

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3693

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GAMBINI, NIGRA, BENVENUTO, ADDUCE, ALBONETTI, AMICI, AN-
GIONI, BIELLI, BONITO, BOVA, BUGLIO, CAPITELLI, CARBONI,
CARLI, CHIANALE, COLUCCINI, CRISCI, DE BRASI, DIANA, FILIP-
PESCHI, GIACCO, GRILLINI, KESSLER, LABATE LUCÀ, LUCIDI,
LULLI, MAGNOLFI, MARIOTTI, MARTELLA, OLIVIERI, PIGLIONICA,
QUARTIANI, RAVA, ROSSIELLO, ROTUNDO, RUGGHIA, RUZZANTE,
SANDI, SERENI, TOLOTTI, VIANELLO, ZUNINO**

Disposizioni in favore dell'industria dell'automobile

Presentata il 19 febbraio 2003

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge dispone interventi per contrastare la crisi della industria automobilistica e del relativo indotto. Prevede inoltre misure per favorire la progressiva uniformazione del mercato italiano dell'auto alle condizioni esistenti nei principali Paesi europei, mediante la semplificazione degli adempimenti burocratici e la riduzione degli oneri tributari sui contratti di compravendita o di locazione finanziaria di autoveicoli.

L'industria dell'automobile rappresenta il comparto più significativo dell'industria manifatturiera italiana e fornisce un contributo di estrema importanza non solo

alla formazione della ricchezza nazionale e all'occupazione, ma anche all'attività di ricerca e di sviluppo, e all'innovazione tecnologica.

Come ha rilevato la recente indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile della Commissione attività produttive della Camera dei deputati, il settore automobilistico rappresenta tra il 4,5 ed il 5 per cento del valore aggiunto dell'industria manifatturiera; occupa, direttamente e indirettamente, circa un milione e mezzo di addetti (il 7 per cento degli occupati); genera una massa di consumi pari a 200 miliardi di euro e spende annualmente, per investimenti fissi lordi, un miliardo di

euro. La produzione di veicoli e componenti auto impiega 190 mila addetti, la distribuzione e l'assistenza post-vendita 380 mila. Considerando anche i fornitori delle materie prime, l'intero settore occupa quasi un milione e mezzo di addetti. Gli investimenti annuali del solo gruppo FIAT in ricerca e sviluppo (pari a circa 18.000 milioni di euro) rappresentano il 15 per cento del totale degli investimenti in ricerca e sviluppo del sistema Italia; sono il 25 per cento del totale degli investimenti analoghi dell'intera industria privata italiana. Le spese in ricerca e sviluppo di FIAT rappresentano anche fattori essenziali di trasferimento tecnologico verso le piccole e medie imprese.

Come è stato correttamente osservato nella citata indagine conoscitiva, la crisi dell'industria automobilistica italiana non dipende solo dall'attuale fase recessiva del mercato automobilistico mondiale, particolarmente accentuata a livello nazionale, ma risulta determinata da cause strutturali e ha origini remote.

Per fronteggiare la crisi nell'immediato, appare necessario dare impulso alla domanda di automobili, favorendo, nel contempo, la sostituzione dei veicoli non catalizzati altamente inquinanti (che secondo stime aggiornate, sono pari a circa 13 milioni di unità) con effetti certi anche in termini di incremento della sicurezza stradale e della riduzione del consumo di carburante.

Oltre a sostenere la domanda nel breve periodo, è opportuno anche intervenire sulla leva fiscale, in primo luogo sulla imposta provinciale di trascrizione e sulla tassa automobilistica, anche allo scopo di uniformare il regime fiscale dell'automobile a quello proprio dei principali Paesi europei.

Tali interventi, unitamente agli ammortizzatori sociali previsti per tutte le imprese del settore, appaiono indispensabili in una prima fase per dare impulso al mercato e per favorire l'introduzione, in una fase successiva, di misure « strutturali » per garantire uno stabile recupero di efficienza e di competitività per tutte le imprese del settore.

Considerato che il mercato dell'automobile è articolato in molteplici attività industriali e commerciali organizzate in una complessa filiera (dalle fabbriche sino al cliente finale, con le concessionarie e le officine autorizzate) la presente proposta di legge dispone misure per l'intero settore — a sostegno dell'occupazione, dell'attività industriale e commerciale — senza limiti dimensionali.

