



**Unione Nazionale Autoscuole
Studi Consulenza Automobilistica**

Roma, 9 marzo 2007

Prot. n. 323/SNS

Agli Associati Studi
e p.c. Agli Associati Autoscuole

Si trasmette, in allegato alla presente, lo stralcio (riguardante la questione PRA) del testo ufficializzato del DDL in oggetto già annunciato alla Camera il 16 febbraio u.s..

Buon lavoro.

Il Segretario Nazionale Studi
Ottorino Pignoloni

—

DISEGNO DI LEGGE

"Misure per il cittadino consumatore e per agevolare le attività produttive e commerciali, nonché interventi in settori di rilevanza nazionale" (2272)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal ministro dello sviluppo economico

(BERSANI)

dal vicepresidente del consiglio dei ministri

(RUTELLI)

dal ministro della pubblica istruzione

(FIORONI)

e dal ministro per le politiche europee

(BONINO)

di concerto con il ministro per gli affari regionali
e le autonomie locali

(LANZILLOTTA)

con il ministro per le riforme e le innovazioni
nella pubblica amministrazione

(NICOLAIS)

con il ministro dell'economia e delle finanze

(PADOA SCHIOPPA)

con il ministro dell'interno

(AMATO)

con il ministro dei trasporti

(BIANCHI)

e con il ministro delle infrastrutture

(DI PIETRO)

Misure per il cittadino consumatore e per agevolare le attività produttive e commerciali, nonché interventi in settori di rilevanza nazionale

Presentato il 16 febbraio 2007

Onorevoli Deputati! - Il disegno di legge proposto è finalizzato a promuovere lo sviluppo economico del Paese, intervenendo su tre ambiti tra loro connessi: l'apertura del mercato alla concorrenza, la tutela dei consumatori, in particolare nelle condizioni di mercato asimmetriche e di fronte ai poteri economici forti, e la riduzione e la semplificazione degli adempimenti amministrativi a carico delle imprese, al fine di accrescere la competitività del sistema produttivo nazionale e di contribuire alla crescita economica.

Tali interventi erano già previsti nel programma di Governo e il documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2007-2011 ha dedicato, per la prima volta, un intero capitolo a questi aspetti, indicando le motivazioni politiche ed economiche, i settori, i metodi e le priorità d'intervento per promuovere la concorrenza e migliorare la condizione dei consumatori.

Le disposizioni proposte fanno idealmente seguito a quelle approvate dal Consiglio dei ministri

nella riunione del 30 giugno 2006 e, in particolare, al decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248.

Il Governo, con tale decreto, ha dato un primo parziale, ma deciso, segnale di apertura del mercato e di abbattimento dei vincoli amministrativi, eliminando 14 restrizioni alla concorrenza segnalate dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato. Le misure di luglio hanno rappresentato una rilevante discontinuità politico-culturale, molto apprezzata dalla maggioranza degli italiani, toccando settori che nel loro insieme assumono rilevanza strategica, per la complessiva incidenza sul versante della competitività e sulla vita quotidiana dei cittadini: le libere professioni e la distribuzione commerciale, i panifici e i conti correnti bancari, i tassisti e la vendita dei farmaci, i notai e le polizze assicurative per la responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli, i trasporti locali e i prezzi dei prodotti agroalimentari, gli apparati pubblici locali e i poteri dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Il «pacchetto per il cittadino consumatore» di luglio, a sei mesi di distanza, ha superato con immediata evidenza la verifica di efficacia, cui è stato sottoposto mediante un monitoraggio condotto dagli uffici del Ministero dello sviluppo economico; basti pensare alle circa 600 parafarmacie aperte in tutta Italia e alla conseguente riduzione del prezzo dei farmaci, all'avvenuto adeguamento dei codici deontologici della generalità degli ordini professionali entro il previsto termine del 1° gennaio 2007, agli accordi intervenuti in molte città per il potenziamento del servizio dei taxi, alla progressiva riduzione dei costi di gestione dei conti correnti grazie alla maggiore mobilità dei clienti messa in atto con la definitiva soppressione delle spese di chiusura dei conti stessi e al successo popolare ottenuto dalle norme che consentono di fare a meno del notaio per il passaggio di proprietà dei veicoli.

