

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 1321}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**LUCCHESI, ARTESE, BECCHETTI, BERNARDI GUIDO,
CAZORA, GRIPPO, LIGATO, GIOIA, PICANO, PUJIA,
QUIETI, SANTUZ, STEGAGNINI**

Presentata il 20 febbraio 1984

Norme sulla autenticazione e sulla trascrizione degli atti di proprietà relativi alle unità del naviglio da diporto e modificazioni delle norme sulla registrazione degli atti medesimi

ONOREVOLI COLLEGHI! — La proposta di legge che viene presentata all'attenzione del Parlamento ha il duplice scopo di risolvere, da un lato, situazioni che da tempo hanno formato oggetto di perplessità e di non facili interpretazioni giuridiche; dall'altro di adeguate, in settori connessi e talvolta comuni, normative che è bene presentino eguale uniformità giuridica e facilità di applicazione, nell'interesse stesso dell'erario.

La materia cui si rivolge la presente proposta di legge riflette le unità del naviglio da diporto, natanti, imbarcazioni e navi, quali sono venute così giuridicamen-

te definite nella legge fondamentale sulla navigazione da diporto 11 febbraio 1971, n. 50, che ha dato in Italia un primo corretto e specifico *corpus* giuridico a questo settore, in considerazione di uno sviluppo che in questi ultimi decenni si è manifestato estremamente vasto analogamente a quanto, prima ancora che nel nostro paese, si è pure determinato in molti europei ed extra-europei e che investe ormai l'utilizzazione di attività ricreative e sportive, nelle acque marittime e in quelle interne di un numero sempre più ampio di membri della collettività nazionale a tutti i livelli e in tutti gli ambienti.

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

La nautica da diporto nelle sue varie espressioni e nella utilizzazione dei più svariati tipi di battelli, si può dire entrata ormai nella positiva valutazione e utilizzazione degli italiani, determinando per essa una serie estremamente vasta e articolata di attività economiche, dai cantieri delle costruzioni navali alle produzioni dell'accessoriato nautico, delle velerie, dei motori marini, dei battelli pneumatici, ecc. e consentendo, con ciò, un'altrettanto vasta rete di occupazione di manodopera spesso particolarmente qualificata, in ragione anche delle tradizioni della cantieristica marinara italiana.

Determinati problemi, peraltro, sussistono per tale settore che, per tanti versi, nell'utilizzazione del mezzo, si avvicinano all'industria automobilistica e all'utilizzazione delle autovetture che da maggior tempo in Italia ha avuto lo sviluppo e l'incremento che è ben noto.

In molti testi legislativi, infatti, sia le categorie degli autoveicoli che quelli dei natanti sono contemplate unitamente e per essi spesso si presentano regole uniformi simili o analoghe, in un indirizzo che sembra ovvio e logico realizzare con la stessa unitarietà di normative anche in altri settori nei quali situazioni e problemi si presentano altrettanto identici.

In tali premesse e in tale legittimazione, si presentano perciò le finalità della proposta di legge in esame.

Un primo argomento, quale quello enunciato nella normativa che si propone nell'articolo 1, è determinato dalla necessità sempre più impellente, di far luogo a disposizioni di assoluta chiarezza per quanto concerne la regolarità delle autenticazioni occorrenti, per la regolarità delle iscrizioni nei pubblici registri degli atti traslativi di proprietà delle unità del naviglio da diporto.

Su tali argomenti, da ormai più di dieci anni, sono in corso dibattiti e spesso, diverse o non chiare interpretazioni che determinano, logicamente gravami e difficoltà per la necessaria rapida definizione delle procedure in materia, procedure la cui mancanza di tempestività poi

dà luogo talora, a danni e perdite di operatività da parte dei cantieri nazionali, anche in rapporto ai costanti sforzi che essi esercitano per incrementare le esportazioni sui mercati stranieri.

