SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 635)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(RUFFINI)

di concerto col Ministro degli Affari Esteri

(FORLANI)

col Ministro dell'Agricoltura e delle Foreste

(MARCORA)

col Ministro dell'Industria, de Commercio e dell'Artigianato

(DONAT-CATTIN)

e col Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale

(ANSELMI Tina)

NELLA SEDUTA DEL 19 APRILE 1977

Ricezione nella legislazione italiana delle direttive del Consiglio delle Comunità economiche europee concernenti il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei trattori agricoli o forestali a ruote

ONOREVOLI SENATORI. — Nell'ampio quadro della disciplina protesa ad attuare il principale obiettivo comunitario della libera circolazione delle merci, l'Esecutivo della CEE ha predisposto una serie di iniziative normative interessanti la elaborazione, il ricorso obbligatorio, il regime sanzionatorio delle caratteristiche tecniche, che devono essere possedute da alcuni prodotti per la loro commercializzazione ed impiego. Infatti, l'abbattimento delle barriere doganali all'interno della Comunità e la progressiva eliminazione delle misure ad effetto equivalente si appalesano inadeguati per assicurare la libera circolazione dei beni, essendo state ideate ed attuate da parte degli Stati membri, nei diversi settori produttivi, misure protettive altamente sofisticate, che, con

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

efficacia, finiscono per ostacolare — quando non impediscono — il movimento commerciale dei prodotti.

Fra tali misure spiccano le norme tecniche per la produzione, la sicurezza degli impianti e l'impiego di determinati prodotti, specie quelli del settore meccanico, nonchè le regole per la loro commercializzazione ovvero attinenti ai regimi giuridici comunque connessi con la vendita, come ad esempio la assistenza tecnica, le garanzie sulla durata e sul funzionamento dei prodotti, l'obbligo di fornitura dei pezzi di ricambio, eccetera.

Si tratta, quindi, di un tessuto normativo organico, diretto a coprire l'area di salvaguardia dei consumatori e, in alcuni casi, dei lavoratori ovvero della intera collettività.

Gli Stati comunitari che fanno ricorso alla introduzione nel proprio ordinamento di norme tecniche, adducono a loro giustificazione le esigenze sociali di protezione dei consumatori ovvero di sicurezza, anche se la realtà, specie sulla scorta dei dati analatici desunti *a posteriori* induce a ritenere preminente il desiderio di protezione della produzione nazionale e, quindi, di creazione, in contrasto con il Trattato di Roma, di ostacoli alla libertà di concorrenza.

La normativa legislativa esistente in Italia presenta molteplici lacune, concretandosi, nella generalità dei casi, in regole a contenuto generico, idonee più a regolamentare i casi di divieto che quelli di valutazione positiva del prototipo e dei prodotti a questo conformi.

Tali manchevolezze hanno consigliato, in un primo tempo, che, in occasione dell'attuazione della direttiva comunitaria del 4 marzo 1974, n. 74/150/CEE, la disciplina legislativa dovesse abbracciare l'intero settore delle macchine agricole e non dei soli trattori. Tuttavia, l'attuazione di tale indirizzo solleva notevoli difficoltà per la tempestiva e puntuale emanazione delle norme tecniche, interessanti i suddetti macchinari, nonchè dei sistemi di omologazione, collaudo, certificazione e controllo, tali da imporre il ripiegamento verso il più ristretto settore dei trattori agricoli, come voluto dalla direttiva.

Infatti, per la puntuale determinazione del regime protettivo e delle correlate norme tecniche non è possibile procedere, per una generale disciplina, al di fuori del quadro di riferimento della riforma dei pubblici apparati — a livello ministeriale, istituzionale e territoriale — in modo da concretare, coordinare e rendere efficaci e non costosi gli interventi rimessi alle autorità statali e locali. Un'ulteriore complicazione è costituita dal necessario collegamento della materia in questione con il regime della proprietà industriale, della lealtà di concorrenza, della conservazione dei modelli di produzione.

