

CAMERA DEI DEPUTATI N. 5636

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**TREMONTI, JANNONE, BONDI, CICCHITTO, ANTONIO LEONE,
CASERO, LUPI, ANGELINO ALFANO, GIANFRANCO CONTE,
CROSETTO, ROMANI, DI LUCA**

Disposizioni per la semplificazione degli adempimenti in materia di alienazione e di costituzione di diritti di garanzia sugli autoveicoli

Presentata il 16 febbraio 2005

ONOREVOLI COLLEGHI! — La normativa italiana in materia di alienazione e di costituzione di diritti di garanzia sugli autoveicoli è del tutto inadeguata ed è tra la più obsolete, costose e macchinose dell'intero pianeta! È necessario e urgente porre rimedio a questo notevole « peso burocratico » che non solo è causa di costi rilevanti per i cittadini, ma che oltretutto crea un serio ostacolo alla libera vendita di autoveicoli nel nostro Paese.

Si propone quindi di ampliare il numero dei soggetti legittimati ad autenticare il passaggio di proprietà, aggiungendo alla categoria dei notai anche i funzionari delegati dagli uffici dell'Automobile Club d'Italia (ACI) (che hanno sede in ogni provincia italiana), i titolari abilitati delle agenzie di pratiche automobilistiche auto-

rizzate ai sensi della legge 8 agosto 1991, n. 264, i dirigenti del comune di residenza del venditore ai sensi dell'articolo 107 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, i funzionari di cancelleria in servizio presso gli uffici giudiziari appartenenti al distretto di corte d'appello di residenza del venditore, nonché i funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

All'aumento dei soggetti legittimati alle autenticazioni non può non corrispondere la facilitazione allo scambio commerciale e, con essa, l'aumento delle transazioni da parte dei cittadini e delle imprese, con la conseguente riduzione del costo riferibile alle singole operazioni di vendita.

Alla capacità e alla esperienza dei notai si aggiungeranno, infatti, la competenza

tecnica e il *know-how* delle agenzie, che da decenni si occupano di risolvere le notevoli problematiche legate alla burocrazia per la compravendita di autoveicoli, degli uffici dell'ACI, ben radicati e diffusi su tutto il territorio nazionale, e di tutte le altre figure legittimate all'autenticazione.

Si è fatto ricorso a questi soggetti poiché la completa liberalizzazione della procedura di autenticazione, possibile con l'autocertificazione, risulterebbe evidentemente inapplicabile, a causa della problematica gestione delle tematiche di pubblica sicurezza nonché per la difficoltà di controllo della regolarità delle coperture assicurative obbligatorie basate sulla « certezza autenticata » del possessore.

I protagonisti della compravendita godranno comunque certamente dei benefici di tempo e di spesa connessi alla semplificazione della procedura e il mercato ne trarrà importanti giovamenti; una normativa in linea con le esigenze e con le tempistiche del mercato garantirà infatti riflessi positivi per l'auspicato ricambio del parco veicolare circolante, così da limitare l'inquinamento ambientale e da garantire la sicurezza stradale in conformità con le più recenti prescrizioni comunitarie.

Una seconda e importante novità riguarderà l'istituzione di un nuovo documento di proprietà del mezzo. Nel nostro Paese, con un *unicum* normativo a livello europeo, vengono prodotti per ogni veicolo immatricolato due tipologie di documenti: la carta di circolazione e il certificato di proprietà. La gestione autonoma di tali documenti, e dei procedimenti che ne conseguono, comporta che:

1) l'utilizzo dell'automezzo è legittimato da due documenti distinti, il certificato di proprietà e la carta di circolazione;

2) i dati, in larga parte sovrapponibili, vengono acquisiti due volte, da due soggetti che, con una propria struttura autonoma, li gestiscono per mezzo di due diverse banche dati;

3) gli utenti sono costretti a presentare due istanze, una dedicata alla regi-

strazione della proprietà e una all'immatricolazione vera e propria;

4) l'ACI e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rilasciano due provvedimenti distinti, ma del tutto simili e in buona parte ripetitivi, autorizzati da due amministrazioni distinte per la parte di rispettiva competenza.

Tali documenti procedono, nel corso della vita della vettura per la loro redazione e per la burocrazia correlata, inutilmente su due corsie distinte e parallele. Questa duplicazione è causa di un evitabile aumento di burocrazia e di un notevole aggravio in termini di costi e di tempi di attesa per gli utenti, costretti a subire lungaggini non comparabili con la media dei Paesi industrializzati.

