

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**N. 2829**

## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa del senatore PEDRAZZINI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 MARZO 2004**

—————

Modificazione e razionalizzazione del sistema di targatura e del regime giuridico degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi

—————

ONOREVOLI SENATORI. - A norma del codice della strada, delle convenzioni internazionali e dell'*acquis* comunitario, ciascun veicolo a motore, per poter circolare su strada, deve essere munito di targhe di immatricolazione e di carta di circolazione.

In Italia, in aggiunta, se si tratta di veicoli soggetti ad iscrizione nel pubblico registro automobilistico (PRA), occorre anche il certificato di proprietà.

Il fondamento dell'istituto della immatricolazione risiede, evidentemente, nell'interesse pubblico di rendere certa l'identificabilità del veicolo e del suo proprietario, tenuto conto delle responsabilità civili, penali ed amministrative connesse alla circolazione.

Sotto questo aspetto, l'identificabilità del veicolo è assicurata attraverso l'attribuzione della targa di immatricolazione, vale a dire di una sequenza alfanumerica, abbinata al numero di telaio del veicolo, stampigliata su supporto metallico la cui produzione e distribuzione è, dall'articolo 101 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, riservata allo Stato, che vi provvede per il tramite dell'Istituto poligrafico dello Stato.

L'identificabilità del responsabile della circolazione, è assicurata, invece, attraverso l'annotazione nella carta di circolazione dei relativi dati anagrafici.

L'insieme dei predetti elementi identificativi sono conservati in una banca dati costituita dall'archivio nazionale dei veicoli (ANV), istituito ai sensi degli articoli 225 e 226 del codice della strada, che consente di ricostruire, in tempo reale, la connessione targa di immatricolazione-numero di telaio-soggetto responsabile della circolazione del veicolo, nonché di accertare tutte le vicende, di natura tecnica o giuridica, intercorse nel

tempo (esempio: trasferimento della proprietà del bene, variazione della residenza del proprietario, trasformazioni del veicolo, e via dicendo).

Peraltro, il centro elaborazione dati del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che gestisce l'ANV, cui sono costantemente collegate in via telematica tutte le forze di polizia, consente di apprendere tutte le informazioni necessarie immettendo nel sistema anche uno solo degli elementi chiave che caratterizzano la connessione veicolo-soggetto responsabile della circolazione: pertanto, disponendo del solo numero di targa o di telaio, è possibile risalire ai dati anagrafici del proprietario e viceversa.

In tale contesto normativo, l'iscrizione dei veicoli nel PRA, in conformità con le vigenti norme civilistiche in materia di beni mobili registrati, persegue esclusivamente lo scopo di rendere opponibili nei confronti dei terzi gli atti costitutivi, modificativi od estintivi dei diritti reali aventi ad oggetto i predetti beni e, pertanto, svolge una funzione di tutela del tutto estranea all'esigenza di assicurare la sicurezza della circolazione stradale.

Del resto, il PRA, al pari di qualsivoglia registro immobiliare istituito nell'ordinamento italiano, è impostato secondo un criterio «personale», che impone quale termine di riferimento non già il bene ma il soggetto titolare del diritto reale; circostanza, questa, che rende i dati contenuti nel PRA ben difficilmente fruibili da parte delle forze dell'ordine, in sede di applicazione delle sanzioni amministrative conseguenti alle violazioni delle prescrizioni contenute nel codice della strada, ogni qualvolta, e si tratta della maggioranza dei casi, non sia nota l'identità del proprietario.

L'impianto normativo sin qui illustrato, sebbene funzionale all'insopprimibile necessità di garantire che, sotto l'aspetto della sicurezza della circolazione su strada, siano sempre e comunque identificabili i soggetti responsabili della circolazione dei veicoli, mostra tuttavia rilevanti segni di obsolescenza e di farraginosità procedurale che, di fatto, rendono sostanzialmente inadeguato ed inefficace il vigente assetto normativo rispetto alle esigenze di tutela degli interessi pubblici coinvolti.

