

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2824

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

LULLI, ASTORE, BARANI, BELTRANDI, BOFFA, BURCHIELLARO, BURTONE, CARTA, DE BIASI, DE BRASI, D'ELIA, FASCIANI, FEDI, FIANO, FILIPPESCHI, FINCATO, FRANCI, FRONER, LENZI, MARIANI, MIGLIOLI, NANNICINI, QUARTIANI, RUGGERI, RUGGHIA, SAGLIA, SAMPERI, SANGA, SERVODIO, TESTA, VELO, VICO

Modifica dell'articolo 78 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la semplificazione delle procedure relative alla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore

Presentata il 21 giugno 2007

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge reca una semplificazione delle procedure necessarie per modificare le caratteristiche funzionali e costruttive dei veicoli a motore. Attualmente per modificare o per sostituire componenti, pur se omologati e conformi agli *standard* comunitari, sono necessari una visita e una prova presso la motorizzazione e il rilascio da parte della casa costruttrice di un nulla osta. Con la modifica proposta questi obblighi, limitatamente ai veicoli a due o tre ruote,

con capienza di massimo otto persone e ai veicoli per trasporto merci di massa inferiore a 3,5 tonnellate, sono cancellati. Obiettivo è semplificare e quindi aprire maggiormente il mercato interno della componentistica dei veicoli a motore anche per sostenere un settore composto da circa 900 aziende, in gran parte piccole e medie, che occupano circa 130.000 addetti.

Oggi il settore è disciplinato dall'articolo 78 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il codice della strada, e dall'articolo 236 del relativo regolamento

di attuazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. L'articolo 78 prevede che, quando siano apportate modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali, ovvero ai dispositivi d'equipaggiamento indicati negli articoli 71 e 72, oppure sia stato sostituito o modificato il telaio, i veicoli a motore e i loro rimorchi devono essere sottoposti a visita e prova presso i competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri, personale, affari generali e la pianificazione generale dei trasporti. Entro sessanta giorni dall'approvazione delle modifiche, gli uffici competenti del medesimo Dipartimento ne devono dare comunicazione ai competenti uffici del pubblico registro automobilistico (PRA) solo ai fini dei conseguenti adeguamenti fiscali.

L'articolo 78 demanda al regolamento di esecuzione del codice della strada, l'individuazione delle caratteristiche costruttive e funzionali, nonché dei dispositivi di equipaggiamento, che possono essere modificati solo previa presentazione della documentazione, e le modalità per gli accertamenti e l'aggiornamento della carta di circolazione.

L'articolo 236 del citato regolamento di esecuzione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 ha precisato che ogni modifica alle caratteristiche costruttive o funzionali, tra quelle indicate in appendice, o che determini la trasformazione o la sostituzione del telaio, comporta la visita e prova del veicolo interessato, presso l'ufficio competente del Ministero dei trasporti, in relazione alla sede della ditta che ha proceduto alla modifica. Se la modifica è stata effettuata da più di una ditta, senza che per ogni stadio dei lavori eseguiti sia stato richiesto il rilascio di un certificato di approvazione, l'ufficio ministeriale competente per la visita e prova è quello nel cui territorio di competenza ha sede la ditta che ha operato l'ultimo intervento. In tale caso la certificazione dei lavori deve essere costituita dal complesso di tutte le certificazioni, ciascuna redatta dalla ditta di volta in volta interessata dai diversi stadi.

Il regolamento prevede, inoltre che siano subordinate al rilascio di un nulla-osta da parte della casa costruttrice del veicolo le modifiche riguardanti uno dei seguenti elementi:

- a) massa complessiva massima;
- b) massa massima rimorchiabile;
- c) masse massime sugli assi;
- d) numero di assi;
- e) interassi;
- f) carreggiate;
- g) sbalzi;
- h) telaio anche se realizzato con una struttura portante o equivalente;
- i) impianto frenante o suoi elementi costitutivi;
- l) potenza massima del motore;
- m) collegamento del motore alla struttura del veicolo.

Nel caso tale rilascio non avvenga per motivi diversi da quelli di ordine tecnico (ossia concernenti la possibilità pratica di esecuzione della modifica), il nulla-osta può essere sostituito da una relazione tecnica, firmata da un soggetto abilitato, che attesti la possibilità di esecuzione della modifica; in tal caso però devono essere eseguite una visita e una prova presso la Direzione generale per la motorizzazione del citato Dipartimento per i trasporti terrestri, in base alla sede della ditta esecutrice dei lavori, al fine di accertare quanto attestato dalla relazione, prima che venga eseguita la modifica richiesta.