In buona sostanza, la disciplina giuridica generale presuppone a monte la soluzione di un triplice ordine di problemi:

a) concentrazione ovvero articolazione dettagliata delle competenze statali e regionali in ordine alla legge quadro di protezione dei consumatori;

b) esistenza di un apparato tecnico ed amministrativo idoneo ad esercitare le molteplici funzioni, tra cui spicca l'attività di controllo;

c) studio comparato dei regimi esistenti negli altri Stati comunitari nonchè scelta dei settori ovvero dei prodotti da disciplinare, in relazione alle esigenze socio-economiche del nostro Paese.

La disamina di tale problematica necessita di tempi lunghi non conciliabili con la urgenza di recepire nel nostro ordinamento la direttiva in esame, essendo già stato avviato il meccanismo d'infrazione ex articolo 169 del Trattato di Roma da parte dell'Esecutivo comunitario.

Si è, pertanto, predisposto l'unito disegno di legge che non può limitarsi al recepimento della sola direttiva 74/150/CEE, ma deve necessariamente prevedere il recepimento di quelle particolari che verranno successivamente emanate dai competenti organi della CEE in attuazione della suddetta direttiva « quadro ».

Di qui l'opportunità di congegnare la legge di recepimento della direttiva comunitaria 74/150 in modo che abbia anche carattere di atto di produzione normativa, prevedendovi così la possibilità di provvedere

con decreti presidenziali alla attuazione delle future direttive particolari; in altri termini l'emananda legge deve essere idonea non solo per il recepimento della direttiva già emanata ma anche di quelle successive particolari, ad esse collegate.

Tanto precisato in via di generale sistematica, il proposto articolato merita le seguenti note esplicative.

L'articolo 1 contiene le definizioni della nomenclatura impiegata negli articoli successivi, nonchè la specificazione di « direttiva particolare » ai fini di comprendere la emanazione di successivi decreti di recepimento.

L'articolo 2 costituisce il fulcro del sistema di emanazione e controllo delle norme omologative. La competenza ministeriale viene incardinata nelle amministrazioni dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dell'agricoltura e delle foreste, dei trasporti e del lavoro e della previdenza sociale.

È stata prevista la possibilità per gli organi statali di avvalersi di enti o istituti particolarmente qualificati, come già in atto per l'omologazione nazionale.

L'articolo 3 prevede la potestà di elaborare ed emanare le prescrizioni tecniche mediante decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri dei trasporti e del lavoro e della previdenza sociale di concerto con gli altri Ministri interessati. La attribuzione all'Amministrazione di tali compiti è motivata dalle seguenti considerazioni:

a) l'enunciazione delle norme tecniche costituisce un tipico momento dell'azione amministrativa, trattandosi di studiare, verificare ed imporre tecniche e dispositivi nei confronti delle trattrici agricole;

b) i mutamenti tecnologici e la necessità di intervenire tempestivamente per la protezione degli utilizzatori consigliano il ricorso a strumenti operativi di pronta emanazione e di facile modificazione;

c) l'azione della Comunità economica europea in tale settore, concretatasi nella emanazione di direttive nonchè nella loro integrazione o modificazione attraverso la procedura abbreviata prevista dall'articolo 13 della direttiva anzidetta, impone l'esistenza di un sistema rapido per l'adeguamento dell'ordinamento interno a quello comunitario.

Allo scopo poi di disciplinare la funzionalità dell'azione amministrativa in sede di applicazione delle direttive particolari, con lo stesso decreto del Presidente della Repubblica, saranno puntualizzate le attribuzioni delle amministrazioni interessate.

I successivi *articoli 4, 5, 6 e 7* sono di facile intendimento e costituiscono la positiva attuazione dei princìpi normativi stabiliti nella direttiva. Merita solo sottolineare che, sul piano operativo, i compiti di omologazione nonchè il dovere di informazione nei confronti degli altri Stati membri e della Commissione CEE sono stati attribuiti al Ministero dei trasporti sia per non introdurre modifiche, comunque turbative, all'attuale sistema omologativo nazionale, sia perchè tale attribuzione è stata ritenuta ovvia, in quanto, in ogni caso, trattasi di veicoli.

