

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 1737}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MINASSO, LULLI, ABRIGNANI, BARBIERI, BENAMATI, BIANCHI,
BOVICELLI, MARCO CARRA, CASSINELLI, CASTELLANI, CATTOLICO,
CESARO, CICCIOLO, DIVELLA, ANTONINO DI MARINO, DI MARINO,
HOLZ-
MANN, LAMORTE, GIULIO MARINI, MISTURIZZI, NUNZIANTINO, PORCU,
RAISI, SCANDROGLIO, SCHIRRU, TAVOLARI, TROTTA, VALLI, TORRISI,
VELLA, VERSACE**

Modifica dell'articolo 15 del codice della strada, di cui
allegato al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la
simplificazione delle procedure relative alla modifica
delle caratteristiche costruttive dei veicoli a motore

Presentata il 2 ottobre 2008

ONORREVOLI COLLEGGI! — 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 necessarie 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 al massimo di 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

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 necessarie il rilascio da parte della casa costruttrice di un nulla-osta ed una visita e una prova presso la motorizzazione. Con la modifica proposta questi obblighi, limitatamente ai veicoli a due o tre ruote, ai veicoli a quattro ruote con capienza al massimo di otto persone e ai veicoli per trasporto merci di massa inferiore a 3,5 tonnellate, sono sostituiti da una regolamentazione più rigorosa ma più semplice, più facilmente applicabile da parte delle Forze dell'Ordine e meglio in grado di garantire e migliorare la sicurezza del veicolo nonché lo sviluppo di un settore.

Oggi il settore è disciplinato dall'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, 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 di 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 a prova presso i competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale del Ministero delle infrastrutture e 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 citato regolamento di attuazione del medesimo 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 per l'aggiornamento della carta di circolazione. L'articolo 236 del citato regolamento di attuazione del codice della strada 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 delle infrastrutture e 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 per la 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 citato 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 e il trasporto intermodale, in base alla sede della ditta esecutrice dei lavori,

al fine di accertare quanto attestato dalla relazione, prima che sia eseguita la modifica richiesta.

Quanto alla procedura di aggiornamento dei dati interessati dalla modifica, si ricorda che essa è eseguita dall'ufficio provinciale della Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale, presso cui è 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.

La legge è stata via via integrata da circolari, decreti e provvedimenti che hanno permesso alcune modifiche senza necessità di nullaosta, complicando notevolmente il quadro normativo e la sua applicazione da parte delle Forze dell'Ordine.

Attualmente, dopo l'approvazione, nel decreto Milleproroghe, di una modifica all'articolo 75 del Codice della Strada che prevede l'emanazione di successivi decreti da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per regolare le modifiche possibili, da effettuare senza previa richiesta di nullaosta, il quadro normativo si è complicato ulteriormente, poiché verrà integrato da una serie di ulteriori particolarizzazioni normative che riguarderanno solo alcune specifiche modifiche.

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 intendeva abrogare e sostituire la direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, relativa alla stessa materia con lo scopo, tra l'altro, di estenderne l'applicazione a tutte le categorie di veicoli commerciali. Essa introduceva, 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 aveva esplicitamente condiviso il parere degli Stati membri che volevano introdurre nella direttiva l'omologazione di veicoli singoli, cioè la cosiddetta « procedura d'omologazione

individuale », le cui modalità pratiche saranno stabilite in uno specifico allegato, dopo aver consultato le controparti abituali. Era 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 seguiva la procedura di codecisione, è stata esaminata in prima lettura dal Parlamento europeo, che aveva approvato una serie di 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 e il 5 settembre 2007 è stata definitivamente approvata la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, che ha stabilito l'abrogazione della citata direttiva 70/156/CEE con effetto dal 29 aprile 2009.

L'introduzione del nullaosta (dal 1992) ha, di fatto, sgravato di responsabilità le strutture tecniche ministeriali, cui erano demandate le verifiche ed i controlli delle modifiche, trasferendole alla casa costruttrice che, chiaramente, non ha alcun interesse a rilasciare un'autorizzazione a montare componenti speciali non di propria produzione.

In sostanza ciò ha tributato dal 1992 la distruzione di un settore economico che in altri Paesi Europei è vivo e fiorente.

A fronte, tuttavia, del permanere di una domanda consistente da parte degli utenti (alimentata da media ed operatori di settore) si è sviluppato un mercato non legale, fatto di modifiche non regolamentate (e quindi potenzialmente pericolose), e generatore di comportamenti eticamente scorretti.