In tal senso, il presente disegno di legge persegue lo scopo di realizzare una incisiva modifica della descritta disciplina, attraverso una efficace semplificazione diretta a ridurre sensibilmente la quantità degli adempimenti connessi all'immissione in circolazione dei veicoli e dei relativi costi, nonché all'abbattimento dei tempi procedurali.

Detta semplificazione viene realizzata mediante l'istituzione della «targa personale» e l'abolizione dell'obbligo di iscrizione e trascrizione nel PRA, avvalendosi della rete di collegamenti telematici, già da tempo pienamente operativi, tra i 103 uffici provinciali della motorizzazione, gli studi di consulenza automobilistica individuati dalla legge 8 agosto 1991, n. 264, e il centro elaborazione dati del Dipartimento per i trasporti terrestri che gestisce l'ANV.

È noto, infatti, che con l'entrata a regime delle procedure previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, gli operatori del settore della consulenza automobilistica sono in grado di provvedere, in tempo reale, alla immatricolazione dei veicoli, rilasciando contestualmente targhe e carte di circolazione, ed alle annotazioni dei trasferimenti di proprietà mediante l'emissione di tagliandi di aggiornamento delle carte di circolazione.

Con la presente proposta di modifica, i medesimi operatori potranno provvedere direttamente anche alla stampigliatura della «targa personale», utilizzando attrezzature

omologate dal Dipartimento per i trasporti terrestri ed abbinandola al veicolo che viene immesso in circolazione o per il quale viene annotato sulla carta di circolazione l'avvenuto trasferimento della proprietà.

Infatti la «targa personale», pur essendo strettamente legata al suo titolare, potrà essere applicata unicamente sul veicolo cui è abbinata, allo scopo di garantire certezza in ogni momento circa l'identità del responsabile della circolazione e del veicolo da questi condotto.

Inoltre, in caso di smarrimento, sottrazione o distruzione della targa, sarà sufficiente, sulla base della dichiarazione di resa denuncia alle autorità di polizia, acquistare una nuova «targa personale» e richiedere la registrazione, nell'ANV, del nuovo abbinamento targa-veicolo.

La stessa procedura si applica per il trasferimento della proprietà del veicolo, nel caso in cui l'acquirente sia già in possesso di una «targa personale».

Quanto all'abolizione dell'obbligo di trascrizione ed iscrizione nel PRA, occorre rilevare che l'inclusione degli autoveicoli fra i beni mobili registrati, ai sensi dell'articolo 2683, primo comma, numero 3), del codice civile, appare non più aderente all'evoluzione delle dinamiche del mercato.

Non v'è dubbio, infatti, che la rilevanza dei veicoli sotto il profilo della garanzia dei crediti e la conseguente iscrizione di ipoteca è divenuto un fenomeno ormai desueto, a fronte dei più moderni ed efficienti sistemi di finanziamento all'acquisto.

Né può essere invocata la funzione di pubblicità, a tutela dei contraenti e dei terzi, svolta dall'istituto dell'iscrizione mobiliare, tenuto conto 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.

Senza considerare altri innumerevoli inconvenienti riscontrati, ad esempio, in caso di fallimento del concessionario dopo la ven-

dita ed il pagamento del prezzo, ma prima della relativa trascrizione, con inevitabili dispendi di tempo e soprattutto di danaro per i cittadini che vi sono incorsi.

Oltretutto, il regime giuridico che si vuole modificare ha posto in essere un assetto organizzativo e procedimentale altamente complesso e laborioso che produce interminabili lungaggini burocratiche e costi notevolmente elevati.

Se da un lato è innegabile che l'istituzione del PRA ha avuto il merito, a partire dagli anni '20, di incentivare l'uso dell'automobile tanto da farla diventare un «bene di massa» attraverso la rateizzazione del prezzo di acquisto con garanzia ipotecaria, la medesima istituzione paradossalmente oggi rappresenta un elemento di ostacolo alla naturale espansione del mercato dell'auto, proprio a causa dei pesanti oneri economici connessi.

Ciò appare particolarmente grave rispetto all'attuale esigenza di un rapido ricambio del parco veicolare circolante, al fine di limitare l'inquinamento ambientale e di garantire la sicurezza stradale in conformità alle prescrizioni comunitarie.