L'articolo 8 statuisce il divieto della vendita e della messa in commercio o comunque l'uso dei trattori nuovi non conformi alle prescrizioni tecniche. Nel caso di rifiuto della immatricolazione è previsto fra gli altri anche l'intervento del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, trattandosi di provvedimento di estrema gravità con negative ripercussioni sulla produzione.

L'articolo 9 nei primi due commi regolamenta il regime transitorio in attesa che siano completate tutte le prescrizioni tecniche per procedere all'omologazione CEE. Nell'ultimo comma prevede l'adeguamento automatico della normativa nazionale alle prescrizioni comunitarie, quando queste siano rese obbligatorie con il decreto del Presidente della Repubblica previsto all'articolo 3 anche prima che siano completate tutte le prescrizioni necessarie per procedere alla omologazione CEE.

L'articolo 10 stabilisce l'equipollenza dell'omologazione CEE a quella nazionale.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Ai sensi della presente legge, per trattore agricolo o forestale si intende qualsiasi veicolo a motore, a ruote o a cingoli, munito di almeno due assi, la cui funzione risiede essenzialmente nella potenza di trazione e che è specialmente concepito per tirare, spingere, portare o azionare determinati strumenti, macchine o rimorchi destinati ad essere impiegati nell'attività agricola o forestale.

Il trattore può essere equipaggiato per il trasporto di un carico e di accompagnatori. Esso è montato su pneumatici ed ha una velocità massima di costruzione compresa tra 6 e 25 chilometri orari.

Per « scheda informativa » e per « scheda di omologazione » si indicano i documenti i cui moduli sono stabiliti con il decreto previsto dal successivo articolo 3 contenenti rispettivamente i dati caratteristici del trattore ovvero gli elementi relativi all'omologazione.

Per « omologazione CEE » si intende il provvedimento, emanato ai sensi del successivo articolo 5, attestante che un tipo di trattore soddisfa alle prescrizioni tecniche previste dalla presente legge e dai decreti di cui al successivo articolo 3 nonchè alle verifiche previste dalla scheda di omologazione.

Per « omologazione nazionale » si intende il provvedimento emanato in attuazione della normativa nazionale, anche se alcune prove sono effettuate in conformità delle direttive CEE, come precisato al successivo articolo 9.

Non sussiste la conformità con il prototipo omologato, quando, rispetto alla scheda informativa, sono accertate divergenze non autorizzate a norma della presente legge. Non vi è divergenza quando sono stati rispettati i valori compresi nei limiti massimo e minimo indicati nei decreti attuativi delle prescrizioni tecniche, emanate dai com-

petenti organi delle Comunità europee, ovvero quando in tali decreti attuativi non è stabilito alcun limite.

Il termine « direttiva » si riferisce alla direttiva del Consiglio dei ministri delle Comunità europee, adottata in data 4 marzo 1974, concernente il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla omologazione dei trattori agricoli o forestali a ruote.

Il termine « direttive particolari » si riferisce a ciascuna direttiva emanata dai competenti organi delle Comunità europee in attuazione della direttiva di cui al precedente comma.

Con le dizioni « Stati membri » e « Commissione » si intendono rispettivamente gli altri Stati membri e la Commissione delle Comunità europee.

Art. 2.

I Ministeri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dell'agricoltura e delle foreste, dei trasporti, del lavoro e della previdenza sociale sono le autorità nazionali interessate alle norme della direttiva; curano l'osservanza delle norme tecniche previste dalla presente legge e dai decreti attuativi. Essi esercitano il controllo della produzione, anche separatamente, avvalendosi dei propri uffici tecnici e adottano i provvedimenti necessari, dandone immediatamente comunicazione alle altre Amministrazioni interessate.

