

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 2972

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori SALERNO, BEVILACQUA, BONATESTA,
BONGIORNO, CURTO, FLORINO, MEDURI, MULAS, PACE,
PEDRIZZI, SPECCHIA, ZAPPACOSTA, GENTILE, BOBBIO,
SERVELLO, D’AMBROSIO, TOFANI, SAMBIN, PESSINA,
SEMERARO, PETERLINI, PALOMBO, D’IPPOLITO,
TOMASSINI, DEMASI e COZZOLINO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 MAGGIO 2004

—————

Norme in materia di circolazione degli autoveicoli

—————

ONOREVOLI SENATORI. - L'opinione pubblica è oggi fortemente sensibilizzata sul tema della sicurezza della circolazione, che non rappresenta solo un problema di comportamento da perseguire con un regime sanzionatorio sempre più severo. Un pacchetto sicurezza complessivo dovrebbe, infatti, tenere conto di quante più varianti possibili, muovendo dalla fase di formazione dei conducenti, passando attraverso una corretta vigilanza sull'efficienza e sulla sicurezza del parco veicoli circolante, per poi finire con l'individuazione e la repressione di ogni possibile comportamento pericoloso degli utenti della strada.

Il presente disegno di legge, in particolare, propone: una riforma delle procedure di conseguimento della patente di guida e interventi in materia di sicurezza della circolazione; norme più severe sulla vendita dei ricambi auto; modifica della carta di circolazione degli autoveicoli.

In riferimento alle procedure di conseguimento della patente di guida, numerosi sarebbero i vantaggi che ne discenderebbero.

Innanzitutto, una diversa motivazione allo studio del codice della strada. Oggi, i candidati, con l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida (il cosiddetto foglio rosa), rilasciata contestualmente alla domanda per il conseguimento della patente, sono immessi subito nella possibilità di condurre qualsiasi autoveicolo. Di riflesso, lo studio delle regole della circolazione è considerato come un fastidioso gravame ed un'inutile perdita di tempo, piuttosto che una fondamentale tappa di avvicinamento alla guida. Con il rilascio del foglio rosa, subordinato al superamento dell'esame teorico, tutti i candidati al conseguimento della patente sarebbero costretti a studiare con impegno diverso e maggiore

proprio in virtù della propedeuticità dell'esame teorico rispetto alle esercitazioni alla guida.

Inoltre, ci sarebbe una garanzia sostanziale ai fini della ricerca di migliori coefficienti di sicurezza della circolazione stradale: quella che tutti gli aspiranti al conseguimento della patente, nel momento delle esercitazioni, sarebbero già padroni in misura almeno sufficiente delle norme del codice della strada.

Né si deve dimenticare che la possibilità di ottenere il foglio rosa a semplice domanda consente ad una vasta schiera di individui sottoposti a particolari misure di sicurezza (e che per tali motivi non possono essere titolari di patente), di essere comunque in possesso di un documento che consente di condurre un'autovettura.

Non possono considerarsi un problema neanche l'obbligo di un accompagnatore al proprio fianco o la necessità di richiedere un nuovo foglio rosa ogni sei mesi.

Se l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida fosse rilasciata solo previo superamento dell'esame teorico, tutti i soggetti socialmente più pericolosi, non avendo titolo per essere ammessi alla prova teorica, neanche potrebbero mai essere titolari di quel foglio rosa che oggi è di fatto, per loro, una vera e propria patente di guida di categoria «B».

Per quanto riguarda poi il periodo di apprendistato al volante occorre fare alcune considerazioni.

L'attuale assetto normativo consente ad ogni aspirante al conseguimento della patente di esercitarsi alla guida da privatista, con una propria vettura sino al giorno dell'esame.

L'esame di guida, però, può essere sostenuto solo con vetture munite di doppi co-

mandi: in pratica i candidati alla patente dopo aver imparato a guidare da soli, sono obbligati a pagare un'autoscuola per potersi presentare all'esame di guida.

Sorge spontanea e sin troppo facile l'obiezione che le vere condizioni di pericolo si realizzano quando gli aspiranti alla patente si mettono per la prima volta al volante e non il giorno in cui, in caso di superamento della prova pratica, si vedranno addirittura consegnare in mano la tanto sospirata patente.

