

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

## 6<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Finanze e tesoro)

### 9° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 FEBBRAIO 1977

Presidenza del Presidente SEGNANA

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

« Modifiche al sistema sanzionatorio in materia di tasse automobilistiche » (357) (D'iniziativa dei senatori Assirelli ed altri) (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento approvata dall'Assemblea nella seduta del 14 dicembre 1976) (Rinviato dall'Assemblea in Commissione il 19 gennaio 1977)

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . . . . Pag. 67, 68, 69 e *passim*  
ANDREATTA (DC) . . . . . 71  
ASSIRELLI (DC) . . . . . 68, 69, 70 e *passim*  
LI VIGNI (PCI), relatore alla Commissione 68,  
69, 70 e *passim*  
LUZZATO CARPI (PSI) . . . . . 69, 70, 73  
RICCI (DC) . . . . . 74  
TAMBRONI ARMAROLI, sottosegretario di Stato per le finanze . . . . . 70, 75  
TARABINI (DC) . . . . . 70, 71, 72 e *passim*

La seduta ha inizio alle ore 12,25.

ASSIRELLI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

##### IN SEDE DELIBERANTE

« Modifiche al sistema sanzionatorio in materia di tasse automobilistiche » (357), d'iniziativa dei senatori Assirelli ed altri (Procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento approvata dall'Assemblea nella seduta del 14 dicembre 1976) (Rinviato dall'Assemblea in Commissione il 19 gennaio 1977)

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche al sistema sanzionatorio in ma-

6ª COMMISSIONE

9º RESOCONTO STEN. (16 febbraio 1977)

teria di tasse automobilistiche », d'iniziativa dei senatori Assirelli, Bartolomei e Ricci. Nella seduta del 14 dicembre 1976 l'Assemblea ha adottato, per questo disegno di legge, la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento.

Prego il senatore Li Vigni di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

**LI VIGNI**, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, mi rimetto alla relazione svolta, in sede referente, nella seduta del 9 febbraio scorso.

**PRESIDENTE**. Dichiaro aperta la discussione generale.

**ASSIRELLI**. Signor Presidente, non intendo far perdere del tempo prezioso alla Commissione, ma desidero chiarire alcuni punti, del resto già sottolineati dal relatore, che ringrazio non soltanto per l'esposizione svolta, ma anche per aver notevolmente allargato la tematica del settore. In effetti il provvedimento in discussione — già approvato dal Senato nel corso della passata legislatura — è di grande rilevanza per applicare in lavori diversi alcune centinaia di funzionari delle Intendenze di finanza ed evitare un altrettanto dispendio di personale presso le Regioni.

L'attuale sistema prevede procedure che comportano 12 operazioni da parte dell'Intendenza di finanza per il 50 per cento del dovuto per la tassa di circolazione pagato dagli utenti di autoveicoli e altrettante operazioni per il restante 50 per cento dovuto alle Regioni; infatti il tributo oggi è diviso in due parti uguali che vengono autonomamente gestite dallo Stato e dalle Regioni. Ne deriva, oltre ad una notevole perdita di tempo, un preoccupante fenomeno: poichè i tempi sono diversi, lo stesso cittadino si trova, addirittura a distanza di anni, ad essere richiesto di versare una penalità per un adempimento che lui ritiene di aver già soddisfatto, perchè una delle due amministrazioni è in ritardo sull'altra. È successo ultimamente in Toscana, dove alcuni cittadini, che avevano già versato il

loro tributo all'Intendenza di finanza, sono stati poi chiamati a versamento dalla Regione, che si è trovata veramente in difficoltà a spiegare che quanto era già stato pagato rappresentava soltanto il 50 per cento dovuto allo Stato e non comprendeva l'altro 50 per cento dovuto alla Regione.

La modifica che si propone col presente disegno di legge comporta la riduzione delle operazioni da 24 (cioè 12 per la Regione e 12 per lo Stato) a tre: l'ente o persona che compie l'accertamento invia all'Ufficio del registro la notizia dell'accertamento stesso; l'Ufficio del registro riscuote il tributo e lo distribuisce poi alla Regione e allo Stato. Nel caso in cui non avvenga il pagamento insorge la procedura normale per il pagamento della soprattassa e la riscossione per i due enti, semplificando anche in questo caso — e notevolmente — l'iter burocratico.

Non voglio poi dilungarmi sugli arretrati ed è anche per questo che auspico la rapida approvazione del disegno di legge poichè più ritardiamo la sua approvazione, più arretrati gli uffici si troveranno a dover smaltire, non avendo il provvedimento efficacia retroattiva.