Essi possono disporre ispezioni, acquisire informazioni o documenti e svolgere qualsiasi accertamento istruttorio e di verifica per controllare che la produzione sia sempre conforme al prototipo omologato, potendo incaricare, in casi specifici, enti o istituti pubblici particolarmente qualificati. I controlli potranno essere compiuti in collaborazione con le autorità competenti degli Stati membri.

In particolare il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato cura, di intesa con il Ministero degli affari esteri, le eventuali contestazioni opposte da un altro Stato membro ad un costruttore in sede di

omologazione o di immatricolazione, quando è comunque interessata la libera circolazione della produzione nazionale: a tal fine promuove ogni utile iniziativa per la migliore protezione degli interessi nazionali; il Ministero dell'agricoltura e delle foreste provvede allo studio delle prescrizioni tecniche dei trattori agricoli in funzione delle peculiari esigenze operative del settore; il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, tramite l'Ispettorato del lavoro, vigila sulla applicazione delle norme concernenti la sicurezza del lavoro nell'impiego dei trattori agricoli o forestali e può adottare, in casi di non conformità al prototipo omologato per quanto concerne la sicurezza del lavoro o di sospensione della immatricolazione ai sensi del successivo articolo 8, i provvedimenti cautelativi, ivi compresa la sospensione della utilizzazione dei trattori, per assicurare la tutela della salute e dell'integrità fisica dei lavoratori.

Art. 3.

Il tipo di trattore ottiene l'omologazione CEE quando è stata preventivamente accertata la sua rispondenza alle prescrizioni tecniche, emanate con decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri dei trasporti e del lavoro e della previdenza sociale di concerto con i Ministri degli affari esteri, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'agricoltura e delle foreste.

Tali prescrizioni devono adeguarsi alle disposizioni tecniche approvate dai competenti organi delle Comunità europee.

Con la stessa procedura di cui al primo comma saranno stabilite le modalità di coordinamento delle attribuzioni delle amministrazioni preposte alla vigilanza sull'applicazione delle direttive particolari.

Art. 4.

Per ottenere l'omologazione CEE il costruttore o altro soggetto legalmente abilitato deve presentare domanda al Ministero dei trasporti, osservando le forme e le modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti.

La domanda è sempre accompagnata da una scheda informativa nonchè dai documenti citati nella scheda stessa.

Nella domanda il richiedente deve dichiarare, sotto la propria responsabilità, di non aver inoltrato analoga domanda ad altra autorità di uno degli Stati membri.

Art. 5.

Il Ministero dei trasporti rilascia l'omologazione CEE, dopo aver accertato la rispondenza del tipo di trattore alle prescrizioni tecniche, contenute nel decreto di cui al precedente articolo 3. In particolare deve accertare che il tipo di trattore è conforme ai dati riportati nella scheda informativa e che sono stati soddisfatti i controlli previsti dal modello di scheda di omologazione.

Il Ministero dei trasporti, se accerta che i trattori nuovi, accompagnati da un certificato di conformità, non sono conformi al prototipo omologato, prende i provvedimenti necessari per garantire la conformità della fabbricazione al prototipo, potendo procedere anche alla revoca dell'omologazione. In tali casi il Ministero dei trasporti informa tempestivamente le altre Amministrazioni interessate nonchè gli altri Stati membri.

Il Ministero dei trasporti informa le autorità competenti degli Stati membri del rilascio dell'omologazione CEE, del rifiuto di concederla, ovvero della sua revoca, entro il termine di un mese dall'adottato provvedimento.

Art. 6.

Il costruttore o altro soggetto legalmente abilitato, per ciascun trattore costruito conformemente al prototipo omologato, deve compilare e sottoscrivere un certificato di conformità secondo il modello approvato con il decreto emanato ai sensi del precedente articolo 3.

I trattori che hanno ottenuto il rilascio della omologazione CEE da uno Stato membro sono ammessi alla vendita e all'uso, semprechè la documentazione di omologazione risulti regolare e sia esibita, ove richiesta, alle amministrazioni interessate. Gli

stessi sono immatricolati sulla base del certificato di conformità.

