo di allarme di cui al comma 1 sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

Anche alla luce delle disposizioni europee in tema di omologazione andrebbe valutata l'opportunità di sostituire il riferimento all'omologazione con un richiamo all'eventuale definizione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di specifiche tecnico-costruttive .

L'**articolo 2** stabilisce che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute, promuove campagne di informazione e sensibilizzazione rivolte ai genitori, ai parenti e alle altre persone che si prendono cura di bambini fino a 6 anni di età sull'importanza dell'uso corretto dei sistemi di ritenuta per bambini dotati di dispositivi di allarme sonoro atti a prevenire l'abbandono accidentale dei bambini a bordo dei veicoli, previsti dall'articolo 172, comma 1, del codice della strada e sulle relative cause, anche con riferimento all'amnesia dissociativa.

L'**articolo 3** contiene la clausola di invarianza finanziaria.

Proposta di legge [A.C. 732 Gebhard](#)

La proposta di legge [A.C. 732](#) consta di **due articoli**. L'articolo 1 prevede, attraverso una modifica del comma 1 dell'articolo 172 del codice della strada, che i sistemi di ritenuta per bambini debbano essere equipaggiati con un dispositivo di allarme **per prevenire l'abbandono dei bambini nei veicoli chiusi** avente le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'**articolo 2** prevede l'entrata in vigore della legge il giorno successivo a quello della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Proposta di legge [A.C. 997 Pizzetti ed altri](#)

La proposta di legge [A.C. 997](#) è costituita da un unico articolo. Il primo comma dell'articolo 1 aggiunge un periodo al comma 1, dell'articolo 172, volto a prevedere che i sistemi di ritenuta per bambini devono essere equipaggiati **con un dispositivo di allarme anti-abbandono** rispondente alle specifiche tecnico-costruttive e funzionali stabilite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il comma 2 stabilisce che le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali del dispositivo anti-abbandono sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge. La disposizione si applica decorsi sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto.

Relazioni allegare o richieste

Tutti i progetti di legge, di iniziativa parlamentare, sono corredati dalla necessaria relazione illustrativa.

Necessità dell'intervento con legge

I progetti di legge presentati sono diretti a modificare il Codice della strada al fine di introdurre una nuova disposizione diretta ad evitare l'abbandono inconsapevole dei bambini nei veicoli chiusi.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

I progetti di legge in esame intervengono su aspetti attinenti alla **sicurezza stradale**, riconducibile, sulla base della giurisprudenza costituzionale (sentenze n. 428/2004 e n. 9/2009), alla competenza esclusiva dello Stato in materia di **ordine pubblico e sicurezza** ([art. 117, secondo comma, lettera h\), Cost.](#)).

Compatibilità con il diritto dell'Unione europea e la normativa internazionale

Diversi progetti di legge prevedono l'obbligo per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di definire le caratteristiche tecniche dei dispositivi antiabbandono per bambini (dei quali si stabilisce l'obbligatorietà) ovvero i requisiti tecnici per la loro omologazione. Alcune proposte di legge prevedono poi il **divieto dell'immissione in circolazione degli autoveicoli** privi del dispositivo acustico di allarme previsto dalle medesime disposizioni. Con riferimento a questi specifici profili si richiamano le disposizioni in tema di omologazione vigenti nell'Unione europea.

L'omologazione dei veicoli a motore e dei loro sistemi e componenti

Il quadro giuridico per il **sistema di omologazione dell'UE** è dato dalla **direttiva 2007/46/CE** che stabilisce le **procedure per l'omologazione** dei nuovi **veicoli**, dei rimorchi e dei **loro sistemi e componenti** al fine di garantire standard in materia di sicurezza e di protezione ambientale (direttiva quadro). La direttiva 2007/46/CE riguarda i veicoli a motore destinati al trasporto di passeggeri (categoria M) e di merci (categoria N), i loro rimorchi (categoria O) e i loro sistemi e componenti e fornisce un quadro nel quale rientrano i singoli atti normativi recanti prescrizioni di sicurezza e ambientali specifiche. Tali atti normativi coprono una moltitudine di prescrizioni tecniche dettagliate per diversi tipi di veicoli, sistemi e componenti. Questo richiede **70 regolamenti tecnici specifici**, molti dei quali sono costituiti da **norme internazionali** stabilite dalle Nazioni Unite, in particolare dalla **Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE)**.

Con la **Decisione 97/836/CE** del Consiglio, l'Unione europea ha aderito all'**accordo («Accordo del 1958 riveduto»)** della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di **prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore**, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni.

La **direttiva 2007/46/UE** ha **sostituito i sistemi di omologazione degli Stati membri con una procedura di omologazione dell'Unione europea**, stabilendo un **quadro armonizzato** contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per tutti i veicoli nuovi, i **sistemi**, i componenti e le entità tecniche.

Tale direttiva ha anche incorporato i regolamenti UNECE nel sistema di omologazione UE dei veicoli, come requisiti per l'omologazione o come alternative alla normativa dell'Unione. **L'omologazione a norma dei regolamenti UNECE** indicati nella direttiva 2007/46/UE (Allegato IV, parte II della direttiva) è considerata **sostitutiva dell'omologazione CE rilasciata a norma della corrispondente direttiva particolare o regolamento** elencati nella tabella della parte I.

Dall'adozione della direttiva 2007/46/CE, i regolamenti UNECE sono stati sempre in maggior numero integrati nella normativa dell'Unione nell'ambito dell'omologazione UE dei veicoli.