Altrettanto facile, quindi, l'accusa che l'obbligo di iscrizione ad un'autoscuola per poter sostenere l'esame (solo le autoscuole, infatti, posseggono vetture munite di doppi comandi e collaudate dalla motorizzazione civile) sia solo un balzello, una ingiusta e vessatoria tassa sugli utenti.

L'iscrizione obbligatoria ad un'autoscuola sin dal primo approccio al volante, avrebbe invece una sua profonda e motivata ragione d'essere proprio nella ricerca dei massimi coefficienti di sicurezza nella fase di tirocinio alla guida quando totale è l'inesperienza dei futuri conducenti: e gli oneri dei corsi di istruzione (oneri che in ogni caso sarebbero relativi, atteso che già oggi si paga comunque l'iscrizione alla scuola guida per poter sostenere l'esame pratico) avrebbero l'indiscutibile motivazione di «costo sociale della sicurezza stradale».

Le recenti modifiche al codice della strada, con l'introduzione della patente a punti e l'inasprimento delle sanzioni, hanno già dato un sensibile contributo alla riduzione dell'incidentistica stradale, ma sarebbe errato ritenere le norme appena entrate in vigore come risolutive del problema della sicurezza stradale. Tra l'altro, le modifiche al codice riguardano nella quasi totalità (come è giusto che sia), il regime sanzionatorio relativo all'area dei conducenti: meno è stata considerata, e di conseguenza normata, in modo esaustivo, l'area relativa alla sicurezza dei veicoli: le verifiche previste nelle revisioni periodiche, infatti, permettono di accer-

tare la corretta funzionalità degli organi di sicurezza e dei sistemi antinquinamento, ma non consentono di garantire la sicurezza strutturale intrinseca del veicolo, quale viene verificata in sede omologativa prima della messa in circolazione, ma che può essere gravemente compromessa da riparazioni non corrette, a seguito di incidenti.

I dati ufficiali «ISTAT 2001» parlano di oltre 235.000 incidenti stradali rilevati sul territorio nazionale dalle autorità di polizia: di questi circa 8.000 nella provincia di Torino. Gli incidenti verificatisi in provincia di Torino hanno causato oltre 250 morti e circa 11.000 feriti; segno evidente che, nella loro quasi totalità (parliamo solo degli incidenti oggetto di rilievo ufficiale da parte degli organi di polizia), si è trattato di sinistri di una certa gravità con inevitabili danni materiali altrettanto rilevanti anche ai veicoli. Mediamente, il 25 per cento circa dell'incidentistica riguarda veicoli isolati, mentre il 75 per cento degli incidenti avviene tra due o più veicoli. È pertanto verosimile che circa 14.000 veicoli abbiano subito nell'anno 2001 danni di varia entità: non sempre quindi ordinari lavori di carrozzeria, ma spesso e volentieri interventi sul telaio o sulla struttura portante del veicolo. Il comma 7 dell'articolo 80 del codice della strada prevede che in caso di incidente stradale in cui un veicolo subisca danni tali da far sorgere «dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione», debba essere disposta, su segnalazione degli organi di polizia intervenuti per i rilievi, la revisione singola (o straordinaria) del veicolo stesso. A titolo di esempio, le revisioni singole, disposte dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile di Torino per l'anno 2001 sono state meno di 400 a fronte di ben 14.000 veicoli coinvolti in sinistri stradali: in pratica è stata disposta la revisione straordinaria di un solo veicolo ogni 38 danneggiati!

L'analisi dei dati è sconcertante. I carrozzieri della provincia di Torino riparano migliaia di veicoli l'anno, in alcuni casi addirittura

tura ricostruiscono vetture letteralmente demolite negli incidenti, eppure nella quasi totalità dei casi le stesse non vengono neanche chiamate a verifica, anche perché, salvo i casi di sinistri con danni alle persone, molte volte il recupero dei veicoli incidentati avviene da autosoccorsi privati che trasferiscono direttamente il veicolo stesso nelle officine, senza alcuna comunicazione alle autorità.

È importante tenere in considerazione che un veicolo non perfettamente ripristinato allo stato originale è un'arma impropria: ogni curva, ogni frenata, ogni manovra di emergenza, rappresenta una sollecitazione alla quale il veicolo potrebbe non reagire in modo corretto, con le conseguenze che ognuno di noi può immaginare.