Insieme al decreto-legge di luglio, il Consiglio dei ministri ha approvato altre importanti misure di liberalizzazione e cioè un disegno di legge delega per la riforma dei servizi pubblici locali, che impone di ricorrere alla gara pubblica secondo i principi della concorrenza e della tutela degli utenti, e un disegno di legge delega per l'introduzione della cosiddetta «*class action*», quale strumento fondamentale per tutelare, finalmente, la generalità dei consumatori dalle inaccettabili disparità di trattamento da parte dei grandi gruppi economici.

Inoltre, a luglio è stato approvato un regolamento che introdurrà un notevole cambiamento nel settore dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile auto (che è divenuto esecutivo dal 1° febbraio): il risarcimento diretto. In base alle nuove regole, l'80-90 per cento dei sinistri che normalmente si verificano saranno indennizzati agli automobilisti dalla loro compagnia assicurativa in tempi brevi e certi (dai trenta ai novanta giorni).

Peraltro, fin dal suo insediamento, il Governo ha presentato un disegno di legge per la riforma e la liberalizzazione del mercato dell'energia e, dopo luglio, ha approvato molti altri importanti progetti normativi di semplificazione dei procedimenti amministrativi e di riforma di importanti settori, quali le libere professioni, il trasporto aereo e il mercato radiotelevisivo.

Infine, anche la legge finanziaria 2007 (legge n. 296 del 2006) contiene, in realtà, importanti misure di riordino volte, ad esempio, a favorire gli investimenti economici per le energie rinnovabili e il risparmio energetico, in accordo con le nuove esigenze di tutela ambientale, e a consentire una nuova e più incisiva politica per l'innovazione industriale e per la competitività del sistema produttivo italiano.

Nelle more dell'esame dei progetti di legge già sottoposti al Parlamento, il Governo intende proseguire lungo la duplice via dell'apertura del mercato al principio della concorrenza e della semplificazione amministrativa delle attività economiche, quali iniziative per garantire lo sviluppo economico e la tutela dei consumatori.

In questo contesto, occorre pensare a diverse e articolate misure di tutela dei consumatori, di liberalizzazione delle attività economiche e di riduzione degli adempimenti amministrativi a carico delle imprese, legando tutti questi interventi ad una duplice e unitaria finalità.

Da una parte, combattere le pratiche anticoncorrenziali diffuse nell'economia e nella società italiane, che sono determinate dalla difesa di interessi particolaristici, corporativi e localistici, ed

eliminare gli oneri amministrativi non giustificati dalla tutela di alcun interesse pubblico primario, di cui sono emblematici gli attuali obblighi di rispetto di contingenti numerici e di distanze fra esercizi, volti in realtà a chiudere il mercato ai nuovi operatori.

Dall'altra, arricchire di nuovi operatori l'economia italiana, accelerare la nascita e lo svolgimento di nuove attività e favorire la realizzazione di insediamenti che concretino nuove occasioni di lavoro nel pieno rispetto dell'ambiente, rafforzando, ove necessario, la tutela degli utenti di beni e di servizi di grande rilevanza collettiva.

Per perseguire questi ambiziosi obiettivi di ordine economico e sociale, il presente disegno di legge si ispira all'idea di una democrazia efficiente, che collega la trasparenza e la partecipazione alla certezza delle decisioni, abbandonando la logica statale e burocratica dell'imposizione per una logica della responsabilità tanto per gli operatori economici quanto per i pubblici poteri, che sono chiamati a ridurre all'essenziale l'attività di intermediazione amministrativa e a concentrare la loro attività nelle funzioni strategiche di programmazione e di costante e severo controllo della veridicità delle attestazioni fornite dagli operatori di mercato.