Ma cosa significa modificare un veicolo? Significa apportarvi dei cambiamenti rispetto alla versione originale.

Una prima serie di esempi di modifiche è costituita da quelle apportate per ragioni funzionali (potremmo definirle "modifiche funzionali"): per esempio i veicoli dei portatori di handicap, quelli della protezione

civile, quelli che montano motori alternativi/ecologici, per citarne solo alcuni.

Un'altra serie di esempi viene invece fornita proprio dalle case costruttrici. La stessa auto (o moto) può essere disponibile in una svariata serie di motorizzazioni (cilindrate o tipologie di motori alternativi), assetti (più o meno sportivi e performanti), interni (se auto), colori. E' generalmente noto che le vetture siano 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 e *comfort* attualmente ottenibile.

Possiamo definire questo tipo di modifiche, apportate per "migliorare" il veicolo secondo il gusto del cliente, "tuning" (in notazione anglosassone). Fare tuning è quindi modificare il proprio veicolo non per ragioni funzionali ma di "miglioramento" (dell'estetica, della sicurezza, del *comfort*).

Nel nostro paese il "tuning" è, pertanto, realizzato (legalmente) dalle case costruttrici e si può affermare che la quasi totalità dei possessori di un veicolo ne possiede uno sul quale è stato effettuato del "tuning" (dalla casa madre).

Naturalmente tutte le modifiche di cui sopra sono oggetto di verifiche tecniche di omologazione ovvero di test che obbediscono a precise procedure tecnico-ingegneristiche, previste dalla normativa vigente in materia, che garantisce gli standard di sicurezza ed affidabilità.

I test di omologazione sono effettuati da centri tecnici ministeriali che provvedono anche (in caso di esito positivo degli stessi) al rilascio della documentazione necessaria alla circolazione del veicolo.

Sorge spontanea la domanda: ma allora perché non permettere, a patto di seguire le analoghe tipologie di test e le medesime verifiche effettuate dai centri tecnici di cui sopra, di apportare modifiche al veicolo sebbene, non effettuate direttamente dalla casa costruttrice?

La risposta è semplice, quasi evidente: cesserebbe in Italia il monopolio delle case costruttrici sul *tuning* che, attualmente, null'altro è se non la gamma di *optional* e di serie speciali (versioni sportive e performanti del medesimo veicolo) che viene offerta al cliente in fase di acquisto e che solo in Italia (a differenza degli altri Paesi europei), è vincolato alla casa.

Si svilupperebbe viceversa l'attività delle imprese medie e piccole, le quali, paradossalmente, sono le stesse fornitrici della casa di quei componenti (di cui spesso sono anche creatrici) che però non possono immettere sul mercato indipendentemente (previe verifiche tecniche di omologazione), in una più vasta gamma e con costi sicuramente vantaggiosi per gli acquirenti.

Nella vicina Germania, dove il *tuning* non è monopolio delle case ed è regolamentato da 30 anni, il 90% dei veicoli è personalizzato dall'utente che può migliorare l'estetica e la sicurezza del suo veicolo in fase post-vendita.

Esiste inoltre una fascia consistente di potenziali utenti che sono particolarmente interessati a personalizzare il proprio veicolo in modo quasi professionale e che attualmente o è costretta a non coltivare questa passione, o a seguire la via dell'esportazione-reimportazione del veicolo (pratica legale se le modifiche rispettano la regolamentazione del paese ove avviene l'omologazione) o a circolare con veicoli illegali, potenzialmente non sicuri che le Forze dell'Ordine sono spesso in difficoltà a riconoscere, per via della scarsa chiarezza della normativa, ricca di integrazioni e di particolarizzazioni.

Questi utenti potrebbero invece divenire (in un contesto di legge chiaro e coerente) protagonisti di una nuova passione sportiva che premi il design (per le modifiche estetiche) e il miglioramento della sicurezza del veicolo (per le modifiche meccaniche – es. riduzione spazio di frenata, aumento della tenuta di strada).

Va annotato un paradosso: uno stesso modello di veicolo, modificato in Germania, con componenti prodotti da un'impresa italiana, può circolare regolarmente in Germania con targa tedesca e regolarmente anche in Italia se importato e ritargato con targa italiana, ma non può essere direttamente targato con targa italiana!