Di qui la necessità di un intervento legislativo che, attraverso una parziale modifica dell'articolo 80 del codice della strada, permetta il conseguimento di due obiettivi fondamentali: da un lato ridefinire le figure istituzionalmente preposte alla valutazione della necessità di sottoporre a revisione straordinaria un veicolo sinistrato, dall'altro rideterminare i contenuti tecnici della revisione stessa.

Il comma 7 dell'articolo 80 del codice della strada «in caso di incidente stradale nel quale i veicoli a motore o rimorchi abbiano subito gravi danni in conseguenza dei quali possono sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione» rimette alla valutazione degli organi di polizia intervenuti per i rilievi, la valutazione della gravità dei danni subiti dai veicoli, e la responsabilità dell'eventuale segnalazione ai fini dell'adozione del provvedimento di revisione singola. Senza nulla togliere alla professionalità degli organi di polizia, una cosa è stendere un verbale di incidente, altro è rendersi conto se, a seguito di un sinistro, un veicolo possa aver riportato, al di là di quelli emergenti a prima vista, danni di tale gravità da pregiudicare la sicurezza della circolazione. Sin troppe volte un banale urto contro un marciapiede, o un sinistro con semplici ammacca-

ture della carrozzeria, hanno portato a seri danneggiamenti dell'avantreno, quando non anche a lesioni delle scocche e dei telai. Solo professionisti del settore sono in grado di valutare correttamente i danni riportati dai veicoli: in pratica solo i carrozzieri che sul danno intervengono materialmente, ovvero i periti di incidentistica che valutano tecnicamente e quantificano economicamente l'entità dei danni stessi.

Per quanto riguarda invece il contenuto tecnico di una revisione straordinaria, il controllo deve essere di livello superiore alla revisione ordinaria: e di riflesso da effettuare con apparecchiature ad elevato contenuto tecnologico; non certo con la ordinaria dotazione in uso da parte di motorizzazione e di officine autorizzate *ex* articolo 80. Il corretto riallineamento di un telaio può essere verificato solo ed esclusivamente con l'utilizzo di un banco di riquadratura scocche e relative dime, non con un esame a vista del pianale del veicolo. Il controllo dell'assetto della vettura (valori dell'angolo del *camber* e della convergenza) non può prescindere dall'utilizzo di un banco controllo assetto ruote. Per non parlare delle verifiche su eventuali saldature, la cui qualità può essere verificata solo con opportune tecniche ed esclusivamente da personale dotato di specifiche autorizzazioni (patentino di saldatore), come già richiesto per legge in molti casi di interventi riparativi (ad esempio: recipienti in pressione).

Gli strumenti di cui dispone oggi la motorizzazione sono frenometri a rullo, sollevatori idraulici per ispezionare a vista il sottoscocca del veicolo ed analizzatori di gas di scarico! È una dotazione tecnica minima che può essere considerata appena sufficiente per effettuare una revisione ordinaria; ma per un'operazione di revisione straordinaria è una dotazione assolutamente inadeguata.

In definitiva si può ben dire che il comma 7 dell'articolo 80, allo stato attuale, non assolve alla funzione per la quale era stato originariamente pensato dal legislatore. Non ga-

rantisce che siano invitate a revisione tutte le vetture che dovrebbero essere sottoposte a controllo, né tantomeno garantisce la qualità dei controlli sulle vetture che vengono revisionate.

Non di secondaria valenza è anche la tutela della buona fede dei cittadini terzi.

La compravendita dell'usato rappresenta oltre il 50 per cento del mercato dell'auto: ed è una quota del tutto ragguardevole che resta stabile nel tempo, fatti salvi i periodici picchi del nuovo in concomitanza delle campagne promozionali di rottamazione dell'auto.

Tutti gli utenti che si rivolgono al mercato dell'usato desiderano ovviamente risparmiare sui costi, ma nessuno è disponibile a compromessi sul discorso qualità complessiva e sicurezza della vettura da acquistare: si può tranquillamente affermare che nessuno acquisterebbe senza certezze sulla sua totale affidabilità, un veicolo che abbia avuto in precedenza sinistri.