In conclusione, si rende necessaria una nuova iniziativa legislativa del Governo, volta a favorire nuovi e più alti livelli di tutela dei consumatori, anche mediante l'apertura del mercato con l'eliminazione delle più gravi restrizioni alla concorrenza e la riduzione degli adempimenti amministrativi e delle intermediazioni burocratiche, che appesantiscono senza giustificazione le attività economiche e d'impresa, consentendo lo sprigionarsi di nuove energie imprenditoriali.

Si illustrano, di seguito, brevemente, i singoli articoli.

Il titolo I reca norme volte a rendere più libero l'esercizio di imprese e professioni.

...omissis...

Il titolo V disciplina la semplificazione della circolazione giuridica dei veicoli.

L'articolo 35 reca disposizioni in materia di regime delle targhe automobilistiche. La norma prevede che, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge, sia istituito, nel rispetto delle finalità di sicurezza, di ordine pubblico e della certezza delle situazioni giuridiche, il regime personale della targa dei veicoli, che consente il collegamento permanente della targa con il relativo titolare, nonché l'identificazione del proprietario del veicolo.

Le disposizioni successive (articoli 36-41) mirano a dare compimento a un processo di riforma che si è articolato, nel corso della XIII legislatura, prima con il disegno di legge del Governo atto Camera n. 6956, presentato il 28 aprile 2000 ma non approvato dal Parlamento entro la conclusione della legislatura, e poi con l'adozione del regolamento ad efficacia delegante 19 settembre 2000, n. 358, che, «in attesa della riforma del regime giuridico degli autoveicoli, dei motoveicoli e loro rimorchi», istituì il cosiddetto «sportello unico dell'automobilista». Nella successiva legislatura il percorso riformatore si è interrotto. Oggi, pertanto, in Italia è ancora applicato ai veicoli stradali il regime giuridico del bene mobile registrato, che non trova riscontro in alcun Paese membro dell'Unione europea. Negli altri Paesi europei non esiste 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 codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, che svolge le identiche funzioni, annotando per ciascun veicolo, identificato dalla targa fin dall'immatricolazione, tutti i trasferimenti di proprietà, la residenza dei proprietari, le revisioni effettuate, gli incidenti in cui è incorso, la data di cessazione della circolazione. È altresì indicata l'identità dell'eventuale usufruttuario, locatario o venditore con patto di riservato dominio, al precipuo fine di consentire, in ogni momento, l'identificazione 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 (più di 6 milioni di immatricolazioni e di successivi trasferimenti di proprietà all'anno), 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 all'onerosità degli adempimenti per gli interessati e alla sostanziale inefficacia rispetto alla tutela degli interessi pubblici. In particolare, la scelta che si impone è quella dell'abolizione dell'obbligo di iscrizione e di trascrizione nel pubblico registro automobilistico, disposto dal codice civile, che si sovrappone all'altra secondo una complessa disciplina, non più attuale, afferendo a un regime di circolazione giuridica e di garanzia dei crediti non rispondente alle odierne esigenze del commercio giuridico, e neppure idoneo 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, la quale impone, a fini di opponibilità ai terzi, la successiva trascrizione 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 dello scorso secolo, 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 ad entrambi i registri e sulle relative domande 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 fabbricazione, con

indubitabili vantaggi ambientali ed economico-occupazionali. Sotto entrambi i profili, risulta quindi necessario procedere lungo la linea di riforma già individuata dal Governo con il citato disegno di legge atto Camera n. 6956 della XIII legislatura, per completare e integrare il processo di semplificazione regolamentare, eliminando 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, lettera *c*), e delle altre disposizioni di legge che finora 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. In conclusione, il provvedimento riconduce la disciplina degli autoveicoli al comune regime dei beni mobili, concentrando nell'archivio nazionale dei veicoli, che ha già dimostrato di assolvere egregiamente le proprie funzioni in materia di circolazione, anche le attuali 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 in via amministrativa la mancata annotazione sulla carta di circolazione e la mancata registrazione dei relativi dati nell'archivio nazionale dei veicoli e attribuendo ai precedenti dati, in armonia con la nuova qualifica del bene, un mero valore di pubblicità a fini di sola notizia sotto il profilo civilistico.