L'articolo 1 ha lo scopo di agevolare l'acquisto di vetture nuove a basso impatto ambientale (alimentate a metano, a GPL, a trazione elettrica, ovvero a doppia alimentazione) mediante un incentivo di 2.500 euro condizionato alla rottamazione di un veicolo usato inquinante.

Il contributo è erogato mediante un meccanismo analogo agli « incentivi per la rottamazione » previsti dall'articolo 29 del decreto-legge n. 669 del 1996, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 30 del 1997.

Si prevede un contributo statale per tutti coloro che acquistano in Italia, anche in locazione finanziaria, un veicolo nuovo di fabbrica alimentato a metano, a GPL, a trazione elettrica, o a doppia alimentazione, nel periodo 1° gennaio 2004-30 giugno 2005.

Il contributo è corrisposto dal venditore mediante uno sconto pari a 2.500 euro sul prezzo di acquisto.

L'incentivo viene erogato a condizione che:

il veicolo acquistato sia un'autovettura o un autoveicolo per trasporto promiscuo, non immatricolato in precedenza;

al momento dell'acquisto sia consegnato al venditore un autoveicolo non conforme alle norme comunitarie in materia di inquinamento (direttiva 91/441/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1991) intestato allo stesso soggetto intestatario dell'autoveicolo oggetto di acquisto o a uno dei familiari conviventi alla data di acquisto, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo nuovo, intestato al soggetto utilizzatore del veicolo nuovo o a uno dei familiari conviventi;

nell'atto di acquisto sia espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione.

Entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo di consegnare il veicolo usato a un demolitore e di provvedere direttamente o tramite delega alla richiesta di cancellazione per demolizione al Pubblico registro automobilistico (in ogni caso, il veicolo usato non può essere rimesso in circolazione).

Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano detto importo come credito di imposta in compensazione di imposte e di contributi dovuti.

Considerando che nel 2001 sono state vendute 2.441.996 vetture nuove e che le vetture « ecologiche » (GPL, metano, elettriche) sono lo 0,55 per cento del totale del venduto (circa 13.000), obiettivo dell'articolo 1 è raddoppiare il numero dei veicoli « ecologici » venduti in modo che questo rappresenti almeno l'1 per cento delle nuove vetture circolanti.

L'articolo 2 prevede l'innalzamento da 1 miliardo di lire a 2,5 milioni di euro (circa 5 miliardi di lire) del limite massimo dei crediti d'imposta e contributivi compensabili con imposte e contributi dovuti (o rimborsabili) alle piccole e medie imprese il cui fatturato nel 2002 sia stato determinato per una quota superiore al 50 per cento da forniture o subforniture di beni e di servizi all'industria automobilistica italiana.

In questo modo per tali imprese si riducono gli esborsi fiscali e contributivi e si liberano 2,5 milioni di euro di liquidità per le imprese che hanno crediti d'imposta (che con i meccanismi ordinari sarebbero rimborsati solo dopo anni).

Tale misura ha lo scopo di sostenere le imprese dell'indotto del settore automobilistico colpite dalla crisi del mercato.

L'articolo 3, in sintesi, riprendendo un disegno di legge del Governo di centrosinistra presentato dall'allora Ministro dei trasporti Bersani, ha l'intento di innovare

radicalmente il regime giuridico dei beni mobili e in modo particolare degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi, in accordo con la legislazione degli altri Paesi europei:

eliminando, per i veicoli stradali, il regime giuridico del bene mobile registrato;

abolendo, di conseguenza, il Pubblico registro automobilistico;

attribuendo al già esistente Archivio nazionale dei veicoli valore analogo a quello dei corrispondenti archivi degli altri Stati europei;

riducendo, in definitiva, i tempi e i costi delle pratiche automobilistiche, per conseguire livelli di efficienza confrontabili con quelli degli altri Paesi.

L'istituto giuridico del bene mobile registrato, applicato in Italia ai veicoli stradali, non trova riscontro in alcun Paese dell'Unione europea, né di conseguenza esiste, nei Paesi europei, un Pubblico registro automobilistico appositamente costituito per l'iscrizione di tali beni. Esistono, invece, archivi in cui sono registrati i dati tecnici e di proprietà, allo scopo di potere rapidamente individuare il responsabile della circolazione di ciascun veicolo, abbinando alla targa di immatricolazione il numero del telaio del veicolo e l'identità del relativo proprietario.

