

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 3465

## DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori DE CAROLIS, RIGO, DONDEYNAZ,  
PINGGERA, ZILIO, LO CURZIO, IULIANO, GAMBINI, MACONI,  
TURINI, FIORILLO, LAURO, DUVA, PALUMBO, PAPPALARDO,  
MICELE e BETTAMIO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 LUGLIO 1998

---

Misure in materia di commercializzazione e sostituzione  
di autoricambi ed autoaccessori inquinanti

---

ONOREVOLI SENATORI. - Con il presente disegno di legge si intende predisporre alcune misure semplici ed efficaci concernenti la commercializzazione di prodotti per autotrazione e di autoaccessori con componenti altamente inquinanti (quali gli oli, le batterie, i filtri, nonchè vernici, diluenti, solventi e stucchi per veicoli), e di autoricambi ad uso professionale necessari a garantire le condizioni di sicurezza dei veicoli.

Tali misure sono mirate, da un lato, a prevenire la dispersione e l'abbandono indiscriminato di determinati rifiuti del settore dell'autotrazione altamente tossici e nocivi per l'ambiente (come gli oli usati, le batterie esauste ed i filtri dell'olio ed i filtri carburanti) ed a prevenire l'utilizzo incauto e rischioso, oltre che la dispersione nell'ambiente, di alcuni prodotti altamente tossici per le persone (come le vernici, i diluenti, i solventi e gli stucchi), mentre, dall'altro lato, sono finalizzate a perseguire gli obiettivi della sicurezza della circolazione stradale cui è rivolta la legge 5 febbraio 1992, n. 122.

La legge n. 122 del 1992 ha inteso disciplinare l'attività imprenditoriale di autoriparazione in modo preciso e rigoroso, con la previsione di alcuni obblighi essenziali quali il possesso di appositi requisiti tecnico-professionali e l'utilizzo di una dotazione di strumentazioni e di attrezzature per l'esercizio dell'attività, ed il rispetto delle norme vigenti in materia di autorizzazioni amministrative, di tutela dell'ambiente e di prevenzione degli infortuni, prevedendo sia sanzioni amministrative pecuniarie di notevole consistenza, sia la possibilità di confiscare le attrezzature utilizzate per l'esercizio dell'attività illecita e di vietare la prosecuzione dell'attività e di cancellare l'impresa dal Registro delle imprese o dall'Albo delle imprese artigiane.

Il motivo di tale scelta, da parte del legislatore, risiede essenzialmente nell'esigenza di perseguire l'obiettivo della sicurezza della circolazione stradale essendo noto che una considerevole percentuale degli incidenti stradali è da ascrivere a cedimenti e carenze meccaniche e, sovente, a riparazioni eseguite in modo empirico da operatori occasionali, quando non addirittura dal proprietario del veicolo stesso, ponendo, così, a repentaglio la propria e l'altrui incolumità per conseguire modesti risparmi.

Inoltre deve essere evidenziato che il sistema sanzionatorio previsto dalla legge n. 122 del 1992, pur essendo le sanzioni di notevole entità e pur essendo previste anche a carico del proprietario del veicolo, qualora lo stesso effettui interventi di autoriparazione personalmente senza avvalersi di imprese professionalmente qualificate, non risulta efficace in quanto gli organi di vigilanza non sono in grado di effettuare controlli in modo capillare, soprattutto nei confronti dei singoli cittadini proprietari dei veicoli.

In sostanza, anche se la legge ha introdotto un sistema organico di riconoscimento e di qualificazione professionale della categoria degli autoriparatori, volto all'obiettivo di raggiungere un più elevato grado di sicurezza nella circolazione stradale, e definendo i presupposti sostanziali necessari per superare il grave fenomeno delle prestazioni abusive e per ristabilire le condizioni di leale concorrenza nella sfera di attività del comparto, rischia di rimanere inapplicata in quanto non sussistono misure adeguate che consentano di sensibilizzare e coinvolgere in modo efficace determinate categorie di soggetti - gli operatori commerciali e gli utenti - al fine di concorrere al perseguimento dei principi ispiratori della disciplina.