Deve essere rilevata, infine, una anomalia di fondo del vigente assetto normativo, che appare rilevante sotto il profilo della valutazione dell'opportunità delle modifiche che si intendono apportare.

Premesso che le norme che disciplinano l'immissione in circolazione dei veicoli, sia sotto l'aspetto tecnico, sia sotto l'aspetto più propriamente amministrativo, sono ormai oggetto di pressoché totale armonizzazione in sede comunitaria (si pensi al modello unico comunitario di carta di circolazione, alle norme in materia di omologazione ed a quelle relative alle emissioni inquinanti), appare del tutto stridente che, in tale contesto, l'ordinamento giuridico italiano sia l'unico, nell'ambito dell'Unione europea, a prevedere l'istituto dei beni mobili registrati ed il relativo PRA.

Nei Paesi dell'Unione, infatti, sono previsti unicamente archivi del tutto assimilabili

al nostro ANV, nei quali sono registrati i dati tecnici e di proprietà con la finalità esclusiva di consentire una rapida identificazione del soggetto responsabile della circolazione.

Tale anomalia determina la coesistenza di due «banche dati» (l'ANV ed il PRA) e di due strutture organizzative di gestione aventi, certamente, compiti differenziati (l'uno prevalentemente relativo alla circolazione, l'altro al regime della proprietà) ma che di fatto, pur operando sulla base dei medesimi elementi conoscitivi, implicano una duplicazione di obblighi di comunicazione e dei relativi oneri economici a carico degli utenti per l'espletamento delle singole operazioni di registrazione e, in ultima analisi, a carico dell'intera collettività per i costi di gestione che fanno capo a ciascuna struttura organizzativa.

In buona sostanza poi, anche attraverso la costante giurisprudenza della Corte di cassazione e della Corte costituzionale (in particolare la sentenza n. 164 del 2 aprile 1993), si è acclarata la «mera presunzione» delle registrazioni nel PRA, che hanno valenza quindi solo dichiarativa (di pubblicità-notizia) e non costitutiva, con le responsabilità trasferite in virtù del negozio e non delle cennate registrazioni, riducendosi la funzione a «dirimere i conflitti di attribuzione di un veicolo tra più aventi causa da uno stesso cedente» che è caso scolastico e, comunque, assolutamente residuale (se mai si realizzasse, sarebbe per altro tranquillamente definibile in sede arbitrale o giudiziaria).

La stessa Comunità europea, infine, nell'analizzare il nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 ed il relativo regolamento di esecuzione e di attuazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, richiese una esplicita modifica, che venne necessariamente effettuata, affinché come invece era previsto in origine non fosse prescritto il possesso sul veicolo del certificato di proprietà insieme alla carta di circola-

zione, proprio perché solo quest'ultima rilevava (e rileva) per la regolare circolazione fisica e giuridica del medesimo a livello comunitario.

Il presente disegno di legge, in sintesi, si prefigge di razionalizzare e semplificare l'intero assetto normativo che presiede alla immissione in circolazione dei veicoli:

- introducendo la «targa personale», che offre il vantaggio di un approvvigionamento rapido, capillare e ben poco dispendioso presso gli oltre 6.000 operatori che già interagiscono, attraverso il collegamento telematico - denominato «prenotamotorizzazione» - con il centro elaborazione dati del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che espongono il logo «centro servizi motorizzazione»;

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

- abolendo, di conseguenza, il PRA;

- attribuendo al già esistente ANV valore analogo a quello ricoperto dai corrispondenti archivi degli altri Stati europei;

- riducendo sensibilmente, in definitiva, i tempi ed i costi delle pratiche automobilistiche, per riportarle a livelli di efficienza confrontabili con quelli degli altri Paesi.

Il disegno di legge, in particolare, si compone di 10 articoli.

L'articolo 1 disciplina le modalità di immatricolazione, per via telematica, degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi, per il tramite degli uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero degli studi di consulenza automobilistica disciplinati dalla legge 8 agosto 1991, n. 264, e definisce i criteri di organizzazione dell'ANV.