In passato era stato consentito — con precise disposizioni amministrative dei Ministeri della marina mercantile e dei trasporti, i cui uffici periferici — marittimi o della motorizzazione civile — sono competenti alla tenuta dei registri per la iscrizione delle unità di naviglio da diporto — trattandosi nel caso di beni mobili, ma pur sempre soggetti alle iscrizioni nel pubblico registro — che le firme dell'alienante sulle fatture comprovanti l'acquisto delle unità di cui trattasi, occorrenti per detta iscrizione nei registri, potessero essere autenticate anche dai funzionari competenti a ricevere il documento in questione.

Il riconoscimento della su cennata facoltà aveva ovviamente, come è stato sottolineato essere necessaria, la finalità di facilitare e snellire la procedura dell'iscrizione delle imbarcazioni soprattutto di modesto tonneggio, il cui numero, già rilevante, è sempre in continuo aumento.

Era stato anche riconosciuto con detti atti ministeriali che siffatta autenticazione potesse essere attuata, oltre che da detti funzionari, anche da notari, da cancellieri, da segretari comunali o da altri funzionari incaricati dal sindaco del comune di residenza.

Peraltro, successivamente, intervenuta la legge 4 gennaio 1968, n. 15, sulle autenticazioni amministrative, intervennero discordi pareri dell'Avvocatura generale dello Stato e del Ministero di grazia e giustizia nel senso della interpretazione che tale autenticazione amministrativa dovrebbe riguardare esclusivamente istanze o dichiarazioni rilasciate dallo stesso istante.

Anche se l'articolo 3 di tale legge generale ha previsto la possibilità che regolamenti ministeriali possano ampliare l'oggetto delle dichiarazioni autenticabili, fu dedotto che doveva pur sempre trattarsi di dichiarazioni relative a stato o qualità

attinente la persona del dichiarante o fatto da lui stesso compiuto, situazioni diverse da quelle in esame e che sarebbero state oltretutto, in un possibile contrasto con le norme del codice della navigazione il quale dispone espressamente che la dichiarazione di cui trattasi deve provenire dall'alienante.

Era nata anche la questione e il quesito se gli atti traslativi della proprietà di cui trattasi dovessero costituire oggetto di repertorio notarile e registrazione.

In realtà, anche in tale settore l'incertezza dominava: nella pratica, si rilevava che da parte di taluni notai si provvedeva a regolare autenticazione della firma; altri si limitavano invece alla cosiddetta « autentica minore », limitandosi cioè a certificare la verità della firma sia pur con l'avvenuta accertata apposizione in presenza del notaio autenticante (e ciò in relazione anche a sentenza Corte di cassazione n. 2937 del 9 novembre 1972).

E, a tal riguardo, è da rilevare che siffatta cosiddetta « autentica minore » non è nuova nell'ordinamento giuridico italiano e possono per essa trovarsi altri precedenti, legislativamente stabiliti e previsti, talché un riferimento, sul piano di una interpretazione analogica della legge, avrebbe potuto anche essere ammissibile.

Si citano ad esempio, le norme in tal senso previste dall'articolo 30 del regio decreto 11 giugno 1903 e quelle dell'articolo 12 del regio decreto 20 marzo 1942, n. 239, nelle quali norme viene espressamente prevista la cennata formula: « vera la firma di... ».

In taluni casi, anche nel settore che qui interessa, era stato talvolta ammesso il ricorso a detta formula abbreviata, mentre in altri casi veniva ritenuto non consentito in quanto non espressamente prevista da una norma specifica di legge, pur rilevandosi che tale irregolarità della autentica non avrebbe consentito il rifiuto della richiesta pubblicità, non sembrando potesse equiparare l'uso di una formula abbreviata anche se consentita dalla legge in caso diverso, quale equivalente alla totale mancanza di autenticazione.

Da siffatte diverse, contrastanti o dubbiose interpretazioni, conclusesi nei tempi più recenti, in una interpretazione amministrativa che — annullando le precedenti norme trattate con istruzioni dei competenti Ministeri della marina mercantile e dei trasporti — veniva a riconoscere che nella fattispecie, si dovesse risalire solo all'autentica notarile, ne è derivata una situazione oltremodo appesantita e fonte di tutte quelle situazioni di disagio e di danno sopra menzionate.

