

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati MINASSO, LULLI

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

Onorevoli Colleghi! - La presente proposta di legge intende semplificare le 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, ai veicoli a quattro 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 contoparti 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 la procedura 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 7 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 oltre che alle necessità di un vasto mercato di utenti che acquistano componenti aggiuntive rispetto a quelle montate abitualmente su un determinato modello di autoveicolo, anche 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 questo 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 posti 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 «nulla-osta» 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 nulla-osta da parte della casa costruttrice ma sono gli enti accreditati a fornire la necessaria certificazione. 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 sottodimensionati, 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 sanzionare 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 comunitario 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, qualora vengano rispettate le seguenti condizioni:

a) ciascun componente o insieme di componenti sia certificato da apposita relazione che ne attesti le caratteristiche tecniche e la possibilità di installazione per ciascun modello di veicolo;

b) la relazione, redatta sulla base di collaudi e di prove tecniche effettuati in conformità a disposizioni previste da eventuali direttive comunitarie CE ovvero, ove esistenti, da equivalenti regolamenti ECE/ONU, ovvero da procedure di omologazione emanate da uno stato membro, deve attestare che le caratteristiche tecniche e funzionali del componente o insieme di componenti sono equivalenti o superiori a quelle originarie in dotazione, nel pieno rispetto della sicurezza attiva e passiva del veicolo e della protezione dell'ambiente. Può accadere che per alcune componenti o entità tecniche non esistano procedure di prova in base a direttive europee o regolamenti ECE/ONU o normative di stati membri. In questo caso il Ministero dei trasporti provvede, sulla base di specifica richiesta, alla loro emanazione sentiti gli enti disciplinati alla successiva lettera c). La relazione deve anche prevedere l'eventuale obbligo di verifica e collaudo dell'installazione sul veicolo da parte dei centri autorizzati disciplinati alla successiva lettera d). L'aggiornamento della carta di circolazione è effettuato dagli uffici della Direzione Generale della M C T C;

c) la relazione di certificazione è rilasciata da centri prova autoveicoli, da un ente tecnico di omologazione di veicoli o da un corrispondente ente di omologazione, riconosciuto da Stati appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, o da strutture universitarie. Possono essere abilitati dal Ministero dei Trasporti soggetti pubblici e privati che ne facciano richiesta e che siano in possesso di accreditamento specifico, ottenuto in base al possesso di strutture tecniche e competenze professionali, idonee all'effettuazione di prove e di procedure adeguate e che dimostrino la propria indipendenza organizzativa, economica e funzionale dai produttori, commercializzatori e installatori di componenti, dimostrando inoltre il possesso di idonea copertura assicurativa. L'abilitazione da parte del Ministero dei Trasporti deve avvenire entro e non oltre novanta giorni dalla data di ricezione della richiesta;

d) la verifica e il collaudo dell'installazione su veicolo dei componenti o insieme di componenti, ove richiesti, sono effettuati da centri regolarmente autorizzati dal Ministero dei Trasporti in possesso di strutture tecniche e di competenze professionali idonee nel campo della meccanica, carrozzeria, elettrauto e gommista che dimostrino il possesso di idonea copertura assicurativa. I collaudi di installazione, devono essere svolti da un tecnico in possesso di laurea in ingegneria che svolga tale professione da almeno cinque anni.

Il comma 2 della proposta di legge disciplina le modifiche effettuate su un singolo veicolo, impiegando componenti diversi da quelli certificati ai sensi del comma 1, stabilendo che in questo caso è obbligatoria la visita e prova presso uno degli enti certificatori che attestano l'idoneità delle modifiche apportate in base alle modalità previste dal comma 1. Le verifiche di installazione vengono effettuate dai centri riconosciuti in base alla disciplina recata dal comma 1, che attestano l'idoneità delle modifiche apportate e la correttezza dell'installazione. Le attestazioni di idoneità delle modifiche apportate e di corretta installazione vengono recepite dall'Autorità competente attraverso gli uffici della Direzione generale della M C T C che provvede all'aggiornamento della carta di circolazione.