In base ad indagini effettuate nel comparto dell'autoriparazione si è potuto rilevare che esistono rivenditori al dettaglio i quali commercializzano fino al 50 per cento del loro fatturato giornaliero «per cassa» nei confronti di acquirenti che non rivestono alcuna qualifica e che risultano semplici cittadini: ciò fa rilevare che una grande percentuale di autoriscambi ed autoaccessori viene commercializzata direttamente ai cittadini senza alcuna certezza che i prodotti venduti vengano effettivamente utilizzati da autoriparatori qualificati. In sostanza, questo dato nasconde un fenomeno deleterio di lavoro abusivo svolto da persone incompetenti, come nel caso di dipendenti pubblici e privati, pensionati e cassintegrati, i quali svolgono l'attività di autoriparazione, talora anche in modo continuativo e con strutture di officina approssimative, in totale dispregio delle esigenze di sicurezza della circolazione stradale e della incolumità dei cittadini, e, comunque, effettuando comportamenti che si traducono in una pesante evasione degli obblighi fiscali e contributivi e che, a causa dei prezzi assai ridotti praticati agli utenti, comportano una pesante concorrenza sleale nei confronti delle officine di autoriparazione regolarmente attrezzate, professionalmente abilitate e rispettose degli adempimenti previsti dall'ordinamento sul piano amministrativo, fiscale, contributivo e della tutela dell'ambiente (acqua, aria, rifiuti) per l'esercizio dell'attività imprenditoriale.

Con la presente iniziativa si propone di obbligare i soggetti che esercitano l'attività di commercio al dettaglio di autoriscambi e di autoaccessori a rivendere i componenti ad uso professionale, che siano tecnicamente necessari per garantire le condizioni di sicurezza dei veicoli e dei complessi di veicoli previsti dall'articolo 1 della legge n. 122 del 1992 (compresi ciclomotori, macchine agricole, rimorchi e carrelli, adibiti al trasporto su strada di persone e di cose), esclusivamente ai titolari di imprese esercenti attività di autoriparazione od ai loro responsabili tecnici designati, ovvero a loro addetti espressamente delegati, in modo da garantire che gli interventi vengano effettuati a regola d'arte da parte di impre-

se qualificate nel rispetto delle norme di sicurezza.

L'iniziativa si propone anche di concorrere alla salvaguardia ambientale ed alla prevenzione di alcuni rischi a carico dei cittadini derivanti dalla loro esposizione incauta a determinati prodotti altamente tossici e nocivi (quali vernici, diluenti, solventi e stucchi per veicoli) e dal loro maneggio senza misure di protezione individuale: in tal senso si propone di estendere l'obbligo di rivendita di tali prodotti professionali esclusivamente ai titolari di imprese esercenti attività di autoriparazione od ai loro responsabili tecnici designati, ovvero a loro addetti espressamente delegati, in modo da assicurare che gli interventi vengano effettuati con le necessarie cautele ed i dovuti accorgimenti da parte di imprese qualificate, nel rispetto delle norme in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico, così come previsto dalla stessa legge n. 122 del 1992 sulla disciplina dell'attività.

La presente proposta intende affrontare, altresì, il grave problema relativo alla salvaguardia ambientale, prevedendo alcune misure volte a contrastare una delle cause, non secondarie, di inquinamento dell'ambiente che risulta, anche se lentamente, in ascesa, consistente nell'abbandono indiscriminato nell'ambiente di oli usati, batterie esauste, filtri usati, senza alcuna cautela da parte dei cittadini, in aperta violazione delle norme in materia di smaltimento dei rifiuti.

Si tratta di abbattere quello che si può considerare lo «zoccolo duro» che da anni i consorzi obbligatori preposti alla raccolta di tali materiali non riescono a contenere e che si valuta intorno al 15 per cento del totale riciclabile, per un ammontare di circa 15.000 tonnellate di rifiuti tossici e pericolosi che attualmente vengono gettati nell'ambiente per ignoranza e disinteresse rispetto alle esigenze di tutela ambientale, da parte di cittadini spregiudicati che, anche con il ricorso al «fai da te», conseguono piccoli risparmi individuali ovvero praticano prestazioni abusive in aperta violazione di tutte le norme dell'ordinamento in materia

di esercizio dell'attività imprenditoriale dell'autoriparazione.