Ciò malgrado che i Ministeri interessati avessero sostenuto per altro la tesi che, costituendo l'autenticazione della firma quelle fatture di cui trattasi, solo uno dei presupposti di un procedimento meramente amministrativo, fosse in facoltà dell'amministrazione medesima di stabilire i soggetti competenti ad una determinata certificazione.

Tuttavia, in tal senso, altri contrasti e opinioni diverse si determinarono anche da parte del Consiglio di Stato.

La questione è venuta ad essere, pertanto, pur nella sua sostanziale semplicità e malgrado sussistono tutte le più evidenti ragioni di celerità e di snellimento della procedura, notevolmente complicata, tanto più ove si consideri che se si mantiene l'affermazione di una interpretazione restrittiva delle norme in materia, ad essa si connette l'esigenza della registrazione degli atti in discorso per i quali viene richiesta la pubblicità con conseguente obbligo di specifiche da parte del conservatore dei registri navali dell'adempimento anche delle obbligazioni fiscali.

Da tutto quanto presente e dalla lunga esposizione della « storia » della questione, deriva pertanto evidente la necessità di un chiarimento di legge e questo non può essere ispirato al fine, non solo di esigenze di certezza di diritto, ma anche, soprattutto, di snellimento e di rapidità di procedure con agevolazioni degli utenti nel quadro dei principi generali della tempestività e dello snellimento della azione amministrativa, quali le ben note leggi generali in materia hanno determinato.

A tal fine è stato predisposto il testo dell'articolo 1 della presente proposta di legge ispirata alla realizzazione di tale principio e finalità.

Gli articoli che seguono riflettono, invece, nei termini già menzionati e rilevati nelle premesse, l'adeguamento della normativa vigente per i battelli da diporto a quella già introdotta nel settore automobilistico.

È noto che l'articolo 7 della tariffa-parte prima, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 634, recante la nuova disciplina dell'imposta di registro, aveva già previsto che gli atti di natura traslativa o dichiarativa aventi per oggetto autoveicoli sono soggetti ad imposta non sulla base del valore di essi ma in relazione al tipo e alla potenza del motore ovvero alla portata o alla capienza.

Dato l'elevato numero di atti annualmente sottoposti a registrazione (circa quattro milioni) gli Uffici del registro si erano venuti a trovare oberati da un notevole lavoro che ne ostacolava la piena funzionalità nell'adempimento degli altri compiti istituzionali soprattutto di quelli, di preminente interesse, di accertamento e di controllo.

Al fine di porre rimedio, almeno entro certi limiti, a tale situazione è stata emanata la legge 23 dicembre 1977, n. 952, cui fecero seguito i previsti decreti ministeriali di attuazione 30 dicembre 1977, 13 giugno 1978 e 3 agosto 1978, con la quale per determinati atti riguardanti gli autoveicoli, è stato eliminato l'obbligo della registrazione e, quindi, l'obbligo della loro presentazione agli Uffici del registro, il cui adempimento, come è noto, precede la registrazione giusta l'articolo 16, primo comma, del citato decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 634.

Poiché scopo del provvedimento era di eliminare una causa di aggravio di lavoro degli uffici e non già di alleviare l'onere fiscale gravante sugli atti in questione, è stato istituito uno specifico tributo, denominato imposta di trascrizione, di importo pari a quello dell'imposta di registro,

al quale sono assoggettate le formalità da eseguire presso il pubblico registro automobilistico.

Ciò posto, per l'identità dei motivi che sono stati alla base della normativa sopra ricordata e citata, e cioè:

necessità di esatto e chiaro riferimento del bene soggetto a imposta e riferimento alle sue sostanziali potenze;

numero estremamente elevato degli atti da sottoporre a registrazione;

esigenza di snellire l'imponente numero di atti pendenti presso gli uffici del registro, già enormemente gravati da tanti altri affari.

E tenuto conto che il settore automobilistico è del tutto affine a quello dei battelli di cui trattasi e che per entrambi sempre più elevato è il numero degli utenti e sempre maggiore è l'esigenza di snellimento, sembra egualmente ovvio proporre che anche per quanto concerne l'obbligo fiscale, la normativa per entrambi i settori sia resa uniforme, adattando a quella già consentita per gli autoveicoli, quella concernente i battelli da diporto.