Il testo di legge, formulato in modo da ovviare agli inconvenienti generati dall'attuale normativa e a produrre un sostanziale miglioramento della sicurezza e del contesto economico e sociale legato alle modifiche ai veicoli a motore prevede che:

- 1) tutte le modifiche apportate ai veicoli di classe L1, M1, N1 siano regolarmente indicate sulla carta di circolazione (ciò è attualmente facilmente realizzabile sfruttando il circuito telematico in dotazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che può comunicare con centri autorizzati – gli stessi che operano le revisioni per esempio- capillarmente diffusi sul territorio);
- 2) tutte le modifiche siano omologate/certificate (in caso non lo siano non possono essere apportate e divengono facilmente individuabili dalle F.d.O.);
- 3) l'omologazione/certificazione viene rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base dei risultati di prove tecniche di omologazione, condotte dagli stessi centri tecnici ministeriali attualmente preposti (CPA) o da enti tecnici regolarmente accreditati presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (sulla base della normativa specifica vigente in Europa per l'accreditamento) che può essere supportato nell'attività di accreditamento dal centro nazionale di accreditamento previsto dalla Direttiva Europea all'art. 4 del Regolamento (CE) n. 765/2008, del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008;
- 4) Le modifiche più impegnative devono essere soggette (come segnalato dalla documentazione di omologazione/certificazione) a verifiche e collaudo di montaggio realizzati da officine regolarmente autorizzate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e sottoscritte da tecnici abilitati o ingegneri in possesso di master in ingegneria delle omologazioni;
- 5) Le modifiche in unico esemplare devono seguire gli stessi standard di omologazione previsti per i veicoli costruiti in serie (piccola serie) ed i componenti installati devono ottemperare agli standard previsti in sede comunitaria ovvero nazionale (di stato membro).
- 6) Le modifiche che siano già regolate da regolamentazione specifica nazionale o internazionale continuano a seguire il processo di omologazione previsto prima dell'entrata in vigore dell'attuale provvedimento (es. impianti a gas).

- 7) Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti esercita il controllo periodico sulla rispondenza degli standard delle strutture accreditate (sia per la certificazione che per i collaudi di montaggio) e provvede ad eventuali sospensioni dalle attività.

Ciò garantisce i seguenti vantaggi:

- miglioramento della sicurezza stradale (grazie all'eliminazione delle modifiche non omologate/certificate);
- crescita di un settore, prevalentemente costituito da piccole medie imprese (stimata in un aumento dei posti di lavoro di alcune decine di migliaia e del fatturato di alcuni miliardi di euro –tra i tre e i quattro-);
- snellimento delle procedure burocratiche;
- introiti per lo Stato (derivanti dalla trascrizione sulla carta di circolazione di ciascuna modifica)
- chiarezza normativa poiché i principi che regolano le possibilità di modifica sono uguali per tutte le modifiche (cambiano solo – ovviamente – le procedure tecniche di omologazione)
- semplificazione nell'applicazione della legge da parte delle F.d.O.;
- moralizzazione di un settore attualmente foriero di comportamenti eticamente non corretti derivanti dall'illegalità forzata.

L'articolo unico della presente proposta di legge ha dunque lo scopo di migliorare sensibilmente il quadro legislativo, regolamentando in modo chiaro ed univoco i principi cui devono obbedire le modifiche apportabili ai veicoli al fine di migliorarne la qualità, il *comfort* e la sicurezza.

Il 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 una prova presso i competenti uffici della Direzione generale per la motorizzazione del

Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, qualora siano rispettate le seguenti condizioni:

a) ciascun componente, sistema o entità tecnica attraverso il quale si intenda modificare il veicolo sia dotato di una omologazione rilasciata ai sensi di Regolamenti ECE/ONU. Le omologazioni devono riguardare tutti gli aspetti di sicurezza stradale e protezioni ambientale connessi al funzionamento di ciascun componente, sistema o entità tecnica e alla sua installazione. La ditta che procede alla modifica deve essere certificata ai sensi di specifiche norme tecniche prodotte dall'ente di unificazione nazionale o europeo e adottate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'aggiornamento della carta di circolazione è effettuato dalle direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e del trasporto intermodale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