Va inoltre considerata l'inderogabilità della armonizzazione in sede comunitaria della normativa attinente alla circolazione dei veicoli sia sotto l'aspetto tecnico che sotto il profilo amministrativo; in questo contesto l'istituto del Pubblico registro automobilistico (PRA) appare superato oltre che in contrasto con la visione d'insieme delle normative comunitarie. La coesistenza di due banche dati e di due strutture organizzative che viaggiano su binari paralleli (che talvolta diventano addirittura divergenti) comporta una ripetitiva e costosa duplicazione degli obblighi di comunicazione e dei relativi oneri a carico degli utenti e della finanza pubblica.

La normativa proposta prevede l'attivazione di un solo documento, la cui estensione e responsabilità sono affidate direttamente al Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, a livello periferico, agli uffici della motorizzazione provinciale, risultando così abolito il PRA. Tale Registro, infatti, risulta del tutto inadeguato rispetto ai suoi scopi istitutivi e appesantisce non di poco l'*iter* burocratico degli atti di compravendita, senza apportare alcun vantaggio tangibile.

L'opponibilità nei confronti dei terzi pare ormai l'unica finalità incidente del

PRA che quindi finisce per svolgere una funzione, impostata sul soggetto titolare del diritto reale, ma non sul mezzo, estranea alla priorità di garantire la sicurezza della circolazione stradale e l'efficacia dei controlli di polizia.

Il miglioramento, l'aggiornamento e l'unificazione dei sistemi informatici a disposizione del Dipartimento per i trasporti terrestri, con la conseguente creazione di vantaggiose economie di scala, non potranno che portare evidenti vantaggi alla certificazione delle pratiche anche sotto il profilo dell'ordine pubblico, poiché sarà possibile conoscere in tempo reale i dati tecnici, e i dati relativi al proprietario, di ciascun autoveicolo.

Da rilevare infine la maggiore tutela garantita agli utenti dalla *reductio ad unum* della documentazione di proprietà. L'unicità dell'atto unico dell'auto avrà infatti il vantaggio di evitare i gravosi inconvenienti dovuti ai casi di fallimento del concessionario dichiarato dopo la vendita e il pagamento del prezzo, ma prima del perfezionamento della pratica che avviene, ad oggi, solo con la necessaria trascrizione.

In conclusione, la normativa proposta incide in misura notevole sul grado di « competitività » del mercato italiano degli autoveicoli sia per la semplificazione delle difficoltà burocratiche esistenti che per la conseguente riduzione dei costi unitari dei passaggi di proprietà.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. L'autenticazione degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l'alienazione o la costituzione di diritti di garanzia sugli autoveicoli è effettuata dai dirigenti del comune di residenza del venditore, ai sensi dell'articolo 107 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, dai funzionari di cancelleria in servizio presso gli uffici giudiziari appartenenti al distretto di corte d'appello di residenza del venditore, dai funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché dai funzionari incaricati dell'Automobile Club d'Italia o dai titolari delle agenzie automobilistiche autorizzate ai sensi della legge 8 agosto 1991, n. 264, o da un notaio iscritto all'albo professionale.

2. I titolari dell'agenzia automobilistica e i funzionari dell'Automobile Club d'Italia, nel compimento degli atti di cui al comma 1, acquistano, a tutti gli effetti di legge, la qualità di pubblico ufficiale.

3. Con decreto di natura non regolamentare adottato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri — Dipartimento della funzione pubblica, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministero dell'economia e delle finanze, con il Ministero della giustizia e con il Ministero dell'interno, sono disciplinate le modalità applicative dell'attività di cui al comma 1 da parte dei soggetti ivi elencati anche ai fini della progressiva attuazione delle medesime disposizioni.

ART. 2.

1. La carta di circolazione e il certificato di proprietà degli autoveicoli sono sostituiti da un documento unico, deno-

minato «atto unico dell'auto», rilasciato dai competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ART. 3.

1. Presso il Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un archivio informatizzato con la funzione specifica di raccogliere i dati aggiornati relativi allo stato tecnico, giuridico e patrimoniale degli automezzi immatricolati, nonché i dati relativi ai possessori.

ART. 4.

1. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta, con proprio decreto, il relativo regolamento di attuazione.

2. Nei termini previsti dal comma 1 il Governo emana le norme relative alla ricollocazione del personale necessaria in attuazione delle disposizioni stabilite dalla presente legge.

ART. 5.

1. La presente legge entra in vigore due mesi dopo la data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,30



14PDL0070610