Entrando nel merito delle misure che si intende proporre, occorre fare riferimento alla disciplina relativa alla definizione degli oli usati, di cui al decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22 - con cui gli «oli esauriti da motori, trasmissioni ed ingranaggi» vengono definiti rifiuti pericolosi - nonché alla disciplina concernente la detenzione, raccolta ed eliminazione degli oli usati, già prevista dal decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 95, in applicazione di apposite direttive comunitarie.

In particolare, il decreto legislativo n. 95 del 1992 ha definito una normativa organica concernente gli obblighi ed i divieti cui devono attenersi produttori e detentori di oli usati, definendo i soggetti pubblici e privati ai quali spetta di applicare i dettami normativi, con particolare riguardo al consorzio obbligatorio degli oli usati. Per effetto di tali norme il flusso degli oli usati derivanti dal processo delle lavorazioni industriali o delle attività proprie degli operatori di settore, quali officine di autoriparazione, demolitori, gestori di *garages* o rimesse, che sono obbligati a dotarsi di impianti idonei per la sostituzione, il ritiro e la detenzione degli oli usati, viene controllato e canalizzato per essere trattato ed eliminato correttamente. Tuttavia, questo non avviene per gli oli e fluidi lubrificanti per motori venduti al dettaglio dagli esercizi commerciali in quanto risulta complicato, se non addirittura impossibile, verificare la raccolta e l'eliminazione corretta del prodotto usato proveniente dal circuito privato.

In merito, peraltro, va rilevato che la crescita costante dell'offerta di tali prodotti praticata dagli operatori commerciali, soprattutto dai centri commerciali, i quali si limitano a vendere gli oli senza provvedere alla loro sostituzione ed al ritiro, ha consentito la loro commercializzazione su vasta scala a condizioni economiche sempre più vantaggiose, tanto da invogliare i proprietari e possessori di veicoli all'acquisto diretto dell'olio e del lubrificante, provvedendo in proprio sia alla sostituzione dello stesso, sia alla relativa eli-

minazione, disperdendolo nell'ambiente, in modo da ottenere sensibili risparmi.

I dati del consorzio obbligatorio degli oli usati sono allarmanti; infatti si è rilevato che circa il 30 per cento dell'olio per autotrazione complessivamente venduto sfugge alla raccolta ed ai processi di raccolta e di riciclaggio, poichè le norme di settore non prevedono alcuno strumento adeguato per il controllo delle modalità di utilizzo del prodotto venduto al dettaglio e delle modalità di eliminazione degli oli usati sostituiti.

Gli oli usati (qualsiasi olio industriale o lubrificante, a base minerale o sintetica, divenuto improprio all'uso cui era inizialmente destinato) vengono denominati rifiuti pericolosi in quanto estremamente dannosi per l'ambiente se scaricati nelle acque di superficie o sotterranee o nel suolo (basti pensare che la quantità di olio necessario per il cambio in un'autovettura, se versato in mare inquina una superficie grande quasi come un campo di calcio).

Risulta palese che le norme attuali presentano una grave lacuna giuridica che compromette la funzionalità degli strumenti predisposti al fine di prevenire l'inquinamento dell'ambiente e di tutelare la salute pubblica, in quanto non vengono previste le misure necessarie che consentano di controllare la fase di raccolta e di eliminazione degli oli usati da parte dei singoli privati.

A tale riguardo occorre, anche, denunciare una grave incongruenza nel testo del decreto del ministro dell'industria, di concerto con quello dell'ambiente, del 16 maggio 1996, n. 392, contenente il regolamento di attuazione del decreto legislativo n. 95 del 1992, recante norme tecniche relative alla eliminazione degli oli usati.