L'articolo 2 individua gli adempimenti posti a carico degli intestatari in caso di trasferimento della proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi e di trasferimento della residenza dei medesimi intestatari, e così via, nonché in caso di cessazione

della circolazione dei predetti veicoli e di smarrimento, sottrazione, distruzione e deterioramento delle carte di circolazione e delle targhe.

L'articolo 3 istituisce la «targa personale» di immatricolazione, definendone le modalità di produzione.

L'articolo 4 dispone, in relazione ai veicoli stradali, il superamento del regime previsto dal codice civile per i beni mobili registrati; conseguentemente, abolisce il PRA presso l'Automobile club d'Italia, che è sostituito in tutti i riferimenti normativi dall'ANV, già esistente presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con analoghe funzioni.

L'articolo 5 salvaguarda il mantenimento del rapporto di pubblico impiego del personale dell'Automobile club d'Italia addetto al PRA, che potrà anche avvalersi del vigente regime della mobilità.

L'articolo 6 disciplina l'applicazione dell'imposta provinciale di trascrizione alle nuove fattispecie.

L'articolo 7 stabilisce le sanzioni pecuniarie ed accessorie applicabili in caso di violazione della nuova disciplina basata sull'iscrizione all'ANV, in conformità alle disposizioni del codice della strada.

L'articolo 8 rinvia al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la fissazione dei tempi e delle modalità di attuazione delle disposizioni contenute nel disegno di legge.

L'articolo 9 dispone, coerentemente con l'abolizione del PRA, il necessario adeguamento delle norme in materia di adempimenti conseguenti alla cessazione della circolazione dei veicoli avviati alla demolizione.

L'articolo 10 dispone in merito all'abrogazione delle norme incompatibili con le disposizioni del presente disegno di legge. Nel testo sono abrogati esplicitamente:

- le disposizioni del codice civile di cui alla rubrica della sezione I del capo III del titolo I del libro sesto e agli articoli 2683,

2695 e 2810, nella parte relativa all'obbligo di trascrizione dei veicoli stradali, quali beni mobili da registrare;

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

- il regio decreto 29 luglio 1927, n. 1814, e successive modificazioni, recante disposizioni di attuazione del regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436, convertito dalla legge n. 510 del 1928;

- l'articolo 7 della legge 9 luglio 1990, n. 187, recante l'istituzione dell'archivio magnetico centrale del PRA;

- l'articolo 78, comma 1, ultimo periodo; 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 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, nonché l'articolo 245 e l'articolo 247 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni.

Inoltre, sono previste modifiche all'articolo 46, commi 4, 5 e 6-*quinquies*, del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modificazioni, ed agli articoli 5, commi 2, 6, 7, 8, 9 e 10, e 11, comma 2, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, limitatamente alla previsione di adempimenti da espletare presso il PRA in caso di cessazione della circolazione dei veicoli stradali avviati alla demolizione.

Per ciò che concerne l'analisi del quadro normativo e delle situazioni di fatto che giustificano l'innovazione della legislazione vigente, il presente disegno di legge si prefigge di razionalizzare e semplificare il sistema di targatura dei veicoli, attraverso l'istituzione della «targa personale» e di mettere in linea l'ordinamento giuridico italiano con gli ordi-

namenti degli altri Stati dell'Unione europea, nei quali non è previsto un PRA appositamente costituito per l'iscrizione dei veicoli stradali, ma un unico archivio in cui sono registrati dati tecnici e proprietà, al fine di individuare rapidamente il responsabile della circolazione di ciascun veicolo. Le modificazioni apportate all'ordinamento vigente sono volte, pertanto, ad assicurare tempi rapidi e minimi costi nell'approvvigionamento delle targhe, avvalendosi della già esistente rete di collegamenti telematici tra uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri, gli oltre 6.000 studi di consulenza automobilistica ed il centro di elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché, attraverso l'eliminazione della duplicazione di funzioni fra il PRA e l'ANV, a consentire un abbattimento degli adempimenti a carico dei cittadini conseguenti all'acquisto ed alla immissione in circolazione dei veicoli, ovvero del mero trasferimento della proprietà degli stessi, con notevole risparmio di tempo e di costi.