Anche in Italia esiste, come negli altri Paesi europei, un archivio del tipo indicato, l'Archivio nazionale dei veicoli, istituito ai sensi degli articoli 225 e 226 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) che svolge identiche funzioni, annotando in capo a ciascun veicolo, identificato dalla targa fin dall'immatricolazione, tutti i trasferimenti di proprietà, la residenza dei proprietari, le revisioni effettuate dal veicolo, gli incidenti in cui è incorso, la data di cessazione della circolazione. Sono altresì indicate l'identità dell'eventuale usufruttuario, del locatario e dell'eventuale venditore con patto di riservato dominio, al

precipuo fine di consentire l'identificazione, in ogni momento, del soggetto responsabile della circolazione del veicolo, tant'è vero che lo stesso Archivio è in costante collegamento telematico con le Forze di polizia.

Nel nostro Paese, peraltro, esiste anche il Pubblico registro automobilistico, dove i veicoli, pur già registrati nell'Archivio nazionale dei veicoli, devono essere nuovamente registrati a cura dei proprietari, in conformità alla disciplina civilistica dei beni mobili registrati, che prevede la trascrizione, fra gli altri, dei contratti di trasferimento della proprietà e costitutivi o modificativi di diritti reali immobiliari, ai fini dell'opponibilità nei confronti dei terzi, per dirimere i possibili conflitti fra gli interessati al medesimo bene, secondo una complessa disciplina giuridica.

L'inclusione degli autoveicoli fra i beni mobili registrati (ai sensi dell'articolo 2683, numero 3), del codice civile), con il conseguente obbligo di iscrizione nel Pubblico registro automobilistico previsto dal regio decreto n. 1814 del 1927, sembra peraltro poter essere rivisitata in considerazione dei notevoli mutamenti che hanno caratterizzato il ruolo e la diffusione degli autoveicoli, che si sono moltiplicati e che hanno visto vertiginosamente aumentare la velocità di circolazione giuridica, amplificando enormemente i problemi di tutela della sicurezza della circolazione, anche sotto il profilo della identificabilità del responsabile della circolazione di ogni singolo veicolo. Parallelamente, è venuta scemando, nell'attuale società, la rilevanza dei medesimi veicoli sotto il profilo della garanzia dei crediti e l'istituto dell'iscrizione immobiliare è divenuto del tutto desueto. Il fatto è che, ormai, quasi più nessuno iscrive ipoteche sui veicoli e quasi tutti, invece, preferiscono più moderni ed efficienti sistemi di finanziamento all'acquisto.

Il regime della trascrizione dei contratti e degli atti indicati nel Pubblico registro automobilistico e dell'iscrizione dei veicoli in entrambi i registri ha evidenziato, nel corso degli anni, gravissimi problemi

quanto alla inammissibile durata delle procedure, alla complessità e alla onerosità degli adempimenti per gli interessati e alla sostanziale inefficacia rispetto alla tutela degli interessi pubblici.

La semplificazione in via regolamentare, avviata dal Governo del centrosinistra con il Ministro dei trasporti, Bersani si è arrestata di fronte al particolare regime giuridico civilistico degli autoveicoli e al conseguente obbligo di iscrizione contemporanea dei veicoli in due registri e di trascrizione dei relativi atti.

In particolare, l'attuale doppia iscrizione determina l'esistenza in vita di due archivi e di due strutture organizzative di gestione, aventi compiti differenziati (l'uno prevalentemente relativo alla circolazione, l'altro al regime della proprietà) ma che implicano i medesimi oneri organizzativi e di comunicazione, anche con riguardo ai passaggi di proprietà. Si impone pertanto l'unificazione dei due archivi, al fine di far venire meno un inutile dispendio di risorse a carico dell'erario, finanziato in entrambi i casi anche con oneri posti a carico dei singoli utenti privati, oltreché con il ricorso alla fiscalità generale.