Tale decreto ministeriale si discosta palesemente da una prescrizione precisa e vincolante prevista dall'articolo 6 del decreto legislativo n. 95 del 1992 ove si era stabilito che chiunque esercita l'attività di vendita al dettaglio di oli e fluidi lubrificanti per motori è obbligato «a mettere a disposizione della propria clientela e ad esercire un impianto attrezzato per lo stoccaggio dell'olio usato», non-

chè a «ritirare e detenere l'olio usato estratto dai motori presso i propri impianti»; in alternativa il rivenditore deve consentire a titolo gratuito che il Consorzio obbligatorio degli oli usati installi presso i locali in cui è svolta l'attività un impianto di stoccaggio degli oli usati a disposizione del pubblico. Tale disposizione è stata del tutto disattesa da parte degli operatori commerciali cui era indirizzata ma, soprattutto, è stata vanificata da una specifica previsione, a nostro avviso illegittima, dell'articolo 2, comma 4, del decreto ministeriale ove si prevede semplicemente che «i rivenditori al dettaglio che non effettuano la sostituzione dell'olio, sono tenuti ad esporre, ove non altrimenti indicato, una targa ben visibile che inviti gli acquirenti a non disfarsi dell'olio usato, disperdendolo nell'ambiente, ed a conferirlo nell'apposito centro di stoccaggio».

Ovviamente, a causa della previsione del decreto richiamato, che si limita ad imporre ai rivenditori di rivolgere alla clientela semplici raccomandazioni tramite targhe, l'obiettivo che il decreto legislativo n. 95 del 1992 intendeva perseguire, coinvolgendo anche i rivenditori al dettaglio in precisi obblighi ed adempimenti idonei a prevenire la dispersione nell'ambiente degli oli usati da parte di cittadini, è stato del tutto vanificato.

Pertanto, con la presente proposta si intende colmare espressamente tale lacuna disciplinando la vendita al dettaglio degli oli per motori effettuata dagli esercizi commerciali in base ai seguenti adempimenti obbligatori da rispettare in via alternativa:

- mettere a disposizione della propria clientela ed esercitare direttamente un impianto attrezzato per la sostituzione dell'olio usato e del fluido lubrificante, e per il relativo stoccaggio, provvedendo a ritirare e detenere, secondo le norme previste dallo stesso decreto legislativo n. 92 del 1995, l'olio usato, o il fluido lubrificante, estratto dai motori presso il proprio impianto attrezzato:

- consentire a titolo gratuito al consorzio obbligatorio degli oli usati di installare presso i locali in cui è svolta l'attività un im-

pianto di stoccaggio degli oli usati a disposizione della clientela;

- nel caso in cui il venditore non sia attrezzato direttamente per la sostituzione e lo stoccaggio dell'olio usato, stipulare una convenzione con un'impresa di autoriparazione abilitata ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, od anche con un operatore appositamente autorizzato, tenuto ad effettuare la sostituzione, il ritiro e la detenzione degli oli usati (come le stazioni di servizio, le rimesse ed i demolitori), in modo da fare effettuare la sostituzione dell'olio senza ulteriori oneri a carico dell'acquirente, da indicare in una targa esposta in modo ben visibile nell'esercizio commerciale.

Analogo discorso deve essere rappresentato per la commercializzazione delle batterie per autotrazione che, una volta usate ed inservibili (lo stesso decreto legislativo n. 22 del 1997 definisce le batterie esauste come rifiuti pericolosi), divengono rifiuti altamente tossici e nocivi per la salute e per l'ambiente, a causa della presenza di sostanze pericolose quali il cadmio, il piombo ed il mercurio.

Il citato decreto n. 22 del 1997 stabilisce modalità e competenze ai fini dello smaltimento e del recupero di tali rifiuti pericolosi in funzione della salvaguardia dell'ambiente. Tuttavia, la vendita al dettaglio delle batterie, essendo in costante crescita ed a condizioni sempre più vantaggiose a causa del numero sempre maggiore di clienti disposti ad effettuare la sostituzione delle batterie sui propri veicoli con risparmi di costo, impedisce qualsiasi controllo sulla destinazione delle batterie sostituite ed esauste, che spesso vengono disperse nell'ambiente senza alcun rispetto delle norme vigenti in materia di smaltimento dei rifiuti tossici e nocivi, creando danni irreversibili.