Quanto alla compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario, le modifiche proposte attuano un'armonizzazione con gli altri ordinamenti nazionali in ambito comunitario, nei quali non è previsto l'istituto giuridico del bene mobile registrato applicato ai veicoli stradali.

Relativamente alla compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie e a statuto speciale, i contenuti del disegno di legge sono compatibili con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie e a statuto speciale, non incidendo su materie riservate alla legislazione regionale.

In merito alla coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali, i singoli interventi previsti in materia non sono interessati dal trasferimento.

Infine, limitatamente all'impatto amministrativo, scopo del disegno di legge è quello di semplificare e razionalizzare, in termini di minore dispendio di tempo e di danaro, il si-

stema di targatura dei veicoli stradali, attraverso l'istituzione della «targa personale», nonché di ridurre gli adempimenti, i tempi e i costi relativi alle pratiche automobilistiche, eliminando l'istituto dei beni mobili registrati, riferito ai veicoli stradali, abolendo il PRA ed

attribuendo al già esistente ANV funzioni di valore analogo a quello ricoperto dai corrispondenti archivi degli Stati europei. Ciò consentirà di incrementare l'efficienza delle strutture amministrative interessate senza creare ulteriori oneri organizzativi per le stesse.

**DISEGNO DI LEGGE**  

---

## Art. 1.

*(Circolazione degli autoveicoli,  
dei motoveicoli e dei rimorchi)*

1. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i loro rimorchi, per circolare, devono essere muniti di una delle targhe previste dall'articolo 100 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, di seguito denominato: «codice della strada», e di una carta di circolazione rilasciate dal Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di seguito denominato: «Dipartimento», ovvero da uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, e successive modificazioni, su richiesta sottoscritta dalle parti con le modalità stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a seguito di immatricolazione telematica nell'archivio nazionale dei veicoli (ANV), di cui agli articoli 225 e 226 del codice della strada.

2. L'ANV è organizzato per schede elettroniche, identificate dal numero di targa e dal nominativo del suo titolare, ciascuna contenente i dati costruttivi ed identificativi di tutti i veicoli di cui, nel tempo, il titolare della targa sia risultato intestatario, con l'indicazione della data e dell'ora della registrazione della variazione di intestazione. Ulteriori contenuti possono essere stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.



## Art. 2.

*(Adempimenti dell'intestatario della carta di circolazione)*

1. In caso di mutamenti giuridici dell'intestatario e nell'intestazione, nella disponibilità e nei diritti su autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, il Dipartimento, ovvero uno dei soggetti di cui alla citata legge n. 264 del 1991, su richiesta sottoscritta dalle parti con le modalità stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, provvedono all'immediato rilascio di una nuova carta di circolazione, previo aggiornamento telematico dell'ANV.

2. Nel caso di trasferimento della residenza dell'intestatario della carta di circolazione, i comuni trasmettono all'ufficio centrale operativo del Dipartimento, per via telematica o su supporto cartaceo secondo la modulistica prescritta dal Dipartimento, notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza, nel termine di un mese decorrente dalla data di registrazione della variazione anagrafica. L'ufficio centrale operativo provvede ad aggiornare la carta di circolazione trasmettendo per posta, alla nuova residenza dell'intestatario, un tagliando di convalida da apporre sulla carta di circolazione.

3. Nei casi non previsti dal comma 2, l'intestatario chiede l'aggiornamento della carta di circolazione al Dipartimento, ovvero ad uno dei soggetti di cui alla citata legge n. 264 del 1991, abilitati alla procedura «prenotamotorizzazione» e che espongono il logo «centro servizi motorizzazione», i quali provvedono a rilasciare, contestualmente alla domanda e con le modalità prescritte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un tagliando, recante la nuova residenza, da apporre sulla carta di circolazione.