Sempre in tema di sicurezza della circolazione, un aspetto di sostanziale rilievo assume l'attuale completa liberalizzazione del mercato dei pezzi di ricambio delle autovetture: non si parla ovviamente del mercato degli accessori auto, ma di quello della componentistica dell'auto che riguarda organi di sicurezza e comporta rischi per la salvaguardia dell'ambiente.

La tecnica automobilistica negli ultimi venti anni si è evoluta in modo esponenziale, costringendo alla sparizione i meccanici di una volta. Di pari passo le officine si sono trasformate in veri e propri laboratori ad elevata tecnologia, in cui la diagnostica e gli interventi sugli autoveicoli vengono realizzati solo con apparecchiature complesse e di non semplice uso. Oggi però è sufficiente recarsi in qualsiasi centro commerciale per poter acquistare una vasta gamma di componenti auto, che in un modo o nell'altro vanno poi a finire sui veicoli in circolazione. Montati da chi e come? Probabilmente non da un'autofficina ma direttamente dall'acqui-

rente, che nella maggior parte dei casi potrà essere un appassionato del fai da te, ma che sicuramente non dispone degli strumenti di diagnostica richiesti.

E non è da sottovalutare un ulteriore aspetto della liberalizzazione della vendita della componentistica auto: «cosa» si vende nei *megastore*? Raramente prodotti originali: di solito prodotti assimilati agli originali, ma molto più a buon mercato.

Sarebbe auspicabile un intervento legislativo che abbia come obiettivi fondamentali:

1) obbligo, per tutti i componenti non soggetti ad omologazione, inerenti (direttamente o indirettamente) aspetti di sicurezza e influenti nella salvaguardia dell'ambiente, di essere corredati da un certificato di garanzia rilasciato dal costruttore in cui si affermi la rispondenza del prodotto ai requisiti di affidabilità richiesti nell'uso del prodotto stesso, con l'indicazione delle norme e delle modalità seguite nella loro messa a punto. I ricambi commercializzati dalle case costruttrici dei veicoli devono riportare il certificato di conformità agli *standard* aziendali di primo impianto;

2) la definizione di norme tecniche adeguate, atte a garantire la qualità del servizio e l'affidabilità nel tempo a cui devono essere assoggettati i componenti offerti sul mercato come «ricambi alternativi», in modo da fornire al consumatore una trasparenza assoluta sulla qualità del prodotto acquistato.

In riferimento, infine, al terzo punto indicato, relativo alla carta di circolazione degli autoveicoli, si evidenzia quanto segue.

Il mercato dell'auto si muove oggi con grandi numeri sull'usato comprendente: veicoli semestrali, mercato parallelo con l'estero, veicoli aziendali, usato garantito, veicoli a chilometri zero.

Oggi, in conseguenza di un abbattimento dei prezzi talmente rilevante da apparire sospetto, il veicolo usato ha un mercato più vasto del nuovo: ed è, stante la sua variegata composizione e tipologia, un mercato nel

quale non è facile muoversi con adeguate garanzie sul livello qualitativo dei veicoli. In teoria (e solo in quella) le garanzie sono assolute: «veicolo simile al nuovo», «veicolo con pochissimi chilometri», «veicolo meccanicamente perfetto». All'atto pratico poi, quali siano le reali condizioni del veicolo, e come sia stato tenuto dai precedenti proprietari non lo sa nessuno. Sono sempre stati effettuati regolarmente i controlli ed i tagliandi chilometrici dalla casa madre? Il veicolo ha mai subito incidenti? Il veicolo è stato qualche volta respinto alle prove di revisione? Il veicolo è stato mai sottoposto a qualche revisione straordinaria? Il contachilometri dichiara la reale percorrenza del veicolo o è stato (usanza questa molto diffusa) riportato indietro? Purtroppo tutti gli interrogativi posti sono senza risposta. Il rapporto tra acquirente e venditore di un veicolo usato oggi si basa solo ed esclusivamente sulla fiducia e sulla capacità di magnificare le doti di tutte le autovetture in esposizione: o forse qualcuno conosce un solo venditore che abbia mai presentato un proprio veicolo in vendita come un fervecchio? Occorre ricercare, per il mercato dell'usato (che, si ribadisce, rappresenta ben oltre il 50 per cento delle transazioni in materia di veicoli a motore), garanzie che vadano al di là delle semplici parole e delle facili assicurazioni. Tali garanzie non possono che essere fornite da un organo istituzionale al di sopra delle parti, e non possono che risultare da una documentazione di tipo inoppugnabile: in pratica lo Stato, per il tramite della motorizzazione civile, dovrà produrre una carta di circolazione in grado di raccontare la storia del veicolo dal giorno della sua prima immatricolazione in poi e di una certificazione, che documenti la reale situazione del veicolo con riferimento a norme e criteri di valutazione definiti e riconosciuti.