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

c) la relazione, redatta sulla base di collaudi e di prove effettuati in conformità a disposizioni tecniche previste da eventuali direttive comunitarie ovvero, se esistenti, da equivalenti regolamenti ECE/ONU ovvero da procedure di omologazione stabilite da uno Stato membro dell'Unione europea, certifichi che le caratteristiche tecniche e funzionali del componente o dell'insieme dei componenti sono equivalenti o superiori a quelle originarie in dotazione al veicolo nel rispetto della sicurezza attiva e passiva del veicolo stesso 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 a regolamenti ECE/ONU o a normative di Stati membri, in questo caso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, sulla base di specifica richiesta, alla loro emanazione sentiti i soggetti di cui alla lettera *d)*. La relazione deve anche prevedere l'eventuale obbligo di verifica e di collaudo

dell'installazione sul veicolo da parte di centri autorizzati di cui alla lettera *e)*. L'aggiornamento della carta di circolazione è effettuato dagli uffici della citata Direzione generale per la motorizzazione;

d) la relazione di certificazione sia rilasciata da centri prova autoveicoli o 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 delle infrastrutture e dei trasporti soggetti pubblici e privati che ne facciano richiesta e che siano in possesso di accreditamento specifico, rilasciato sulla base delle vigenti norme tecniche internazionali per le certificazioni di prodotto, dall'Organismo Nazionale, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato. Tale accreditamento viene rilasciato in base al possesso, da parte dei richiedenti, di strutture tecniche e competenze professionali idonee all'effettuazione di prove e di procedure adeguate e che dimostrino la propria indipendenza dai produttori, commercializzatori e installatori di componenti, dimostrando inoltre il possesso di idonea copertura assicurativa;

e) la verifica e il collaudo dell'installazione su un veicolo dei componenti o dell'insieme di componenti, ove richiesti, siano effettuati da centri regolarmente autorizzati dall'Autorità competente 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 effettuati dal titolare del centro nel caso in cui si avvalga di una sola sede operativa o dal responsabile tecnico negli altri casi. Entrambe le figure devono essere in possesso dei requisiti personali e professionali previsti dal C.d.S. e devono aver superato un corso di formazione professionale finalizzato alla specifica attività di collaudo. I collaudi di installazione possono essere altresì svolti da tecnico in possesso di laurea in ingegneria e

master di primo livello del settore omologazioni automotive di comprovata esperienza.

Il comma 2 prevede che ciascuna modifica effettuata utilizzando componenti, sistemi e entità tecniche richiede l'aggiornamento della carta di circolazione da parte dei competenti uffici delle direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e del trasporto intermodale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il comma 3 disciplina le modifiche effettuate su un singolo veicolo, impiegando componenti diversi da quelli certificati ai sensi del comma 1, stabilendo che in questo caso sono obbligatorie la visita e la prova presso uno degli enti certificatori che attestano l'idoneità delle modifiche apportate e le relative verifiche di installazione.

Le attestazioni di idoneità delle modifiche e di corretta installazione sono recepite dall'Autorità Competente attraverso gli uffici preposti che provvedono all'aggiornamento della carta di circolazione.

Il comma 4 prevede che le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, di categorie internazionali diverse da quelle indicate al comma 1, siano consentite con le modalità stabilite dal C.d.S. prima dell'entrata in vigore del presente testo di legge.

Con il comma 5 si individua nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'autorità che effettua i controlli anche al fine di disporre la sospensione o l'interdizione dei soggetti certificatori dallo svolgimento delle attività di certificazione previste dal comma 1, 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.

Il comma 6 prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettui verifiche ispettive sulla conformità dei componenti prodotti dal costruttore. Nel caso di mancata conformità l'Autorità Competente adotterà i provvedimenti previsti.

Il comma 7 stabilisce che chiunque circoli 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 rispetto di quanto espresso ai commi 1 e 3, è soggetto a sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 370 euro a 1.485 euro. Tali violazioni comportano, inoltre, la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 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 delle direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e del trasporto intermodale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, qualora vengano rispettate le seguenti condizioni:

a) ciascun componente, sistema o entità tecnica attraverso il quale si intende modificare il veicolo sia dotato di una omologazione di tipo, nazionale o comunitaria, ovvero rilasciata ai sensi di