L'articolo 4 della direttiva prevede che gli Stati membri immatricolino o autorizzino la vendita o la messa in circolazione soltanto dei veicoli, dei componenti e delle entità tecniche conformi alle disposizioni della direttiva stessa. **Essi non possono vietare, limitare o impedire l'immatricolazione, la vendita o la messa in circolazione su strada di veicoli, componenti o entità tecniche per motivi connessi ad aspetti della costruzione e del funzionamento contemplati dalla direttiva, se ne soddisfano i requisiti.**

Per quanto riguarda i sistemi, i componenti e le entità tecniche, l'art. 10 della direttiva prevede che gli Stati membri rilasciano l'omologazione CE nel caso di sistemi conformi alle indicazioni contenute nella documentazione informativa e che soddisfino le prescrizioni tecniche della direttiva particolare o del regolamento pertinenti, come stabilito nell'allegato IV o nell'allegato XI.

L'articolo 34 della direttiva stabilisce che i **regolamenti UNECE** ai quali la Comunità ha aderito e che sono elencati nell'allegato IV, parte I, e nell'allegato XI, **fanno parte dell'omologazione CE** di un veicolo allo stesso modo delle direttive particolari o dei regolamenti. L'art. 35 prevede espressamente che i **regolamenti UNECE**, elencati nell'allegato IV, parte II, sono **riconosciuti equivalenti alle direttive** particolari o ai regolamenti corrispondenti, se caratterizzati dallo stesso campo di applicazione ed oggetto.

Le autorità di omologazione degli Stati membri accettano le omologazioni rilasciate a norma di tali regolamenti UNECE e, se del caso, i relativi marchi di omologazione, in luogo delle omologazioni e dei marchi di omologazione corrispondenti rilasciati conformemente alle direttive particolari o ai regolamenti equivalenti.

Con la **decisione 2000/125/CE del Consiglio**, relativa alla conclusione dell'accordo sull'approvazione di **regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore («accordo parallelo»)**, l'Unione europea ha **aderito all'accordo parallelo** nel quadro della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE).

La Commissione ha cominciato a **rivedere il quadro giuridico in materia di omologazione** dei veicoli a motore già a partire dal 2010, allorché ha avviato una consultazione pubblica in materia, che ha portato alla «**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli**» del **27 gennaio 2016**, nel quale si evidenzia che sussistono margini di miglioramento del quadro giuridico relativo all'omologazione e si identifica come prioritaria la revisione della direttiva 2007/46/CE, sotto diversi profili, tra cui:

- il miglioramento dell'applicazione del quadro che disciplina le omologazioni tramite **l'armonizzazione e il perfezionamento delle procedure di omologazione e di controllo della conformità della produzione applicate dalle autorità e dai servizi tecnici degli Stati membri;**

- **il miglioramento della sostenibilità dei regimi alternativi di omologazione (omologazioni nazionali di piccole serie e omologazioni individuali)** e della procedura di omologazione in più fasi al fine di garantire una flessibilità adeguata per i mercati di nicchia e le PMI senza tuttavia alterare le condizioni di parità.

Il Comitato economico e sociale europeo ha espresso alla Commissione europea il proprio parere, il 26/5/2016, su tale proposta [[COM\(2016\) 31 final](#) — 2016/0014 (COD)].

Le disposizioni generali in materia di **vigilanza del mercato** sono contenute nel **regolamento (CE) n. 2008/765**, che contiene norme per l'accreditamento (controllo della competenza dei laboratori e degli organismi di certificazione/ispezione che rilasciano certificati nell'UE) e per i controlli dei prodotti provenienti da paesi terzi (per prodotti sicuri a prescindere dalla loro origine).

Le disposizioni europee in tema di omologazione dei dispositivi di ritenuta per bambini a bordo dei veicoli a motore («sistemi di ritenuta per bambini»)

La norma europea di riferimento per l'omologazione dei sistemi di ritenuta per bambini è il [Regolamento UNE/CE n. 44](#) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei dispositivi di ritenuta per bambini a bordo dei veicoli a motore («sistemi di ritenuta per bambini»). Tale disposizione non contiene l'obbligo di dotare i sistemi di ritenuta di allarmi antiabbandono. Sono in commercio sia sistemi di ritenuta già integrati con un sistema di allarme antiabbandono, omologati ai sensi della citata normativa, sia dispositivi autonomi di allarme antiabbandono che possono essere utilizzati unitamente ai sistemi di ritenuta (per i quali non sussistono specifiche disposizioni europee per l'omologazione).

La Convenzione di Vienna del 1968 in materia di circolazione stradale

Con riferimento all'ambito di applicazione delle disposizioni previste dalle proposte di legge all'esame occorre far riferimento alle disposizioni della Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968 in materia di circolazione stradale. Tale Convenzione prevede infatti la nozione di "circolazione internazionale" dei veicoli. In particolare un veicolo è detto in «circolazione internazionale» sul territorio di uno Stato quando: i) appartiene ad una persona fisica o giuridica che ha la propria residenza fuori di detto Stato; ii) non è immatricolato in detto Stato; iii) e vi è temporaneamente importato.

Ogni Parte contraente è libera di non riconoscere il regime di circolazione internazionale per i veicoli che siano rimasti sul suo territorio per un periodo superiore ad un anno senza interruzioni di rilievo (in Italia infatti decorso un anno è obbligatoria la reimmatricolazione).

Le Parti contraenti sono tuttavia tenute ad ammettere in circolazione internazionale sul loro territorio gli autoveicoli ed i rimorchi che soddisfano le condizioni definite dalla Convenzione ed i cui conducenti soddisfino le condizioni definite dal capitolo IV (in materia di patenti di guida).

Incidenza sull'ordinamento giuridico

Tutte le proposte di legge intervengono sull'articolo 172, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992.