In particolare, la scelta che si impone è quella dell'abolizione dell'obbligo di iscrizione e di trascrizione nel Pubblico registro automobilistico, disposta dal codice civile, che si sovrappone all'altra secondo una complessa disciplina, non più attuale, afferendo ad un regime di circolazione giuridica e di garanzia dei crediti non rispondente alle odierne esigenze del commercio giuridico, e neppure idonea a garantire la perseguita tutela delle parti contraenti e dei terzi alla luce dei numerosissimi episodi di truffa in danno dei consumatori, connessi alla ripetuta vendita del veicolo prima della trascrizione, o di intestazione di decine di veicoli a cittadini ignari, talvolta ad opera della criminalità organizzata per dissimulare il proprio patrimonio, nonché alla luce degli altri innumerevoli ulteriori inconvenienti riscontrati, ad esempio, in caso di fallimento del concessionario dopo la vendita e il pagamento del

prezzo, ma prima della relativa trascrizione. Tutti gli episodi descritti, in realtà, trovano una matrice comune nella stessa natura dell'istituto giuridico derivante dalla qualificazione di « bene mobile registrato » che si va ad eliminare, che impone la successiva trascrizione, a fini di opponibilità ai terzi, di un atto contrattuale già perfetto ed efficace fra le parti, oltretutto oggi sottoposto a verifica notarile, con i conseguenti relativi oneri finanziari, ma limitatamente all'accertamento dell'identità del solo venditore. Risultano, pertanto, ampiamente superati sia il regime giuridico di circolazione, già venuto meno, ad esempio, per le imbarcazioni di minore dimensione, sia il Pubblico registro automobilistico, a cui va peraltro riconosciuto di avere svolto a decorrere dagli « anni venti », un ruolo fondamentale nel tentativo, poi ampiamente riuscito, di far diventare l'auto un bene di massa attraverso la rateizzazione del prezzo di acquisto con garanzia ipotecaria.

La descritta anomalia dell'attuale assetto giuridico, organizzativo e procedimentale produce lungaggini burocratiche a costi elevati, colpisce le operazioni di compravendita dei veicoli, ostacola la naturale espansione del mercato dell'auto, crea difficoltà all'industria e agli operatori.

Un ulteriore grave ostacolo alla circolazione giuridica degli autoveicoli è costituito dai pesanti oneri economici connessi, causati dall'apposizione delle marche da bollo sugli atti afferenti a entrambi i registri e sulle relative domande, nonché dagli onorari notarili e dalle tariffe amministrative applicate.

Ciò appare particolarmente grave rispetto all'attuale esigenza di un rapido ricambio del parco auto circolante, al fine di limitare l'inquinamento ambientale e di garantire la sicurezza stradale, in conformità alle prescrizioni comunitarie. Solo attraverso una maggiore facilità e fluidità della compravendita dei vecchi veicoli già a norma sarà, infatti, possibile innescare un circuito economico in grado di favorire anche l'acquisto dei veicoli di nuova fab-

bricazione, con indubitabili vantaggi ambientali ed economico-occupazionali.

Si propone pertanto di eliminare radicalmente il regime giuridico di bene mobile registrato relativamente agli autoveicoli, mediante l'abrogazione delle relative disposizioni del codice civile, e quindi del citato articolo 2683 del codice civile e delle altre disposizioni di legge che fino ad oggi impongono l'iscrizione e la trascrizione nel Pubblico registro automobilistico, facendo venire meno, conseguentemente, le relative imposte di bollo, che oggi gravano pesantemente sulla compravendita degli autoveicoli.

Resta l'Archivio nazionale dei veicoli, che ha già dimostrato di assolvere egregiamente le proprie funzioni in materia di circolazione, e le ineludibili esigenze di certezza circa la titolarità dei diritti relativi: lo stesso Archivio, in particolare, include già i dati relativi ai trasferimenti di proprietà e alle principali vicende giuridiche del bene; risulta pertanto sufficiente prevedere l'annotazione di talune ulteriori vicende giuridiche, quali il sequestro conservativo e il pignoramento.

La nuova disciplina, al contrario del precedente sistema, sancisce la predetta esigenza di pubblicità sanzionando la mancata annotazione sulla carta di circolazione e la mancata registrazione dei relativi dati nell'Archivio nazionale dei veicoli in via amministrativa e attribuendo ai precedenti dati, in sintonia con la nuova qualifica del bene, un mero valore di pubblicità a fini di sola notizia sotto il profilo civilistico.

L'articolo 4 novella l'articolo 41 della legge n. 289 del 2002 (finanziaria 2003) prevedendo l'estensione della cassa integrazione guadagni ordinaria da concedere, entro il 31 dicembre 2003, a tutti i dipendenti delle imprese dell'indotto automobilistico.