Gli esercizi commerciali che effettuano la vendita al dettaglio di batterie per autotrazione non provvedono al ritiro delle batterie esauste, a differenza delle officine di autoriparazione, dei demolitori, dei gestori di rimesse che con la manutenzione degli autoveicoli sono tenuti a provvedere contestualmente al ritiro delle batterie sostituite.

Pertanto, al fine di prevenire la dispersione nell'ambiente delle batterie esauste, occorre prevedere espressamente l'obbligo a carico dei rivenditori al dettaglio di tali prodotti di adottare le medesime misure disposte dal presente disegno di legge per la rivendita dell'olio per autotrazione e per l'assistenza nei confronti della propria clientela, in modo da effettuare direttamente la sostituzione, il ritiro e la detenzione delle batterie esauste, ovvero in alternativa, di stipulare una convenzione con un'impresa di autoriparazione, od anche con un operatore appositamente autorizzato, tenuto ad effettuare la sostituzione, il ritiro e la detenzione delle batterie esauste (come le stazioni di servizio, le rimesse ed i demolitori).

Analoghe misure debbono essere previste ed adottate per la commercializzazione, la sostituzione, il ritiro e la detenzione dei filtri usati e dei filtri carburanti, visto il loro alto potere inquinante.

Infine, risulta necessario prevedere apposite misure, simili a quelle proposte per la vendita degli oli e delle batterie, anche per la vendita di pneumatici per veicoli che vengono commercializzati in una rete distributiva sempre più ampia e capillare, con prezzi molto vantaggiosi praticati soprattutto da parte dei centri commerciali, incentivandone l'acquisto diretto da parte dei singoli cittadini.

Anche in tal caso non risulta possibile controllare il comportamento dei singoli consu-

matori ed anche se il problema della tutela ambientale risulta assai meno grave (i pneumatici non sono rifiuti tossici nè nocivi), tuttavia non sussistono le condizioni per garantire una corretta eliminazione dei pneumatici usati da parte del privato.

Pertanto si ritiene che sia necessario estendere ai rivenditori di pneumatici i medesimi obblighi proposti con la presente iniziativa per la commercializzazione degli oli e delle batterie.

La presente iniziativa prevede, altresì, l'applicazione del sistema sanzionatorio già previsto dal decreto legislativo n. 95 del 1992 (da lire 500.000 a lire 5 milioni) in materia di eliminazione degli oli usati, anche alle altre fattispecie concernenti la commercializzazione delle batterie, dei filtri e dei pneumatici.

In definitiva si ritiene che le proposte rappresentate nella presente iniziativa, pur non potendo risolvere completamente i problemi evidenziati legati alle fasi di commercializzazione e di sostituzione di autoriparazione ad uso professionale e di autoaccessori con componenti inquinanti, possano costituire un valido supporto per contrastare comportamenti irresponsabili e spregiudicati da parte dei cittadini coinvolgendo in modo utile gli operatori commerciali e le stesse imprese di autoriparazione, in maniera da concorrere effettivamente agli obiettivi della tutela ambientale e della salvaguardia della sicurezza della circolazione stradale.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

1. Al fine di concorrere al perseguimento degli obiettivi previsti dalla legge 5 febbraio 1992, n. 122, in materia di sicurezza della circolazione stradale e di disciplina dell'attività di autoriparazione, i soggetti che esercitano, ai sensi del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114, l'attività di commercio al dettaglio di autoricambi ed autoaccessori, sono tenuti a rivendere i componenti ad uso professionale, necessari a garantire le condizioni di sicurezza dei veicoli e dei complessi di veicoli di cui all'articolo 1 della citata legge n. 122 del 1992, esclusivamente ai titolari di imprese esercenti attività di autoriparazione od ai loro responsabili tecnici designati, ovvero a loro addetti espressamente delegati.