4. L'intestatario della carta di circolazione o l'avente titolo comunica al Dipartimento, ovvero ad uno dei soggetti di cui alla citata legge n. 264 del 1991, entro sessanta giorni,

la definitiva esportazione all'estero del veicolo, restituendo la carta di circolazione.

5. Le targhe e i documenti di circolazione sono ritirati d'ufficio tramite gli organi di polizia, che ne curano la consegna al Dipartimento, nel caso in cui, trascorsi sei mesi dalla rimozione del veicolo dalla circolazione, ai sensi dell'articolo 159 del codice della strada, non sia stata denunciata la sua sottrazione, ovvero il veicolo stesso non sia stato reclamato dall'intestatario della carta di circolazione o dall'avente titolo o venga demolito o alienato ai sensi dello stesso articolo.

6. In caso di cessazione dalla circolazione per demolizione del veicolo, si applicano le norme di cui all'articolo 46 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modificazioni, e di cui al decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209.

7. In caso di sottrazione, smarrimento o distruzione della carta di circolazione, l'intestatario deve, entro quarantotto ore, farne denuncia agli organi di polizia, che ne prendono formalmente atto e ne rilasciano ricevuta. Entro tre giorni dalla denuncia, l'intestatario deve richiedere il duplicato della carta di circolazione al Dipartimento o ad uno dei soggetti di cui alla citata legge n. 264 del 1991, che provvedono a rilasciarlo contestualmente alla domanda, con le modalità prescritte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

8. In caso di deterioramento della carta di circolazione, l'intestatario richiede il rilascio del duplicato al Dipartimento o ad uno dei soggetti di cui alla citata legge n. 264 del 1991, previa consegna della carta di circolazione deteriorata, che provvedono a rilasciarlo contestualmente alla domanda, con le modalità prescritte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

9. In caso di smarrimento, sottrazione o distruzione della targa di immatricolazione, il titolare della stessa ne fa denuncia entro quarantotto ore agli organi di polizia, che ne prendono formalmente atto e ne rilasciano

ricevuta. Il titolare, sulla base della ricevuta di resa denuncia, chiede il rilascio di una nuova targa al Dipartimento o ad uno dei soggetti di cui alla citata legge n. 264 del 1991, secondo le modalità di cui all'articolo 1, comma 1. Il titolare che, successivamente alla richiesta, rientra in possesso della targa smarrita o sottratta, provvede alla sua distruzione.

10. In caso di deterioramento della targa di immatricolazione, il titolare richiede il rilascio un nuovo esemplare al Dipartimento o ad uno dei soggetti di cui alla citata legge n. 264 del 1991, previa consegna della targa deteriorata, che provvedono a rilasciarlo contestualmente alla domanda, con le modalità prescritte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

### Art. 3.

*(Targhe di immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi)*

1. La targa di immatricolazione di cui all'articolo 1 è personale, è trattenuta dal titolare in caso di trasferimento della proprietà o di cessazione della circolazione del veicolo e può essere riutilizzata in caso di acquisto di un nuovo veicolo. Se il titolare non intende riutilizzare la targa assegnatagli, provvede alla sua distruzione e ne dà comunicazione al Dipartimento ovvero ad uno dei soggetti di cui alla citata legge n. 264 del 1991, con le modalità stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine dell'aggiornamento dell'ANV.

2. La targa è strettamente legata al titolare, che la applica solo al veicolo al quale, in base ai dati registrati nell'ANV, risulta abbinata. Chi risulta intestatario di più veicoli deve conseguentemente munirsi di un corrispondente numero di targhe.

3. La targa di immatricolazione è contraddistinta da un codice alfanumerico anche personalizzabile e può essere prodotta dai

soggetti di cui alla citata legge n. 264 del 1991, utilizzando apparecchiature omologate dal Dipartimento, secondo le prescrizioni dallo stesso stabilite. Non può essere prodotta ed utilizzata una targa che rechi un codice alfanumerico già assegnato ad altra targa, salvo quanto previsto dall'articolo 2, comma 10.

4. Le caratteristiche tecniche della targa di immatricolazione sono fissate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### Art. 4.