Quanto alla procedura di aggiornamento dei dati interessati dalla modifica, si ricorda che esso viene eseguito dall'ufficio provinciale della Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti terrestri, presso cui sia esibito il certificato di approvazione definitivo della modifica eseguita, oppure dall'ufficio provinciale della Direzione generale per la motorizzazione che ha proceduto alle ultime visite e prove con esito

favorevole. L'aggiornamento ha luogo mediante l'emissione di un duplicato della carta di circolazione.

Con la proposta di direttiva del 14 luglio 2003 della Commissione europea, concernente l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (COM(2003)418), la Commissione intende abrogare e sostituire la direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, relativa alla stessa materia con lo scopo, fra l'altro, di estenderne l'applicazione a tutte le categorie di veicoli commerciali. Essa introduce, in particolare, un'armonizzazione totale in base alla quale le disposizioni comunitarie sostituiranno interamente le disposizioni nazionali vigenti al momento della sua entrata in vigore. La Commissione ha esplicitamente condiviso il parere degli Stati membri che vogliono introdurre nella direttiva l'omologazione di veicoli singoli, cioè la cosiddetta « procedura d'omologazione individuale », le cui modalità pratiche verranno stabilite in uno specifico allegato, dopo aver consultato le controparti abituali. È prevista, tuttavia, una lunga fase di transizione per consentire ai costruttori dei diversi settori di adeguarsi alle nuove disposizioni. L'11 febbraio 2004 la citata proposta di direttiva, che segue le procedure di codecisione, è stata esaminata in prima lettura dal Parlamento europeo, che ha approvato emendamenti.

L'11 dicembre 2006 il Consiglio « trasporti » ha adottato la posizione comune, il 17 aprile 2007 la Commissione parlamentare per il mercato interno e la protezione dei consumatori ha approvato la posizione comune del Consiglio con una serie di emendamenti.

La presente proposta di legge, anche in considerazione della lunga procedura prevista per l'approvazione della nuova direttiva europea, ha lo scopo di rispondere all'esigenza di un particolare genere di utenti dell'automobile, coloro che vivono il proprio veicolo con grande passione e lo considerano non soltanto come un assetto e semplice mezzo di trasporto ma come qualcosa di più importante. In Italia que-

sto particolare tipo di utenti, disponibili a spendere per migliorare la propria auto esteticamente e nelle prestazioni, raggiunge la cifra di circa 300.000-400.000. Si tratta di appassionati, fortemente motivati, che desiderano personalizzare la propria auto e renderla, in un certo senso, « unica », con accessori speciali come cerchi in lega, scarichi cromati, componenti per l'abitacolo interno eccetera, parte di una più vasta gamma di componenti proposti sul mercato. Quest'attività è generalmente nota come « tuning ».

In alcuni casi questa passione è stata associata a un abbassamento della sicurezza degli autoveicoli: al contrario, questo particolare genere di utenti non sottovaluta affatto tale aspetto, ma attua sul proprio veicolo interventi migliorativi sugli assetti, sui pneumatici, sugli impianti frenanti e così via.

In Italia il mercato degli accessori e dei componenti sportivi dei produttori indipendenti per auto è stato molto limitato dalla previsione del menzionato « nullaosta » da richiedere alla casa costruttrice del veicolo. Nulla osta che la motorizzazione civile ha reso obbligatorio per effettuare interventi di modifica sulle caratteristiche costruttive, negando di fatto ogni possibilità di intervento e di installazione di questi componenti speciali, indispensabili per migliorare l'estetica, le prestazioni dinamiche della vettura e la sicurezza attiva sulle strade.

Nonostante il nostro Paese sia un grande produttore di accessori, con aziende di primissimo rilievo a livello mondiale, la maggior parte dei prodotti *made in Italy* viene esportata nei Paesi dove la loro installazione sulle automobili è appositamente regolamentata.

Tra i membri dell'Unione europea è la Germania che dispone della legislazione più avanzata nel settore degli accessori speciali. In questo Paese non è necessario il nullaosta da parte della casa costruttrice ma è TÜVRheinland, fornitore leader per servizi tecnici in tutto il mondo, uno dei più grandi organismi di certificazione delle componenti dei veicoli a motore che esista al mondo, a fornire la necessaria certifi-

cazione. Tra le molte attività di TÜV, tutte improntate alla certificazione della sicurezza delle tecnologie, c'è anche l'attestazione del sistema di qualità, nonché la sua conformità ai principali *standard* validi a livello mondiale nell'ambito della componentistica dei veicoli a motore. In caso di esito positivo e di superamento delle prove previste, la modifica viene certificata e annotata contestualmente sulla carta di circolazione.