Oggi, la carta di circolazione dei veicoli è un documento dal quale risultano solo le generalità dell'intestatario e le caratteristiche tecniche e meccaniche del veicolo; null'altro.

Delle vicende del veicolo, del modo in cui sia stata gestita la meccanica, delle eventuali revisioni effettuate (sia ordinarie che straordinarie, sia con esito positivo che eventualmente negativo), nel libretto non rimane mai traccia definitiva: è sufficiente chiedere un duplicato per ottenere una carta di circolazione nuova nella quale, come nel caso di una prima emissione, compaiono solo ed esclusivamente il nome dell'ultimo intestatario, le caratteristiche tecniche del veicolo e (se il veicolo è più vecchio di quattro anni) la data dell'ultima revisione effettuata. Si può ben dire che la richiesta di un duplicato sia una operazione di completo «lavaggio» di tutto ciò che di spiacevole potrebbe esserci nella storia di un veicolo. È necessario che dal *database* del centro elaborazione dati della motorizzazione, tutti i dati in memoria siano sempre riportati per esteso, su ogni nuova carta di circolazione della quale si facesse richiesta: a partire dai dati di tutti i precedenti intestatari del veicolo, a tutte le eventuali revisioni sostenute (con i relativi esiti), agli eventuali incidenti subiti dal veicolo, che hanno comportato una revisione speciale.

Il meccanismo, apparentemente molto complesso, è in realtà di possibile attuazione anche in tempi ragionevolmente brevi: la modifica delle procedure di *output* di stampa della motorizzazione civile in materia di carte di circolazione dei veicoli, con la trascrizione in aggiunta agli attuali dati (in ogni caso di ristampa della carta di circolazione), di tutte le vicende del veicolo.

Per quanto attiene l'aspetto amministrativo dovranno essere riportati tutti i passaggi di proprietà, le eventuali reimmatricolazioni (a qualsivoglia titolo richieste) e la provenienza del veicolo in sede di prima immatricolazione (concessionario, ovvero chilometri zero da concessionario, ovvero provenienza estera), mentre per quanto riguarda l'aspetto tecnico dovranno risultare la regolare esecuzione delle operazioni di manutenzione programmate con la relativa progressione chilo-

metrica, nonché tutte le operazioni di revisione effettuate (di qualsiasi tipo e con qualunque esito), e tutti gli eventuali sinistri che abbiano visto coinvolto il veicolo stesso dalla sua data di prima immatricolazione in poi.

Innegabili e numerosi sarebbero i vantaggi derivanti dell'introduzione di questi nuovi parametri di garanzia sulla compravendita dei veicoli usati.

Innanzitutto ci sarebbe una forma molto più sostanziale di conoscenza da parte dei terzi acquirenti con relativa tutela della loro buona fede, specie per quanto riguarda le condizioni economiche di acquisto dei veicoli: in pratica un veicolo usato e gestito in modo conforme alle indicazioni della casa madre, con certificato di garanzia di conformità a requisiti *standard*, risulterebbe già in via documentale come un usato «doc».

Si realizzerebbe inoltre una sostanziale barriera all'immissione sul mercato di veicoli usati di dubbia provenienza: i numerosi dati presenti sulla carta di circolazione permetterebbero infatti all'acquirente una serie di controlli incrociati tra molti più elementi per determinare la provenienza del veicolo, ed eventualmente insospettirsi in presenza di un'autovettura usata «senza passato». E inoltre, a discesa dai due precedenti elementi, si otterrebbe un sostanziale aumento del coefficiente di sicurezza della circolazione derivante soprattutto dalla maggiore cautela ed attenzione che sarà possibile adottare nella scelta di veicoli usati, disponendo di una serie di informazioni che permetterebbe un acquisto pressoché privo di rischi, sia sotto il profilo della qualità del prodotto, sia della sua provenienza.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) all'articolo 80, il comma 7 è sostituito dai seguenti:

«7. I veicoli a motore e i loro rimorchi che a seguito di incidente stradale abbiano subito gravi danni in conseguenza dei quali possono sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione devono essere sottoposti a provvedimento di revisione singola. La revisione deve essere effettuata da imprese e officine di autoriparazione riconosciute dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La revisione singola deve essere registrata sul libretto di circolazione secondo le modalità indicate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

7-bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti individua, con proprio decreto, i requisiti di base e i criteri di identificazione delle imprese e delle officine di autoriparazione, cui affidare in concessione quinquennale le revisioni di cui al comma 7, nonché le modalità di sorveglianza e di verifica sulla corretta esecuzione dell'attività. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce, con propri decreti, le modalità operative di valutazione dei danni ed i criteri riparativi ammessi»;

b) all'articolo 80, il comma 9 è sostituito dai seguenti:

«9. Le imprese di cui ai commi 7, 7-bis e 8 devono essere in possesso dei requisiti tecnico-professionali, di attrezzature e di locali idonei al corretto esercizio delle attività di

verifica e di controllo per le revisioni, precisati nel regolamento; il titolare della ditta o, in sua vece, il responsabile tecnico devono essere in possesso dei requisiti personali e professionali precisati nel regolamento. Tali requisiti devono sussistere durante tutto il periodo della concessione. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce, con proprio decreto, le modalità tecniche e amministrative per le revisioni effettuate dalle imprese di cui ai commi 7-bis e 8. L'accertamento dell'esistenza dei requisiti per il rilascio e il mantenimento della concessione, e il servizio di sorveglianza sulle imprese e sulle officine operanti in concessione può essere affidato ad organismi di ispezione nel settore motorizzazione riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

9-bis. I mezzi di soccorso stradale che provvedono al recupero ed al trasporto dei veicoli incidentati devono registrare su apposito registro l'intervento effettuato con l'indicazione degli estremi di identificazione del veicolo soccorso e delle motivazioni dell'intervento. Gli organi di polizia stradale sono tenuti a verificare l'esistenza e la corretta compilazione del registro suindicato. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con propri decreti, a definire i criteri di identificazione delle officine autorizzate, degli organismi riconosciuti per le relative ispezioni, nonché le modalità di gestione del registro per i servizi di soccorso»;

c) all'articolo 122, il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. A chi, in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti, ha fatto domanda per sostenere l'esame per la patente di guida ovvero per l'estensione di validità della patente ad altre categorie di veicoli, ed ha superato la prova d'esame relativa al controllo delle cognizioni di cui al comma 1 dell'articolo 121, è rilasciata un'autorizzazione per esercitarsi alla guida. Il rilascio dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida è altresì subordinato all'iscrizione presso una delle strutture indi-

viduate ai sensi della legge 4 gennaio 1994, n. 11».

Art. 2.

1. È vietata la vendita di prodotti, accessori, componenti, pezzi di ricambio e ogni altro materiale di consumo per i veicoli, sprovvisti di certificazione di garanzia o di dichiarazione di compatibilità e di adeguatezza tecnica all'impiego sul veicolo per il quale essi sono prodotti.

2. È altresì vietata la vendita di qualsiasi componente auto o materiale di consumo per auto, fuori dalle autofficine, strutture attrezzate o imprese per il montaggio e lo smontaggio delle parti meccaniche dei veicoli e per il relativo smaltimento dei rifiuti, e il cui impiego inerisce le attività di autoriparazione di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122, e successive modificazioni.

3. I prodotti afferenti anche indirettamente alla sicurezza attiva e passiva, nonché influenti sull'impatto ambientale devono essere dotati di specifica dichiarazione di conformità a norme tecniche definite dagli organismi di normazione nazionali, rilasciata da organismi di certificazione riconosciuti o dichiarati conformi ai componenti di primo impianto dai costruttori dei veicoli o dei componenti omologati.

4. Il Ministro delle attività produttive, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adotta con propri decreti i criteri di identificazione dei prodotti per i quali si applica la dichiarazione di conformità ai requisiti di sicurezza e salvaguardia ambientale, nonché i requisiti richiesti agli organismi di certificazione degli stessi.