A tal fine le imprese a cui si applica tale estensione non sono solo quelle, già previste dalla citata legge n. 289 del 2002, che svolgono « attività produttiva di fornitura o sub-fornitura di componenti, di supporto o di servizio, a favore di imprese operanti nel settore automobilistico » e

quindi, essenzialmente, le imprese industriali dell'indotto, ma anche tutte le imprese del settore industriale con un numero di dipendenti inferiore a quindici nonché tutte le imprese che operano nel settore del commercio e dei servizi e che sono parte dell'indotto delle grandi imprese operanti nel settore automobilistico.

Quanto all'articolo 5, la prevista esenzione dalla tassa automobilistica per gli autoveicoli usati dovrebbe incentivare l'acquisto di circa 1.350.000 autoveicoli usati nel periodo giugno 2003-dicembre 2004. Tenendo conto della ripartizione delle autovetture per classi di kilowatt dell'Automobile Club d'Italia e che tale tassa prevede un onere di 2,84 euro per kilowatt, la perdita di gettito per le tasse

automobilistiche è pari a 77 milioni di euro per ogni anno.

L'articolo 6 dispone la soppressione graduale dell'imposta provinciale di trascrizione per gli autoveicoli usati.

Tenendo conto che l'imposta provinciale di trascrizione sull'acquisto di un veicolo usato è pari a 193,49 euro (3,51 euro per kilowatt) per ciascun autoveicolo, e che le vetture usate acquistate sono pari a circa 816.000 unità per ogni anno, l'onere di una riduzione del 25 per cento dell'imposta provinciale di trascrizione è pari a 39,5 milioni di euro nel 2003, a 79 milioni di euro nel 2004 (riduzione del 50 per cento) e a 158 milioni di euro nel 2005, nell'ipotesi di integrale soppressione del tributo.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Incentivi all'acquisto di veicoli alimentati a metano, a GPL e a trazione elettrica).

1. Alle persone fisiche che acquistano in Italia, anche in locazione finanziaria, un veicolo nuovo di fabbrica alimentato a metano, a GPL, a trazione elettrica, ovvero a doppia alimentazione, è riconosciuto un contributo statale di 2.500 euro. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante uno sconto pari a 2.500 euro sul prezzo di acquisto. Il contributo spetta per gli acquisti effettuati tra il 1° gennaio 2004 e il 30 giugno 2005 relativi a contratti di locazione finanziaria o di compravendita stipulati dal venditore e dall'acquirente nello stesso periodo a condizione che:

a) il veicolo acquistato sia un'auto-vettura o un autoveicolo per trasporto promiscuo, di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a) e c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, (Nuovo codice della strada), non immatricolato in precedenza;

b) al momento dell'acquisto sia consegnato al venditore un autoveicolo per trasporto promiscuo, di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a) e c), del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, (Nuovo codice della strada), non conforme alla normativa comunitaria sull'inquinamento, in particolare alla direttiva 91/441/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1991, e successive modificazioni, intestato allo stesso soggetto intestatario dell'autoveicolo oggetto di acquisto o a uno dei familiari conviventi alla data di acquisto, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo nuovo, intestato al soggetto utilizzatore del veicolo nuovo o a uno dei familiari conviventi;

c) nell'atto di acquisto sia espressamente dichiarato che il veicolo consegnato

è destinato alla rottamazione e sia indicata la misura dello sconto pari al contributo statale di 2.500 euro.

2. Entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo di consegnare il veicolo usato a un demolitore e di provvedere direttamente o tramite delega alla richiesta di cancellazione per demolizione al Pubblico registro automobilistico. I veicoli usati non possono essere rimessi in circolazione e sono avviati o alle case costruttrici o ai centri autorizzati alla demolizione, anche convenzionati con le case costruttrici, al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione.

3. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano detto importo quale credito di imposta in compensazione delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche, dell'imposta locale sui redditi e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute anche in acconto per l'esercizio in cui viene richiesto al Pubblico registro automobilistico l'originale del certificato di proprietà e per i successivi.

4. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano la seguente documentazione, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore:

a) copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto;

b) copia del libretto e della carta di circolazione e del foglio complementare o del certificato di proprietà del veicolo usato ovvero copia dell'estratto cronologico in caso di mancanza del libretto, della carta di circolazione e del foglio complementare;

c) copia della domanda di cancellazione per demolizione del veicolo usato e

originale del certificato di proprietà rilasciato dal Pubblico registro automobilistico;

d) certificato dello stato di famiglia, nel caso previsto dal comma 1, lettera *b)*.

5. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, valutato in 32,5 milioni di euro per l'anno 2004, e 16,25 milioni di euro per l'anno 2005 si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2003, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

6. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 2.

(Agevolazioni all'indotto dell'industria automobilistica in crisi).

1. Al comma 1 dell'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, le parole: « è fissato in lire 1 miliardo » sono sostituite dalle seguenti: « è fissato in 2,5 milioni di euro per le piccole e medie imprese, il cui fatturato nel corso dell'anno 2003, per una quota superiore al 50 per cento, è relativo a forniture e subforniture di beni e i servizi all'industria automobilistica italiana ».

2. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, valutato in 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004 e 2005 si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2003 allo

scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 3.

(Modifica del regime giuridico degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi).

1. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi cessano di essere sottoposti alle disposizioni riguardanti i beni mobili registrati, di cui all'articolo 2683, numero 3), e all'articolo 2810, comma secondo, per la parte relativa agli autoveicoli, e comma terzo, del codice civile. Ai predetti beni si applicano, ai sensi del terzo comma dell'articolo 812 del codice civile, le disposizioni sui beni mobili.

2. Gli atti che costituiscono, trasferiscono, modificano o estinguono il diritto di proprietà, i diritti reali, anche di garanzia, la locazione con facoltà di acquisto, il sequestro conservativo e il pignoramento dei beni di cui al comma 1 sono soggetti ad annotazione sulla carta di circolazione e a registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli di cui agli articoli 225 e 226 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), e successive modificazioni, a fini di sola notizia, secondo le modalità di cui al comma 6 del presente articolo.

3. Il Pubblico registro automobilistico di cui al regio decreto-legge 15 marzo 1927 n. 436, convertito dalla legge 19 febbraio 1928, n. 510 e successive modificazioni, e di cui al regio-decreto 29 luglio 1927, n. 1814, e successive modificazioni, è soppresso.

4. Al personale dell'Automobile Club d'Italia, già utilizzato per il funzionamento del Pubblico registro automobilistico, che conserva il rapporto di impiego, si applicano le procedure di cui agli articoli 30 e seguenti del decreto legislativo 30 marzo 2001 n. 165.

5. Agli atti di cui al comma 2 del presente articolo continua ad applicarsi l'articolo 56 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni.

6. Con uno o più regolamenti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e, dell'articolo 20 della legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni, da emanare entro venti giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono dettate le disposizioni per la disciplina del procedimento di immatricolazione, di annotazione e di registrazione del contenuto degli atti di cui al comma 2, di perdita del possesso e di cessazione della circolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi, nonché per lo smarrimento, la sottrazione, la distruzione, il deterioramento della carta di circolazione e per il trasferimento di residenza dell'intestatario della carta di circolazione. Con gli stessi regolamenti sono altresì disciplinati i tempi e le modalità del trasferimento dei dati dal pubblico registro automobilistico all'Archivio nazionale dei veicoli e le altre norme transitorie eventualmente necessarie.

7. Chiunque circola con un veicolo per il quale non sia stata rilasciata la carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 300 euro a 1.200 euro. Alla medesima sanzione è soggetto il proprietario del veicolo o l'usufruttuario o il locatario con facoltà d'acquisto o l'acquirente con patto di riservato dominio. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, ai sensi delle disposizioni di cui al titolo VI, capo I, sezione II, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), e successive modificazioni.

8. Chiunque circola con un rimorchio agganciato a una motrice senza che sulla relativa carta di circolazione siano riportate le prescritte indicazioni sulle caratteristiche del rimorchio medesimo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 60 euro a 250 euro.

9. Chiunque abusivamente produce o distribuisce targhe per autoveicoli, motoveicoli o rimorchi è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 300 euro a 1.200 euro. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca delle targhe, ai sensi delle disposizioni di cui al titolo VI, capo I, sezione II, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), e successive modificazioni.

10. Chiunque abbandona il proprio veicolo e non rispetta l'obbligo di conferimento ad uno dei centri di raccolta autorizzati conseguente alla cessazione dalla circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 300 euro a 1.200 euro. Alla medesima sanzione sono soggetti i gestori dei centri di raccolta e di vendita degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi che alienano, smontano o distruggono gli stessi mezzi senza avere prima restituito la targa e la carta di circolazione al competente ufficio, qualora non vi abbiano provveduto i titolari.