Il presente capo del disegno di legge in materia di tutela della concorrenza, in sintesi, si prefigge di innovare radicalmente il sistema speciale in esame e di ricondurlo ai più generali istituti civilistici, nonché alle previsioni già presenti in tutti i Paesi europei:

- a*) eliminando, per i veicoli stradali, il regime giuridico del bene mobile registrato;
- b*) abolendo, di conseguenza, il pubblico registro automobilistico;
- c*) attribuendo al già esistente archivio nazionale dei veicoli un valore analogo a quello rivestito dai corrispondenti archivi degli altri Stati europei;
- d*) riducendo, in definitiva, i tempi e i costi delle pratiche automobilistiche, per riportarle a livelli di efficienza confrontabili con quelli degli altri Paesi.

L'articolo 36 dispone, in relazione ai veicoli stradali, il superamento del regime giuridico previsto dal codice civile per i beni mobili registrati; conseguentemente è abolito il pubblico registro automobilistico presso l'Automobile Club d'Italia, che è sostituito in tutti i riferimenti normativi dall'archivio nazionale dei veicoli già esistente presso il Ministero dei trasporti.

L'articolo 37 salvaguarda il mantenimento del rapporto di pubblico impiego del personale dell'Automobile Club d'Italia addetto al pubblico registro automobilistico, che potrà anche avvalersi del vigente regime della mobilità.

L'articolo 38 disciplina l'applicazione dell'imposta provinciale di trascrizione alle nuove fattispecie.

L'articolo 39 rimette ad uno o più regolamenti ad efficacia delegificante, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge, l'adeguamento della disciplina di settore in conseguenza della soppressione dell'obbligo di trascrizione dei veicoli stradali presso il pubblico registro automobilistico. Con gli stessi si provvederà a disciplinare, inoltre, la fase transitoria e le ulteriori modalità attuative, in modo da garantire l'invarianza di spesa, avuto riguardo alla quota di entrate finanziarie attualmente derivanti dall'attività del pubblico registro automobilistico, ove destinate al funzionamento dello stesso.

L'articolo 40 stabilisce le sanzioni pecuniarie e accessorie, in caso di violazione della nuova disciplina basata sull'iscrizione nell'archivio nazionale dei veicoli, in conformità alle disposizioni del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

Infine, l'articolo 41 dispone la modificazione e l'abrogazione delle norme del codice civile che prevedono l'applicazione dell'istituto giuridico del bene mobile registrato ai veicoli stradali, l'abrogazione del regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436, convertito dalla legge 19 febbraio 1928, n. 510, ad eccezione dell'articolo 29, e delle relative norme di attuazione, nonché

l'abrogazione delle norme del decreto legislativo n. 285 del 1992 e del relativo regolamento di esecuzione di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, che disciplinano l'immatricolazione, il trasferimento di proprietà e la cessazione della circolazione dei veicoli stradali.

Il titolo VI, infine, reca le norme finali, prevedendo, oltre alla clausola di invarianza della spesa (articolo 43), il principio di collaborazione fra lo Stato, le regioni e le autonomie locali (articolo 42), e prescrivendo che gli stessi promuovano accordi e intese al fine di pervenire a ulteriori livelli di promozione della concorrenza e di tutela dei consumatori, nonché al fine di garantire la piena applicazione e il monitoraggio degli effetti derivanti dalle disposizioni della legge in esame.

DISEGNO DI LEGGE

...*Omissis* ...

Titolo V

SEMPLIFICAZIONE DEL REGIME DELLA CIRCOLAZIONE GIURIDICA DEI VEICOLI

Art. 35.

(Portabilità della targa dei veicoli).

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge è istituito, nel rispetto delle finalità di sicurezza, di ordine pubblico e della certezza delle situazioni giuridiche, il regime personale della targa dei veicoli, che consente il collegamento permanente della targa con il relativo titolare, nonché l'identificazione del proprietario del veicolo.

Art. 36.