Il problema principale della chiusura del mercato italiano nasce dall'inopportunità di una norma che individua nello stesso soggetto, la casa costruttrice e produttrice dei componenti anche il certificatore di componenti non di propria produzione. È evidente che il nulla-osta che le case costruttrici degli autoveicoli dovrebbero rilasciare per la trasformazione dei veicoli stessi con componenti prodotte da altri soggetti blocca di fatto il mercato. La casa automobilistica non ha, infatti, alcun interesse a rilasciare un'autorizzazione a montare componenti speciali non di propria produzione. È generalmente noto che le vetture vengono realizzate dalle case automobilistiche con un *set-up* di compromesso che, dovendo rispondere anche a un problema di contenimento globale dei costi, non raggiunge mai il livello massimo di sicurezza attualmente ottenibile. Basti pensare al problema dei pneumatici sottondimensionati, spesso per motivi commerciali, agli assetti (molle e ammortizzatori) con taratura di compromesso tra *comfort* e tenuta, agli impianti frenanti migliorabili, tutti aspetti sui quali è possibile tecnicamente intervenire per migliorarne il funzionamento e l'efficacia. Questo è ciò che fanno generalmente gli appassionati di *tuning*.

L'articolo unico della presente proposta di legge ha dunque lo scopo di semplificare le procedure volte a installare sui veicoli a motore componenti o sistemi di componenti, che non sono stati previsti in sede di omologazione, intesi a migliorare le prestazioni, il *comfort* e la sicurezza dei mezzi. Il comma 1, che sostituisce il citato articolo 78 del decreto legislativo n. 285 del 1992, richiama il principio comunita-

rio di libera concorrenza delle attività economiche secondo condizioni di pari opportunità e il principio di libera circolazione delle merci e dei servizi, al fine di assicurare ai consumatori finali un'effettiva facoltà di scelta e di comparazione dei prodotti offerti sul mercato.

Il medesimo comma 1 prevede che le modifiche alle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli in circolazione, delle sole categorie internazionali L, M1 ed N1, possano essere consentite senza un preventivo nulla-osta della casa costruttrice del veicolo e senza una visita e prova presso i competenti uffici della Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti terrestri, personale, affari generali e la pianificazione generale dei trasporti del Ministero dei trasporti, qualora vengano rispettate le seguenti condizioni:

a) ciascun componente o insieme di componenti modificati deve essere certificato da una relazione che ne attesta le caratteristiche tecniche e la possibilità di installazione per ciascun modello di veicolo senza pregiudicare le sue caratteristiche relative alla sicurezza stradale e all'inquinamento ambientale;

b) tale certificazione deve essere redatta sulla base di collaudi e di prove effettuati in conformità a disposizioni tecniche previste da eventuali direttive comunitarie o da equivalenti regolamenti ECE/ONU. La relazione tecnica deve certificare che le caratteristiche tecniche e funzionali dei componenti sono equivalenti o superiori a quelle originarie in dotazione al veicolo nel rispetto della sicurezza attiva e passiva del veicolo stesso;

c) la certificazione può essere rilasciata esclusivamente dagli enti che dimostrano la propria indipendenza organizzativa, economica e funzionale dai produttori, commercializzatori e installatori di componenti;

d) i collaudi e le prove possono essere effettuati, su richiesta degli enti accreditati, anche da officine o carrozzerie abi-

litate in possesso di strutture tecniche e di competenze professionali idonee e in grado di svolgere adeguate procedure di controllo della qualità, che dimostrano il possesso di idonea copertura assicurativa.

Il comma 2 dell'articolo 78 prevede che il Ministro dei trasporti individui con proprio decreto le modalità e i criteri per l'accreditamento degli enti certificatori. Il Ministero dei trasporti effettua inoltre i controlli anche al fine di disporre la sospensione o l'interdizione dei predetti enti dallo svolgimento dell'attività di certificazione e l'eventuale ritiro dal mercato dei componenti indebitamente certificati o risultati pericolosi, a cura e spese del produttore o dell'installatore nell'Unione europea.

Il comma 3 dell'articolo 78 demanda ad un successivo decreto le modalità attraverso le quali apportare modifiche alle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, di categorie diverse da L, M1 e N1; il decreto deve essere adottato dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore dell'articolo.

Il comma 4 dell'articolo 78 reca le sanzioni applicabili a quanti circolano con un veicolo al quale sono state apportate modifiche alle caratteristiche indicate nel certificato di omologazione e nella carta di

circolazione, oppure con il telaio modificato, senza che tali modifiche siano state realizzate nel pieno rispetto delle disposizioni dei commi 1 e 2. In particolare, si prevede la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro 1.485, nonché la sanzione accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo quanto disposto dal medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992.