Art. 7.

Il costruttore comunica al Ministero dei trasporti ogni sospensione della produzione del trattore omologato nonchè ogni successiva modificazione delle indicazioni riportate nella scheda informativa.

Qualora una siffatta modificazione esiga una variazione della scheda di omologazione esistente o la compilazione di una nuova scheda di omologazione, il Ministero dei trasporti informa il costruttore e trasmette alle competenti autorità degli altri Stati membri, anche mediante elenchi raggruppati o periodici, le copie delle modificazioni apportate alle schede informative già diffuse.

Quando una modificazione apportata alla scheda informativa giustifichi nuove verifiche e nuove prove ed esiga, di conseguenza, una modificazione della scheda di omologazione esistente o la compilazione di una nuova scheda di omologazione, il Ministero dei trasporti provvede ad informarne il costruttore e a trasmettere alle competenti autorità degli altri Stati membri i nuovi documenti, entro un mese dalla loro compilazione.

Nel caso in cui una scheda di omologazione sia modificata o sostituita ovvero la produzione del tipo omologato sia sospesa, il Ministero dei trasporti comunica, entro un mese, alle autorità competenti degli altri Stati membri i numeri di serie dell'ultimo trattore prodotto conformemente alla nuova scheda o alla scheda modificata.

Art. 8.

È vietata la vendita, la messa in commercio o l'uso di trattori nuovi comunque non conformi al prototipo omologato ovvero non accompagnati da certificati di conformità regolarmente rilasciati.

Il Ministero dei trasporti, qualora constati che i trattori nuovi appartenenti ad uno stesso tipo, anche se accompagnati da un certificato di conformità regolarmente rilasciato, compromettono la sicurezza della circo-

lazione stradale ovvero la sicurezza sul lavoro, può sospendere la immatricolazione per un periodo massimo di sei mesi. Tale provvedimento è emanato anche su richiesta dei Ministeri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dell'agricoltura e delle foreste e del lavoro e della previdenza sociale. In particolare, in caso di sospensione per motivi attinenti alla sicurezza sul lavoro, il provvedimento è adottato su conforme avviso del Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

Il Ministero dei trasporti informa immediatamente gli altri Stati membri e la Commissione del provvedimento adottato, precisandone i motivi.

Al termine del periodo di sei mesi l'immatricolazione è concessa solo se il trattore e la documentazione di accompagnamento sono regolari.

Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato può chiedere la sospensione del provvedimento previsto dal secondo comma del presente articolo.

Art. 9.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge e fino a quando non saranno completate le prescrizioni tecniche necessarie per procedere all'omologazione CEE, le prescrizioni tecniche emanate in attuazione delle direttive comunitarie particolari possono essere applicate, su richiesta dell'interessato, in sostituzione di quelle concernenti l'omologazione nazionale o l'approvazione dei tipi di dispositivi previsti rispettivamente dagli articoli 72 e 78 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, numero 303, e successive modificazioni, nonchè dalle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, e successive modificazioni.

Analogamente in Italia sono validi, ad ogni effetto, ai fini dell'omologazione nazionale, i controlli effettuati da altro Stato membro, purchè corredati dalla relativa documentazione, per accertare il rispetto delle prescri-

zioni tecniche comunitarie adottate ai sensi del precedente articolo 3, comma primo.

Tuttavia le prescrizioni tecniche di attuazione delle direttive comunitarie emanate con il decreto previsto dal precedente articolo 3, quando con lo stesso decreto sono rese obbligatorie anche prima che siano completate le prescrizioni tecniche necessarie per procedere alla omologazione CEE, sostituiscono quelle concernenti l'omologazione nazionale o l'approvazione dei tipi di dispositivi previsti, rispettivamente, dagli articoli 72 e 78 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, nonchè dal decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, e successive modificazioni.

Art. 10.

L'omologazione CEE è a tutti gli effetti equipollente a quella nazionale rilasciata in base alle disposizioni contenute nel testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.