

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2736

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MUCCI, LIUZZI, SEGONI, TURCO, BECHIS, RIZZETTO,
BALDASSARRE, BARBANTI**

Modifiche all'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, in materia di modifica delle caratteristiche costruttive, di omologazione e di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione dei veicoli a motore

Presentata il 20 novembre 2014

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge intende semplificare le procedure necessarie per omologare quei veicoli a motore che sono stati trasformati in elettrici o in ibridi. Attualmente, nonostante il regolamento ECE/ONU n. 100, riscontriamo difficoltà da parte della motorizzazione ad aggiornare la carta di circolazione in seguito alle modifiche tecniche apportate ai veicoli o alle sostituzione di componenti, pur se omologati e conformi agli *standard* europei.

L'obiettivo è di semplificare le procedure relative alla variazione delle caratte-

ristiche costruttive dei veicoli a motore e all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione e all'omologazione nonché di aprire il mercato interno della riconversione dei veicoli in elettrici o ibridi.

L'articolo 17-*septies* del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, stabilisce che, al fine di garantire in tutto il territorio nazionale i livelli minimi uniformi di accessibilità del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, deve essere redatto il

Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, che ha ad oggetto la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nonché interventi di recupero del patrimonio edilizio finalizzati allo sviluppo delle medesime reti.

La crisi energetica ed economica, gli oneri di manutenzione dei mezzi sia pubblici che privati e il crescente inquinamento necessitano soluzioni perseguibili attraverso una maggiore offerta del trasporto pubblico, il maggior riciclo possibile e l'utilizzo di veicoli a basse emissioni complessive. Ciò rende sempre più urgente la necessità di adottare misure concrete di sostegno allo sviluppo della mobilità sostenibile e la diffusione di flotte pubbliche e private di veicoli a basse emissioni complessive, con particolare riguardo al contesto urbano, l'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida, nonché la facilitazione burocratica della conversione da mezzi a trazione endotermica in mezzi a trazione elettrica (*retrofit*).

Tali veicoli elettrici ad alimentazione elettrica, di fatto, garantiscono emissioni zero in fase di circolazione e abbattimento del rumore. Assicurano inoltre la quasi totale assenza di vibrazioni ed efficienze energetiche indipendenti dal regime di circolazione e complessivamente — considerato l'intero ciclo energetico — superiori al 25-27 per cento, valore superiore al doppio rispetto alla media rilevata per il motore endotermico, nonché la possibilità di essere alimentati per mezzo di fonti energetiche rinnovabili e in particolare di quella fotovoltaica, contribuendo allo stesso tempo alla soluzione del problema della produzione elettrica da impianti fotovoltaici domestici qualora eccessiva rispetto ai consumi.

Quindi non è sufficiente la realizzazione infrastrutturale definita dal citato decreto-legge n. 83 del 2012, ma è sempre più necessario un incentivo per la circolazione di questi veicoli ad emissioni zero.

La presente proposta di legge semplifica e promuove la trasformazione di veicoli endotermici, in veicoli a trazione elet-

trica. Questa misura è praticabile sulla maggior parte dei veicoli circolanti, almeno di piccola e media potenza, furgoni compresi, e in particolare sui veicoli non catalizzati, altrimenti destinati alla rottamazione, rappresentando così un'importante soluzione alla trasformazione del parco veicolare verso l'emissione zero e garantendo un indubbio risparmio economico per gli utenti e un'evidente efficienza energetica, che scongiurerebbe allo stesso tempo la rottamazione dei veicoli in uso e l'oneroso acquisto di un veicolo nuovo.

La presente proposta di legge, pertanto, incentiva il *retrofit* e la semplificazione delle procedure di omologazione.

Oggi il settore è disciplinato dall'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di seguito « codice della strada », e dall'articolo 236 del relativo regolamento di esecuzione e di attuazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. L'articolo 78 prevede che, qualora siano apportate modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali, ovvero ai dispositivi di equipaggiamento indicati agli 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, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici 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 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 cui al decreto del Presidente della Repub-

blica n. 495 del 1992 ha precisato che ogni modifica alle caratteristiche costruttive o funzionali, tra quelle indicate nell'appendice V, o che determini la trasformazione o la sostituzione del telaio, comporta la visita e la 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.

Lo stesso articolo 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 tale caso però devono essere eseguite una visita e una prova presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici 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 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.

Con la proposta di direttiva (COM (2003)418) 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, 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 nuove disposizioni avrebbero sostituito 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 dovevano essere 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 le 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.

La presente proposta di legge, anche in considerazione della riportata lunga procedura prevista per l'approvazione della nuova direttiva europea 2007/46/CE, ha lo scopo di rispondere, oltre che alle necessità di un vasto mercato di utenti che acquistano componenti aggiuntivi rispetto a quelli montati 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 non lo considerano soltanto un semplice mezzo di trasporto. Si tratta di appassionati, fortemente motivati, che desiderano personalizzare la propria auto e renderla, in un certo senso, al passo con i tempi, con accessori e componenti che consentono la riconversione elettrica o ibrida.