2. I soggetti previsti dal comma 1, che esercitano l'attività di commercio in ogni formato e confezione di vernici, diluenti, solventi e stucchi per i veicoli ed i complessi di veicoli di cui all'articolo 1 della medesima legge n. 122 del 1992, ai fini di prevenirne l'utilizzo incauto e la dispersione nell'ambiente e di assicurare la protezione dei cittadini dai rischi derivanti dall'esposizione a tali prodotti e dal loro maneggio, sono tenuti a rivendere i medesimi prodotti esclusivamente ai titolari di imprese esercenti attività di autoriparazione od agli altri soggetti indicati dal precedente comma.

### Art. 2.

1. Il comma 3 dell'articolo 6 del decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 95, è sostituito dal seguente:

«3. Chiunque esercita l'attività di commercio al dettaglio di oli e fluidi lubrificanti per motori, ivi inclusa la rivendita di lubrificanti

di navi e natanti di qualsiasi genere presso scali, darsene, attracchi pubblici, o privati, marittimi, lacuali o fluviali, è tenuto a:

a) mettere a disposizione della propria clientela ed esercitare direttamente un impianto attrezzato per la sostituzione dell'olio usato e del fluido lubrificante, e per il relativo stoccaggio;

b) ritirare e detenere, a norma del presente articolo, l'olio usato, o il fluido lubrificante, estratto dai motori presso il proprio impianto attrezzato;

c) consentire a titolo gratuito al consorzio di installare presso i locali in cui è svolta l'attività un impianto di stoccaggio degli oli usati a disposizione della clientela;

d) nel caso in cui il venditore non sia attrezzato direttamente per la sostituzione e lo stoccaggio dell'olio usato, stipulare una convenzione con un'impresa di autoriparazione abilitata ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, o con un operatore appositamente autorizzato, tenuto ad effettuare la sostituzione, il ritiro e la detenzione degli oli usati nel rispetto delle norme vigenti, per la sostituzione dell'olio senza ulteriori oneri a carico dell'acquirente, da indicare in una targa esposta in modo ben visibile nell'esercizio commerciale».

2. Chiunque esercita l'attività di commercio al dettaglio di oli per motori, è tenuto a rivenderli, se in confezioni o contenitori di capienza sufficiente per effettuare il cambio dell'olio di autoveicoli, esclusivamente ai titolari di imprese esercenti attività di autoriparazione od agli altri soggetti indicati dal comma 1 dell'articolo 1. Negli altri casi, la vendita al dettaglio di oli ai privati è consentita in confezioni di quantità limitata per il solo fine del rabbocco dell'olio del motore.

3. Al fine di prevenire la dispersione nell'ambiente delle batterie esauste da parte dei consumatori, i soggetti che esercitano, ai sensi del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114, l'attività di commercio al dettaglio di batterie per autotrazione, sono tenuti a rispettare i medesimi obblighi di cui al comma 3 dell'articolo 6 del decreto legislativo 27 gen-



naio 1992, n. 95, come modificato ed integrato dal comma 1 del presente articolo.

4. Sono soggetti alle disposizioni previste dal decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 95, come modificato ed integrato dal comma 1 del presente articolo, anche i filtri dell'olio ed i filtri carburanti. Il Governo è delegato ad emanare, con apposito decreto legislativo, le norme di attuazione del presente comma.

5. Al fine di prevenire l'abbandono indiscriminato nell'ambiente dei pneumatici usati, i soggetti che esercitano, ai sensi del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114, l'attività di commercio al dettaglio di pneumatici per veicoli e per i complessi di veicoli di cui all'articolo 1 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, sono tenuti a stipulare una convenzione con un'impresa di autoriparazione abilitata ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 122, per effettuare la sostituzione ed il montaggio dei pneumatici, senza ulteriori oneri a carico dell'acquirente, da indicare in una targa esposta in modo ben visibile nell'esercizio commerciale.

### Art. 3.

1. Le sanzioni previste dal comma 6 dell'articolo 14 del decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 95, sono applicate anche a chiunque non osservi gli obblighi previsti dall'articolo 1 e dal comma 2 dell'articolo 2 della presente legge.