11. L'acquirente di uno dei diritti di cui al comma 2 che omette di effettuare l'annotazione e la registrazione previste al medesimo comma è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 500 euro a 2.500 euro. La predetta sanzione è ridotta della metà qualora l'adempimento sia effettuato entro trenta giorni dalla scadenza del termine stabilito con i regolamenti di cui al comma 6.

12. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge:

a) al codice civile sono apportate le seguenti modificazioni:

1) alla rubrica della sezione I del capo III del titolo I del libro VI le parole: « e agli autoveicoli » sono soppresse;

2) il numero 3) dell'articolo 2683 è abrogato;

3) al primo comma dell'articolo 2695, le parole: « e dalla legge speciale per

quanto riguarda gli autoveicoli » sono soppresse;

4) all'articolo 2810, al secondo comma, le parole: « , gli aeromobili e gli autoveicoli » sono sostituite dalle seguenti: « e gli aeromobili » e il terzo comma è abrogato;

b) il regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436, convertito dalla legge 19 febbraio 1928, n. 510, ad eccezione dell'articolo 29, e successive modificazioni, è abrogato;

c) il regio decreto 29 luglio 1927, n. 1814, e successive modificazioni, è abrogato;

d) l'articolo 7 della legge 9 luglio 1990, n. 187, è abrogato;

e) al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) l'articolo 78, comma 1, ultimo periodo, è soppresso;

2) l'articolo 93 è abrogato, ad eccezione del comma 11; al medesimo comma 11, le parole: « , oltre i dati di cui al comma 4, » sono soppresse e la rubrica è sostituita dalla seguente: « Immatricolazione dei veicoli della polizia stradale »;

3) gli articoli 94, 95 e 103 sono abrogati;

4) l'articolo 101, ad eccezione del comma 1, è abrogato, e la rubrica è sostituita dalla seguente: « Produzione e distribuzione delle targhe »;

f) l'articolo 245 e l'articolo 247 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, sono abrogati.

13. Alle minori entrate derivanti dall'attuazione del comma 3, valutate in 55 milioni di euro per l'anno 2003 e in 120 milioni di euro a decorrere dall'anno 2004 si provvede mediante corrispondente ridu-

zione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2003, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

14. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 4.

(Estensione della cassa integrazione guadagni ordinaria a tutte le imprese dell'indotto automobilistico).

1. I commi 9 e 10 dell'articolo 41 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, sono sostituiti dai seguenti:

« 9. Fino al 31 dicembre 2003, alle imprese, con un numero di dipendenti anche inferiore a quindici, che svolgono, nel settore industriale, attività produttiva di fornitura o sub-fornitura di componenti, di supporto o di servizio, nonché alle imprese che operino nel settore del commercio e dei servizi, a favore di imprese operanti nel settore automobilistico, il trattamento ordinario di integrazione salariale, di cui alla legge 20 maggio 1975, n. 164, può essere concesso per un periodo non superiore a ventiquattro mesi consecutivi, ovvero per più periodi non consecutivi la durata complessiva dei quali non superi i ventiquattro mesi in un triennio.

10. Per le imprese indicate nel comma 9, ai fini del computo dei periodi massimi di godimento del trattamento ordinario di integrazione salariale, una settimana si considera trascorsa quando la riduzione di orario sia stata almeno pari al 10 per cento dell'orario settimanale relativo ai lavoratori occupati nell'unità produttiva, nell'attività commerciale o nei servizi. Le riduzioni di ammontare inferiore si cumulano ai fini del computo dei predetti periodi massimi ».

2. Il comma 12 dell'articolo 41 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, è sostituito dal seguente:

« 12. Per gli interventi di cui ai commi da 9 a 11 è autorizzata la spesa di 70 milioni di euro per l'anno 2003 e di 116,5 milioni di euro per l'anno 2004 a valere sulle risorse del Fondo per l'occupazione di cui all'articolo 1, comma 7, del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236, il cui ammontare è rideterminato con un incremento di 6 milioni di euro per l'anno 2003 e di 10 milioni di euro per l'anno 2004. Al relativo onere, pari a 6 milioni di euro per l'anno 2003 e a 9 milioni di euro per l'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2003, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

ART. 5.

(Esenzione dalla tassa automobilistica per gli autoveicoli usati).