In Italia il mercato degli accessori e dei componenti 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.

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 è esportata nei Paesi dove la loro installazione sulle automobili è appositamente regolamentata.

Tra i Paesi 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 è 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 prodotti 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.

Inoltre, la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite ha introdotto l'omologazione dei requisiti di sicurezza per i veicoli elettrici e ibridi al fine di garantire maggiore sicurezza ai consumatori e *standard* più elevati di tutela ambientale.

Infine, il *Forum* mondiale per l'armonizzazione delle normative sui veicoli, in occasione della sessione di marzo 2010, ha adottato una nuova versione del regolamento ECE/ONU n. 100 che introduce l'obbligo di omologazione per tutti i tipi di requisiti sulla sicurezza elettrica dei veicoli elettrici e ibridi, così come per quelli a celle di combustibile a idrogeno.

Si tratta di una decisione storica, dal momento che le automobili a basso consumo di energia pulita saranno i veicoli del futuro.

L'articolo unico della presente proposta di legge ha dunque lo scopo di semplifi-

care 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 riconvertire il veicolo in elettrico o ibrido.

Con il comma 1, lettera *a*), numero 1), che sostituisce l'articolo 17-*bis*, comma 1, del citato decreto-legge n. 83 del 2012, viene introdotto il principio della semplificazione burocratica relativamente alla conversione da mezzi a trazione endotermica in mezzi a trazione elettrica (*retrofit*). Il numero 2) sostituisce la lettera *a*) del comma 2 dello stesso articolo 17-*bis*, individuando le categorie dei veicoli interessati.

La lettera *b*), che sostituisce l'articolo 17-*terdecies* del citato decreto-legge n. 83 del 2012, prevede la definizione di veicolo elettrico. Per le modifiche alle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli in circolazione, si applica l'articolo 78 del codice della strada, sostituito dal comma 2, dell'articolo in esame. Il comma 1 dell'articolo 78 pone una serie di condizioni per l'esecuzione delle modifiche.

Il comma 2 prevede le modifiche effettuate su un singolo veicolo, nel rispetto delle condizioni ai sensi del comma 1, stabilendo l'obbligo di una relazione da parte di un ingegnere elettromeccanico iscritto all'albo professionale che attesti l'idoneità delle modifiche.

Il comma 3 prevede che la relazione di certificazione relativa alla lettera *a*) del comma 1 possa essere rilasciata anche da altri soggetti.

Il comma 4 prevede norme in caso di modifiche effettuate su un singolo veicolo impiegando componenti diversi da quelli certificati ai sensi del comma 1.

Con il comma 5 si individua nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'autorità che effettua i controlli.

Il comma 6 stabilisce che un veicolo in circolazione trasformato in veicolo elettrico è da considerare un derivato del modello originario.

Il comma 7 stabilisce le sanzioni in caso di inosservanza delle nuove disposizioni.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Al decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 17-*bis*:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Il presente capo è finalizzato allo sviluppo della mobilità sostenibile, attraverso misure volte a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e la sperimentazione e la diffusione di flotte pubbliche e private di veicoli a basse emissioni complessive, con particolare riguardo al contesto urbano, l'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida, nonché la semplificazione burocratica della conversione da mezzi a trazione endotermica in mezzi a trazione elettrica (*retrofit*) ».

2) La lettera *c*) del comma 2 è sostituita dalla seguente:

« *c*) per veicoli, i veicoli di cui all'articolo 47, comma 1, lettere *e*), *f*), *g*) e *n*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, appartenenti alle categorie L1, L2, L3, L4, L5, M1, M2, M3, N1, N2 e N3 di cui al comma 2 del medesimo articolo 47 del codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, nonché quelli di cui all'articolo 54, comma 1, lettere *a*), *b*), *c*), *d*), *f*) e *g*), del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e i veicoli appartenenti alle categorie L6e e L7e di cui all'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002 »;

b) l'articolo 17-terdecies è sostituito dal seguente:

« ART. 17-terdecies — (Norme per il sostegno e lo sviluppo della riqualificazione elettrica dei veicoli circolanti) — 1. Per le modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore limitatamente alla trasformazione dei veicoli in circolazione delle categorie internazionali L, M e N in veicoli elettrici, intendendo per veicolo elettrico un veicolo la cui trazione è ottenuta esclusivamente mediante un motore elettrico di qualsiasi tipo alimentato da batterie di ogni genere e per batteria un dispositivo che accumula energia elettrica e reversibilmente la cede, si applica l'articolo 78 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2. L'articolo 78 del codice della strada, di cui al 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 accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione e di omologazione). — 1. Le modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore limitatamente alla trasformazione dei veicoli in circolazione delle categorie internazionali L, M e N in veicoli elettrici sono consentite senza un preventivo nulla osta della casa costruttrice del veicolo e senza una visita e una prova da parte dei competenti uffici del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informatici e statistici qualora siano rispettate le seguenti condizioni:

a) ciascun componente elettrico deve rispettare, ove di pertinenza, le prescrizioni contenute nelle norme tecniche stabilite dal Comitato elettrotecnico italiano; le modifiche elettriche e meccaniche devono comunque rispettare la regola dell'arte della trazione elettrica e della tecnica automobilistica;

b) il peso massimo a pieno carico e la potenza del motore elettrico del veicolo trasformato non devono essere superiori a quelli del veicolo omologato circolante antecedentemente alla trasformazione; la distribuzione spaziale delle masse comprimibili deve essere mantenuta con l'approssimazione del 20 per cento e quella delle masse incompressibili entro il 15 per cento; forme e profili esterni non possono essere variati; in caso di più batterie fisse, esse devono essere posizionate in qualunque punto dell'abitacolo purché:

1) risultino non alterare il baricentro laterale del veicolo;

2) se collocate nel vano motore, il loro peso e il carico di tutti i componenti utilizzati per la modifica non risultino superiori al 5 per cento del peso di tutte le componenti originali rimosse dal veicolo, tra cui devono essere compresi i fluidi di raffreddamento, di lubrificazione e altri non più utilizzati;

3) in caso di sostituzione con batterie di diversa dimensione e peso rispetto a quelle originali, deve essere garantito che il peso complessivo del mezzo con le batterie a bordo non vari di una percentuale superiore in eccesso o in difetto del 10 per cento;

c) il servofreno, qualora si renda necessaria una modifica con modello elettrico, deve mantenere le stesse caratteristiche ovvero possedere caratteristiche superiori dell'originale;

d) il servosterzo, ove presente, deve essere mantenuto originale con la possibilità, qualora risulti un sistema idraulico, di poter azionare la pompa idraulica originale tramite motore elettrico di adeguata potenza;

e) il cambio deve essere mantenuto originale o, nel caso di installazione del motore elettrico direttamente sul differenziale, può essere rimosso; in entrambi i casi può essere installato un riduttore di giri tra il motore e il cambio o il differenziale;

f) tutti i nuovi componenti installati devono essere ancorati in modo sicuro e con lavori effettuati a regola d'arte; la certificazione di sicurezza degli ancoraggi deve essere allegata alla relazione di cui al comma 2.

2. Il rispetto delle condizioni di cui al comma 1 è certificato da un'apposita relazione firmata da un ingegnere elettromeccanico iscritto all'albo professionale, è trasmessa alla Direzione generale per la motorizzazione e certifica che le caratteristiche tecniche e funzionali del componente o dell'insieme dei componenti siano equivalenti o superiori a quelle originarie in dotazione al veicolo, nel rispetto della sicurezza attiva e passiva del veicolo stesso, della protezione dell'ambiente e delle normative CEI.

3. La relazione di certificazione relativa alla lettera a) del comma 1 è rilasciata da centri prova autoveicoli, da un ente tecnico di omologazione di veicoli o da officine autorizzate, riconosciute da Stati appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo ed è trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Possono altresì 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, ottenuto in base al possesso di strutture tecniche e di competenze professionali idonee. L'abilitazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è rilasciata entro novanta giorni dalla data di ricezione della richiesta.

4. Per le modifiche effettuate su un singolo veicolo, impiegando componenti diversi da quelli previsti ai sensi del comma 1, sono obbligatorie la visita e la prova presso uno dei soggetti di cui ai commi 2 e 3, che attestano l'idoneità delle modifiche apportate in base alle modalità di cui al citato comma 1. Le attestazioni di idoneità delle modifiche e di corretta installazione sono recepite dall'autorità competente attraverso gli uffici della Direzione generale per la motorizzazione,

che provvede all'aggiornamento della carta di circolazione.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettua i controlli anche al fine di disporre la sospensione o l'interdizione dei soggetti di cui ai commi 2 e 3, dallo svolgimento dell'attività di certificazione di cui ai medesimi commi, nonché l'eventuale ritiro dal mercato dei componenti indebitamente certificati o risultati pericolosi, a cura e a spesa del produttore o dell'installatore nell'Unione europea.

6. Un veicolo in circolazione trasformato in veicolo elettrico secondo le disposizioni del presente articolo è da considerare un derivato del modello originario e può accedere a tutte le agevolazioni e le incentivazioni previste dalla legislazione vigente nazionale, locale, regionale e dell'Unione europea in materia di veicoli elettrici, anche se entrata in vigore successivamente alla trasformazione del veicolo.

7. Chiunque circoli con un veicolo al quale siano state apportate le modifiche alle caratteristiche indicate nel certificato di omologazione o nella carta di circolazione, senza che le modifiche stesse siano state realizzate nel rispetto del comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 419 a euro 1.682. Tali violazioni comportano, altresì, la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II ».

PAGINA BIANCA

€ 1,00



17PDL0029340