*(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, primo comma, numero 3), e all'articolo 2810, secondo comma, per la parte relativa agli autoveicoli, e terzo comma, del codice civile. Ai predetti beni si applicano, a norma dell'articolo 812, terzo comma, del codice civile, le disposizioni sui beni mobili.

2. Il pubblico registro automobilistico (PRA) 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.

#### Art. 5.

*(Personale del pubblico registro automobilistico)*

1. Al personale dell'Automobile club d'Italia, già utilizzato per il funzionamento del PRA, che conserva il rapporto di impiego, si applicano le procedure di cui agli arti-

coli 30 e seguenti del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni.

Art. 6.

*(Disposizioni in materia fiscale)*

1. Agli eventi di cui all'articolo 2, comma 1, continua ad applicarsi l'articolo 56 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni.

Art. 7.

*(Sanzioni)*

1. 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 euro 328 ad euro 1.311,98. 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, secondo le norme di cui al titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada.

2. Chiunque circola con un rimorchio aganciato ad una motrice le cui caratteristiche non siano indicate, ove prescritto, nella carta di circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 65,60 ad euro 262,40.

3. Chiunque abusivamente produce o distribuisce targhe per autoveicoli, motoveicoli o rimorchi è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 328 ad euro 1.311,98. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca delle targhe, secondo le norme di cui al titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada.

## Art. 8.

*(Norme di attuazione e disposizioni transitorie)*

1. I tempi e le modalità del trasferimento dei dati dal PRA all'ANV e le altre disposizioni eventualmente necessarie sono disciplinate con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. In tutte le disposizioni dell'ordinamento, non abrogate in forza della presente legge, le parole «pubblico registro automobilistico» e «PRA» sono sostituite con le parole «archivio nazionale dei veicoli», fermo restando quanto disposto dall'articolo 1.

3. Le norme contenute nella presente legge si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore delle disposizioni di cui al comma 1 e comunque non prima del 1° gennaio 2005.

## Art. 9.

*(Modifiche al decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e al decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209)*

1. All'articolo 46 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 4, le parole: «dal Pubblico registro automobilistico (PRA)» sono sostituite dalle seguenti: «dall'archivio nazionale dei veicoli»;

b) al comma 5, primo periodo, le parole: «Dal 30 giugno 1998 la cancellazione dal Pubblico registro automobilistico (PRA)» sono sostituite dalle seguenti: «La cancellazione dall'archivio nazionale dei veicoli (ANV)»;

c) al comma 5, ultimo periodo, le parole: «al competente ufficio del PRA che provvede ai sensi e per gli effetti dell'arti-

colo 103, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285» sono sostituite dalle seguenti: «al Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

2. Al decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 5, commi 2, 6, 7, 8, 9 e 10, le parole «Pubblico registro automobilistico» e «PRA» sono sostituite rispettivamente dalle seguenti: «archivio nazionale dei veicoli» e «ANV»;

b) all'articolo 11, comma 2, la parola «PRA» è sostituita dalla seguente: «ANV».

3. Le condizioni e le procedure per la cancellazione dall'ANV sono stabilite con il regolamento di cui all'articolo 8, comma 1.

#### Art. 10.

##### *(Abrogazioni)*

1. A decorrere dal termine indicato all'articolo 8, comma 3, sono abrogati:

a) nel codice civile, nella rubrica della sezione I del capo III del titolo I del libro sesto le parole: «e agli autoveicoli»; il numero 3) dell'articolo 2683; al primo comma dell'articolo 2695, le parole: «, e dalla legge speciale per quanto riguarda gli autoveicoli»; al secondo comma dell'articolo 2810, le parole: «e gli autoveicoli» e il terzo comma dell'articolo 2810;

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

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

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

e) l'articolo 78, comma 1, ultimo periodo; 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 del codice della strada;

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

g) il comma 6-*quinquies* dell'articolo 46 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22;

h) i decreti legislativi 5 febbraio 1997, n. 22, e 24 giugno 2003, n. 209, limitatamente alle disposizioni incompatibili con la presente legge e con le relative disposizioni di attuazione.