A tale fine intende provvedere, con un sufficiente, sintetico richiamo, l'articolo 2 della proposta di legge in esame, adeguando per altro l'articolo 1 della tabella allegata alla citata legge 23 dicembre 1977, n. 952, con l'integrazione relativa al riferimento alle unità del naviglio da diporto e prevedendosi per esse l'indicazione del dovuto tributo in conformità e in riferimento alla precisa tipologia di tali unità, quale deriva oggi, dall'articolo 1 della legge sulla navigazione da diporto 11 febbraio 1971, n. 50, che definisce e al tempo stesso, suddivide le tre distinte categorie delle unità in questione.

Il successivo articolo 3 individua formalmente i pubblici registri cui verrebbe ad applicarsi la normativa proposta e in pari tempo formula, con il richiamo alla legge sui registri automobilistici 23 dicembre 1977, n. 952, il riferimento ai decreti ministeriali da adottarsi nei casi dalla

stessa legge n. 952 previsti e concernenti, rispettivamente:

articolo 3: modalità delle comunicazioni agli effetti delle sanzioni e dell'iscrizione dell'imposta suppletiva;

articolo 4: possibilità di esclusione dell'indicazione dei numeri di codice fiscale e modalità di applicazione delle comunicazioni ivi previste;

articolo 6: modalità per l'iscrizione, contabilizzazione e versamento delle somme percepite.

L'ultimo articolo prevede, come già la stessa legge 23 dicembre 1977, n. 952, le date di decorrenza della nuova disciplina in materia.

Può confidarsi che la necessariamente ampia esposizione su cui si muove l'articolazione della proposta di legge che si sottopone all'attenzione del Parlamento, possa trovare l'auspicato necessario consenso nell'utilità dello sviluppo di settori che sono, al tempo stesso, di particolare interesse sul piano economico e sul piano sociale e che interessano così vaste categorie di operatori e di utenti.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

L'autenticazione della firma dell'alienante sulle fatture comprovanti l'acquisto di unità del naviglio da diporto di cui all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, modificata dalla legge 6 marzo 1976, n. 51, da esibire dal proprietario in occasione dell'iscrizione delle unità medesime nei registri di cui all'articolo 5 della legge predetta, può essere effettuata a cura di notaio, o di segretario comunale o dei funzionari degli uffici preposti alla tenuta dei registri a sensi del citato articolo 5.

L'autenticazione può essere fatta anche con la semplice formula « vera la firma di... » senza che occorra l'iscrizione in repertorio.

ART. 2.

Le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 634, e della legge 23 dicembre 1977, n. 952, relative all'imposta sugli atti di natura traslativa o dichiarativa aventi per oggetto autoveicoli, sono estese agli atti medesimi concernenti le unità del naviglio da diporto di cui all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 6 marzo 1976, n. 51.

Al numero 1 della tabella allegata alla legge 23 dicembre 1977, n. 952, è aggiunta la seguente lettera:

« F) Unità del naviglio da diporto:

- | | |
|---------------------------|--------------|
| 1) natanti | L. 20.000 |
| 2) imbarcazioni | » 50.000 |
| 3) navi | » 100.000 ». |

ART. 3.

La disposizione di cui al precedente articolo concerne gli atti da prodursi per

l'iscrizione delle unità del naviglio da diporto nei registri previsti e tenuti a sensi dell'articolo 5 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, modificata dalla legge 6 marzo 1976, n. 51.

Con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con i Ministri del tesoro, dei trasporti e della marina mercantile sono stabilite le norme di adattamento e di applicazione per i casi previsti dagli articoli 3, 4 e 6 della legge 23 dicembre 1977, n. 952.

ART. 4.

L'applicazione dell'imposta erariale di trascrizione, prevista dalla legge 23 dicembre 1977, n. 952, e dalla presente legge per le unità del naviglio da diporto, ha decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge per quanto concerne le formalità di trascrizione, iscrizione e annotazione relative alle scritture private autenticate o accertate giudizialmente dopo il 31 dicembre 1977 e agli acquisti di dette unità per causa di morte in dipendenza di successioni apertesesi dopo tale data.