(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, commi secondo, per la parte relativa agli autoveicoli, e 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, fatto salvo quanto disposto dal comma 2.

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 registrati nell'archivio nazionale dei veicoli istituito ai sensi degli articoli 225 e 226 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, secondo le modalità stabilite dal presente titolo. Gli stessi atti sono soggetti ad annotazione nella carta di circolazione.

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 abolito dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di attuazione di cui all'articolo 39 della presente legge, che devono essere emanati garantendo l'invarianza del gettito.

Art. 37.

(Personale del pubblico registro automobilistico).

1. Al personale dell'Automobile Club d'Italia, già adibito al funzionamento del pubblico registro automobilistico, che conserva comunque il rapporto di lavoro, si applicano le disposizioni di cui agli articoli 33, 34 e 34-bis del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni.

Art. 38.

(Disposizioni in materia fiscale).

1. Agli 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 continua ad applicarsi l'articolo 56 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni.

Art. 39.
(Regolamenti di attuazione).

1. Con uno o più regolamenti, emanati ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro tre mesi 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 dell'articolo 36 della presente legge, di perdita del possesso e di cessazione della circolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi, nonché le disposizioni da osservarsi nei casi di smarrimento, sottrazione, distruzione o deterioramento della carta di circolazione e per il trasferimento di residenza dell'intestatario della carta di circolazione medesima. Con gli stessi regolamenti è adeguato alla nuova disciplina il regolamento recante norme per la semplificazione del procedimento relativo all'immatricolazione, ai passaggi di proprietà e alla reimmatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, e successive modificazioni, e sono disciplinati i tempi e le modalità del trasferimento dei dati e del personale eventualmente occorrente, da trasferire ai sensi dell'articolo 37 della presente legge, dal pubblico registro automobilistico all'archivio nazionale dei veicoli, nonché le altre norme transitorie eventualmente necessarie; sono, inoltre, individuate le ulteriori modalità di attuazione delle disposizioni del presente titolo, garantendo l'invarianza degli oneri, con specifico riguardo alla quota di risorse finanziarie attualmente derivanti dall'attività del pubblico registro automobilistico, ove destinate al funzionamento dello stesso.

Art. 40.
(Sanzioni).

1. Chiunque circola con un veicolo per il quale non è stata rilasciata la carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 357 a euro 1433. 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 del presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, secondo le norme di cui al titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2. Chiunque circola con un rimorchio agganciato ad una motrice senza che sulla relativa carta di circolazione siano riportate le prescritte indicazioni relative alle caratteristiche del rimorchio medesimo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 71 a euro 286.

3. Chiunque abusivamente produce o distribuisce targhe per autoveicoli, per motoveicoli o rimorchi è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 357 a euro 1433. Dalla violazione del presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca delle targhe, secondo le norme di cui al titolo VI, capo I, sezione II, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

4. Ai gestori dei centri di raccolta e di vendita degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei 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, si applica la sanzione prevista dall'articolo 255 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

5. L'acquirente di uno dei diritti di cui al comma 2 dell'articolo 36, che omette di effettuare l'annotazione e la registrazione previste al medesimo comma, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 600 a euro 3.300. 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 all'articolo 39.

Art. 41

(Modificazioni, abrogazioni e disposizioni transitorie).

1. Le disposizioni del presente titolo e dei regolamenti di cui all'articolo 39 si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore dei regolamenti stessi. A decorrere dalla stessa data:

a) nel codice civile:

1) alla rubrica della sezione I del capo III del titolo I del libro VI, le parole: «agli aeromobili e agli autoveicoli» sono sostituite dalle seguenti: «e agli aeromobili»;

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, e successive modificazioni, è abrogato, ad eccezione dell'articolo 29;

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, e successive modificazioni, è abrogato;

e) nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, l'articolo 78, comma 1, secondo periodo, è soppresso; l'articolo 93, commi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 12, l'articolo 94, l'articolo 95, l'articolo 101, commi 2, 3, 4, 5 e 6, e l'articolo 103 sono abrogati;

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

...Omissis ...