Il comma 3 prevede che le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, di categorie internazionali diverse da quelle indicate al comma 1, siano consentite con modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, da emanare, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Con il comma 4 si individua nel Ministero dei trasporti l'autorità che effettua i controlli anche al fine di disporre la sospensione o l'interdizione dei soggetti certificatori, dallo svolgimento dell'attività di certificazione previste dal comma 1, nonché 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 5 stabilisce che chiunque circoli con un veicolo al quale sono state apportate modifiche alle caratteristiche indicate dal certificato di omologazione o nella carta di circolazione, oppure con telaio modificato, senza che tali modifiche siano state realizzate nel rispetto dei commi 1 e 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 370 ad euro 1.485. Tali violazioni comportano la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1

1. In conformità al principio comunitario di libera concorrenza delle attività economiche secondo condizioni di pari opportunità ed 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, 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 e 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 vengano rispettate le seguenti condizioni:

a) ciascun componente o insieme di componenti è certificato da apposita relazione che ne attesta le caratteristiche tecniche e la possibilità di installazione per ciascun modello di veicolo;

b) la relazione di cui alla lettera a), redatta sulla base di collaudi e di prove tecniche effettuati in conformità a disposizioni previste da eventuali direttive comunitarie (CE o vce), ove esistenti, da equivalenti regolamenti ECE/ONU, ovvero da procedure di omologazione emanate da uno stato membro, deve attestare che le caratteristiche tecniche e funzionali del componente o insieme di componenti sono equivalenti o superiori a quelle originarie in dotazione, nel pieno rispetto della sicurezza attiva e passiva del veicolo e della protezione dell'ambiente. Per eventuali componenti e/o entità tecniche per i quali non esistano procedure di prova in base a direttive europee o regolamenti ECE/ONU o normative di stati membri, il Ministero dei trasporti provvede, sulla base di specifica richiesta, alla loro omologazione sentiti uno o più enti di cui alla lettera c). La relazione deve altresì prevedere l'eventuale obbligo di verifica e collaudo dell'installazione sul veicolo da parte dei centri autorizzati di cui alla lettera d). L'aggiornamento della carta di circolazione è effettuato dagli uffici della Direzione Generale della M.C.T.C.;

c) la relazione di certificazione di cui alla lettera a) è rilasciata da centri prova autoveicoli, da un ente tecnico di omologazione di veicoli o da un corrispondente ente di omologazione, riconosciuto da Stati appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, o da strutture universitarie. Possono altresì essere abilitati dal Ministero dei Trasporti soggetti pubblici e privati che ne facciano richiesta e che siano in possesso di accreditamento specifico ottenuto in base al possesso di strutture tecniche e competenze professionali idonee all'effettuazione di prove e di procedure adeguate e che dimostrino la propria indipendenza organizzativa, economica e funzionale dai produttori, commercializzatori e installatori di componenti, dimostrando inoltre il possesso di idonea copertura assicurativa. L'abilitazione da parte del Ministero dei trasporti avviene entro e non oltre 90 giorni dalla data di ricezione della richiesta;

d) la verifica e il collaudo dell'installazione su veicolo dei componenti o insieme di componenti di cui alla lettera b), ove richiesti, sono effettuati da centri regolarmente

autorizzati dal Ministero dei Trasporti in possesso di strutture tecniche e di competenze professionali idonee nel campo della meccanica, carrozzeria, elettrauto e gommista e che dimostrino il possesso di idonea copertura assicurativa. I collaudi di installazione, devono essere svolti da tecnico in possesso di laurea in ingegneria e master di primo livello nel settore omologazioni automotive o di comprovata esperienza nel medesimo settore.

2. Per le modifiche effettuate su un singolo veicolo, impiegando componenti diversi da quelli certificati ai sensi del comma 1, è obbligatoria la visita e prova presso uno degli enti di cui alla lettera c) che attesti l'idoneità delle modifiche apportate in base alle modalità di cui alla lettera b) e le relative verifiche di installazione. Le attestazioni di idoneità delle modifiche e di corretta installazione vengono recepite dall'Autorità Competente attraverso gli uffici della Direzione Generale della M.C.T.C. che provvede all'aggiornamento della carta di circolazione.

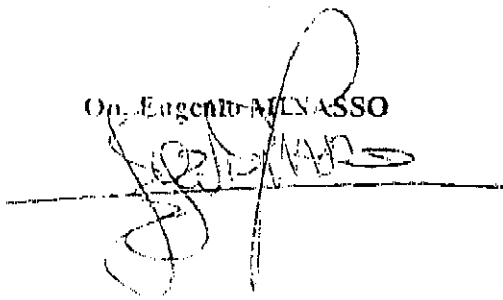
3. Le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione di categorie internazionali diverse da quelle indicate al comma 1, sono consentite con modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, da emanare, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, entro sei mesi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

4. Il Ministero dei trasporti effettua i controlli anche al fine di disporre la sospensione o l'interdizione dei soggetti di cui al comma 1, lettera c), 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 spese del produttore o dell'installatore nell'Unione europea.

5. Il Ministero dei Trasporti ha facoltà e obbligo di effettuare verifiche ispettive periodiche sulla conformità, rispetto alla certificazione ottenuta di cui alla lettera a), del componente prodotto dal costruttore. In caso di mancata conformità l'Autorità Competente adotta i provvedimenti economici e normativi previsti.

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

On. Eugenio MELNASSO



On. Andrea LUI LI