Il comma 2 dell'articolo 1 della proposta di legge in esame, intervenendo sull'articolo 180 del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992, relativo al possesso dei documenti di circolazione e di guida, prevede che oltre ai documenti attualmente prescritti, per poter circolare con veicoli a motore il conducente debba avere con sé, in caso di interventi di modifica sul proprio veicolo, anche la relazione tecnica relativa al componente o insieme di componenti modificati.

Il comma 3 dell'articolo 1 dispone che la nuova disciplina, prevista dall'articolo 78, comma 1, del decreto legislativo n. 285 del 1992, come sostituito dal comma 1 del citato articolo 1, acquisti efficacia a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto previsto al comma 3 del medesimo articolo 78. Da tale data è altresì abrogato l'articolo 236 del regolamento di esecuzione del codice della strada di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. In conformità al principio comunitario di libera concorrenza delle attività economiche secondo condizioni di pari opportunità e al principio di libera circolazione delle merci e dei servizi, al fine di assicurare ai consumatori finali un'effettiva facoltà di scelta e di comparazione dei prodotti offerti sul mercato, l'articolo 78 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« ART. 78. — (*Modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione*). — 1. Le modifiche delle caratteristiche costruttive, limitatamente ai veicoli in circolazione delle categorie internazionali L, M1 ed N1, sono consentite senza preventivo nulla osta della casa costruttrice del veicolo e senza visita e prova presso i competenti uffici della Direzione generale per la motorizzazione qualora siano rispettate le seguenti condizioni:

a) ciascun componente o insieme di componenti modificati è certificato da un'apposita relazione che attesta le caratteristiche tecniche del componente o dell'insieme di componenti e la possibilità di installazione per ciascun modello di veicolo senza pregiudicare le sue caratteristiche relative alla sicurezza stradale e all'inquinamento ambientale;

b) la certificazione di cui alla lettera a), redatta sulla base di collaudi e di prove effettuati in conformità a disposizioni tecniche previste da eventuali direttive comunitarie ovvero, ove esistenti, da equivalenti regolamenti ECE/ONU, deve certificare che le caratteristiche tecniche e funzionali dei componenti sono equivalenti o superiori a quelle originarie in dotazione

al veicolo nel rispetto della sicurezza attiva e passiva del veicolo stesso;

c) la certificazione di cui alla lettera *a)* è rilasciata dagli enti di cui al comma 2 che dimostrano la propria indipendenza organizzativa, economica e funzionale dai produttori, dai commercializzatori e dagli installatori di componenti;

d) i collaudi e le prove di cui alla lettera *b)* possono essere effettuati, su richiesta degli enti di cui al comma 2, anche da officine o carrozzerie abilitate, in possesso di strutture tecniche e di competenze professionali idonee e in grado di svolgere adeguate procedure di controllo della qualità, che dimostrano il possesso di idonea copertura assicurativa.

2. Con decreto del Ministro dei trasporti, da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente articolo, sono individuati le modalità e i criteri per l'accreditamento degli enti di cui al comma 1, lettera *c)*. Il Ministero dei trasporti effettua i controlli anche al fine di disporre la sospensione o l'interdizione dei predetti enti dallo svolgimento dell'attività di certificazione di cui al medesimo comma, nonché l'eventuale ritiro dal mercato dei componenti indebitamente certificati o risultati pericolosi, a cura e a spese del produttore o dell'installatore nell'Unione europea.

3. Le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, di categorie diverse da quelle indicate al comma 1, sono consentite con modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, da adottare, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore del presente articolo.

4. Chiunque circola con un veicolo al quale sono state apportate modifiche alle caratteristiche indicate nel certificato di omologazione o nella carta di circolazione, oppure con il telaio modificato, senza che tali modifiche siano state realizzate nel pieno rispetto dei commi 1 e 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 a euro

1.485. Le suddette violazioni comportano la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II ».

2. All'articolo 180 comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *d-bis*) la relazione tecnica di cui all'articolo 78, comma 1, lettera *a*), nei casi ivi previsti ».

3. Le disposizioni dell'articolo 78, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come da ultimo sostituito dal comma 1 del presente articolo, acquistano efficacia a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto del Ministro dei trasporti previsto al comma 3 del medesimo articolo 78. Alla medesima data acquista altresì efficacia la disposizione della lettera *d-bis*) del comma 1 dell'articolo 180 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotta dal comma 2 del presente articolo ed è abrogato l'articolo 236 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni.