Regolamenti ECE/ONU. Le omologazioni devono riguardare tutti gli eventuali aspetti di sicurezza stradale e di protezione ambientale connessi al funzionamento di ciascun componente, sistema o entità tecnica ed eventualmente alla sua installazione sui veicoli da modificare. La ditta che procede alla modifica deve essere certificata ai sensi di specifiche norme tecniche prodotte dall'ente di unificazione nazionale o europeo ed adottate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, contenenti requisiti sia di ordine professionale sia di carattere infrastrutturale. L'aggiornamento della carta di circolazione è effettuato dagli uffici della direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e del trasporto intermodale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) ciascun componente sistema o entità tecnica attraverso cui si intende effettuare la modifica non compreso tra quelli del punto a) è certificato da apposita perizia che ne attesta le caratteristiche tecniche, la possibilità di installazione per ciascun modello di veicolo le eventuali modalità di installazione e obbligo di verifica dell'installazione da parte dei centri di cui alla lettera e);

c) la relazione di cui alla lettera b), è redatta sulla base di prove tecniche e collaudi in conformità alle disposizioni previste da eventuali direttive comunitarie CE ovvero, da regolamenti ECE/ONU, ovvero da procedure di omologazione emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o dall'ente di unificazione nazionale o europeo o di stato membro (a garanzia del rispetto della sicurezza stradale e della protezione dell'ambiente previsti dalla normativa vigente) ed adottate dall'Autorità Competente. Per eventuali componenti sistemi e/o entità tecniche per i quali non esistano le procedure di prova indicate, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti provvede, sulla base di specifica richiesta, alla loro emanazione;

d) la relazione di certificazione di cui alla lettera b) è rilasciata da centri prova autoveicoli (CPA), da un ente tecnico di omologazione di veicoli, riconosciuto da Stati appartenenti all'Unione Europea o allo Spazio economico europeo, o da strutture universitarie a ciò abilitate. Possono

altresì essere autorizzati dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti soggetti pubblici o privati che ne facciano richiesta, e che siano in possesso di accreditamento specifico, rilasciato sulla base delle vigenti norme tecniche internazionali per le certificazioni di prodotto, dall'Organismo Nazionale, designato in base all'art. 4 del Regolamento (CE) n. 765/2008, del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato. Tale accreditamento, viene rilasciato in base al possesso, da parte dei soggetti richiedenti, 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;

e) la verifica e il collaudo dell'installazione su veicolo dei componenti, sistemi e/o entità tecniche di cui alla lettera c), ove richiesti, sono effettuati da centri regolarmente autorizzati dall'Autorità Competente 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 dal titolare del centro nel caso in cui quest'ultimo si avvalga di una sola sede operativa o dal responsabile tecnico che ne fa le veci negli altri casi. Entrambe le figure devono essere in possesso dei requisiti personali e professionali previsti dal C.d.S. e devono aver frequentato e superato un corso di formazione professionale finalizzato alla specifica attività di collaudo prevista dal punto e).

I collaudi di installazione possono essere altresì 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. ciascuna modifica effettuata utilizzando i componenti, i sistemi o le entità tecniche di cui alla lettera b) richiede l'aggiornamento della carta di circolazione da parte dei competenti uffici delle direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e del trasporto intermodale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

3. 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 d) che attesti l'idoneità delle modifiche apportate in base alle modalità di cui alla lettera c) e le relative verifiche di installazione. Le attestazioni di idoneità delle modifiche e di corretta installazione vengono recepite dall'Autorità Competente attraverso gli uffici a ciò preposti, che provvedono all'aggiornamento della carta di circolazione.

4. Le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, di categorie internazionali diverse da quelle indicate al comma 1, sono consentite con le modalità stabilite dal CdS prima dell'entrata in vigore del presente testo di legge, fino all'emanazione di differenti disposizioni legislative..

5. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti effettua i controlli al fine di disporre la sospensione o l'interdizione dei soggetti di cui al comma 1, lettera d), 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.

6. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha facoltà e obbligo di effettuare verifiche ispettive periodiche sulla conformità, rispetto alla certificazione ottenuta di cui alla lettera b), del componente prodotto dal costruttore. In caso di mancata conformità l'Autorità Competente adotterà tutti provvedimenti normativi previsti sia nel caso che i componenti, entità tecniche o sistemi siano stati omologati con provvedimento di omologazione nazionale che europea che secondo Regolamento ECE/ONU o nel caso che siano stati omologati attraverso procedure di omologazione nazionali recepite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In quest'ultimo caso provvederà ad informare l'Autorità competente nazionale dello stato da cui sono state emanate le procedure che provvederà ad ottemperare agli obblighi di legge previsti dalla normativa vigente in materia.

7. 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 3), 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.»