1. Non è dovuta la tassa automobilistica per gli anni 2003 e 2004, negli atti di acquisto da parte delle imprese esercenti attività di commercio di autoveicoli usati di potenza non superiore a 85 Kilowatt, conformi alla direttiva 94/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 marzo 1994, recante misure contro l'inquinamento, effettuate dal 30 giugno 2003 ed entro il 31 dicembre 2004, a condizione che al momento dell'acquisto sia consegnato al venditore un autoveicolo non conforme alla citata direttiva 91/441/CEE, e successive modificazioni, intestato allo stesso soggetto intestatario dell'autoveicolo oggetto di acquisto o a uno dei familiari

conviventi alla data di acquisto, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo usato, che sia intestato al soggetto utilizzatore del suddetto veicolo o a uno dei familiari conviventi. Gli autoveicoli acquistati devono essere garantiti per un anno e sottoposti prima della vendita a specifica revisione secondo le modalità previste dall'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, (Nuovo codice della strada), e successive modificazioni, salvo che si tratti di autoveicoli immatricolati per la prima volta da meno di ventiquattro mesi o che siano stati sottoposti a revisione negli ultimi dodici mesi.

2. Entro quindici giorni dalla data di consegna dell'autoveicolo conforme alle direttive comunitarie di cui al comma 1, il venditore o il locatore finanziario ha l'obbligo di consegnare il veicolo ricevuto dall'acquirente o dal locatario, non conforme alle suddette direttive, ai centri di cui all'articolo 46, comma 1, del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modificazioni, e di provvedere, direttamente o tramite delega, alla richiesta di cancellazione per demolizione al Pubblico registro automobilistico. Il venditore o il locatore finanziario rilascia all'acquirente un'attestazione comprovante l'avvenuta consegna ai suddetti centri dell'autoveicolo. In ogni caso, tali veicoli non possono essere rimessi in circolazione.

3. Un comitato composto, senza oneri a carico dello Stato, da rappresentanti del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero dell'interno, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle regioni, nominato con apposito decreto interdirigenziale, provvede, sulla base dei dati forniti dagli enti interessati, alla ripartizione tra le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, delle minori entrate derivanti dall'attuazione dei commi 1 e 2. Le minori entrate risultanti da tale ripartizione sono rimborsate ai predetti enti con cadenza mensile. Detti rimborsi, versati direttamente presso le tesorerie dei singoli enti in deroga alle disposizioni sulla tesoreria unica, sono contabilizzati tra le entrate tributarie dei rispettivi bilanci. I trasferi-

menti aggiuntivi così determinati non sono soggetti a riduzione per effetto di altre disposizioni di legge.

4. Ai fini del presente articolo si intendono per autoveicoli le autovetture e gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di cui all'articolo 54, comma 1, lettere *a)* e *c)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

5. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, valutato in 38,5 milioni di euro per l'anno 2003 e in 77 milioni di euro per l'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale ». dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2003, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

6. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 6.

(Soppressione dell'imposta provinciale di trascrizione per autoveicoli usati).

1. L'imposta provinciale di trascrizione, di cui all'articolo 56 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni, è soppressa in misura pari al 50 per cento per l'anno 2003, in misura pari al 50 per cento per l'anno 2004 e in misura pari al 100 per cento per l'anno 2005 negli atti di acquisto da parte delle imprese esercenti attività di commercio di autoveicoli usati di potenza non superiore a 85 Kilowatt, conformi alla citata direttiva 94/12/CE effettuati dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Fino al 31 dicembre 2005, l'Automobil Club d'Italia, entro il giorno 5 di ogni mese, trasmette al Ministero dell'economia e delle finanze l'ammontare delle minori entrate relative alla riscossione dell'imposta provinciale di trascrizione per

ogni provincia, comprensivo delle aliquote eventualmente applicate dalle province stesse. Il Ministero dell'economia e delle finanze provvede entro i successivi dieci giorni a riversare il corrispondente importo direttamente presso le tesorerie delle singole province, in deroga alle norme del sistema di tesoreria unica. Ai fini del rispetto del patto di stabilità interno di cui all'articolo 24 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, e successive modificazioni, tali versamenti sono contabilizzati dalle province tra le entrate tributarie dei rispettivi bilanci.

3. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, valutato in 39,5 milioni di euro per l'anno 2003, in 79 milioni di euro per l'anno 2004 e in 158 milioni di euro per l'anno 2005, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2003, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

PAGINA BIANCA

€ 0,52

Stampato su carta riciclata ecologica



14PDL0047380