Diverse cose sono state dette su questo disegno di legge e cercherò di approfondire taluni punti in sede di discussione degli articoli; anticipo, però, il mio parere favorevole ad un emendamento anticipato dal relatore all'articolo 2, tendente a portare la notifica da 60 a 90 giorni; sono d'accordo anche sul cambiamento della modulistica e sull'organizzazione degli uffici, altrimenti non si potrà procedere all'attuazione di questo legge. Ho invece qualche perplessità a proposito dell'articolo 4.

E sono inoltre contrario ad una modifica dell'articolo 1, anticipata dal senatore Luzzato Carpi, ma su questo interverrò in sede di discussione degli articoli.

Per tutti questi motivi, oltre a ringraziare il relatore per la sua ampia esposizione, dirò che prima approviamo il disegno di legge, prima riusciremo a far risparmiare allo Stato molti miliardi e ai cittadini molto tempo. In ultima analisi si tratta di un provvedimento che reca notevoli giovamenti, fa incamerare prima le soprattasse dovute e facilita

6<sup>a</sup> COMMISSIONE

9° RESOCONTO STEN. (16 febbraio 1977)

lo stesso contravventore, in quanto elimina l'iscrizione nel casellario giudiziale.

**L U Z Z A T O C A R P I .** A giudizio del Gruppo socialista il provvedimento è senz'altro meritevole di considerazione in quanto tende a snellire il servizio delle sanzioni in materia di tasse di circolazione; quindi concordo sia con la relazione del senatore Li Vigni, sia con le osservazioni del senatore Assirelli, che sollecita la rapida approvazione del disegno di legge, anche se sarà necessario esaminare alcuni emendamenti.

L'unica preoccupazione — da me del resto più volte denunciata — si riferisce all'aumento di lavoro per gli uffici finanziari che, già in fase critica per la riforma tributaria, si trovano di fronte ad un pauroso arretrato da smaltire.

Sarebbe opportuno anche un ampio riesame dei problemi organizzativi connessi alla particolare materia, in riferimento agli oneri che vengono accollati ai verbalizzanti. A questo proposito desidererei conoscere le iniziative che il Ministero intende adottare per evitare che il nuovo materiale si accumuli sul vecchio.

Preannuncio, infine, la presentazione di taluni emendamenti che illustrerò in sede di discussione degli articoli.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

**L I V I G N I , relatore alla Commissione.** Signor Presidente, presento un ordine del giorno che forse potrebbe essere più esattamente considerato in sede di discussione dell'articolo che lo concerne. Esistono, infatti, alcune questioni, che anche adesso sono state richiamate, come la modulistica e il maggior impegno degli uffici, per le quali si pensava ad opportune forme di delega, che però già rientrano nei poteri del Ministero. Credo che, comunque, la Commissione debba richiamare l'attenzione del Governo sulla rapidità con cui bisogna affrontare il problema.

L'ordine del giorno è il seguente:

La 6<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,

esaminato il disegno di legge n. 357, concernente modifiche al sistema sanzionatorio in materia di tasse automobilistiche,

impegna il Governo ad un sollecito approntamento della nuova modulistica occorrente per una efficace applicazione della normativa e ad emanare direttive tempestive per l'organizzazione e la specializzazione degli organi accertanti e degli Uffici del registro, che vedranno notevolmente accrescere il loro impegno a seguito dell'approvazione del provvedimento.

(0/357/1/6)

In altre parole, l'ordine del giorno vuol dire che bisogna predisporre in fretta i moduli perchè la legge entra in vigore 90 giorni dopo. All'Ufficio del registro, come faceva giustamente osservare anche il senatore Assirelli, piomberanno decine di migliaia di pratiche arretrate. È chiaro che sorge un problema di organizzazione. Gli enti accertatori — stradale e altri organismi che sono abilitati all'accertamento — devono essere non solo sensibilizzati, ma anche istruiti per far fronte a questi maggiori compiti. Tutto ciò è di stretta competenza del Governo, anche perchè sono interessati diversi Ministeri. L'ordine del giorno vuole soltanto impegnare il Governo ad affrontare rapidamente questo stato di cose.

**A S S I R E L L I .** A maggior ragione siamo d'accordo sull'ordine del giorno perchè, oltre alle soprattasse automobilistiche, dobbiamo tener presente anche l'impatto che avverrà nel momento in cui le famose « piste magnetiche » (ACI e *una tantum*) si incroceranno e sarà possibile il controllo della *una tantum* del 1974 e di quella del 1976, in quel momento, se tutto non sarà predisposto alla perfezione, avverrà un'altra paralisi. Quando lo Stato avrà l'elenco di tutti coloro che non hanno pagato nè la prima nè la seconda *una tantum* e l'elenco di coloro che non hanno pagato neanche il bollo, oppure l'hanno pagato ma in ritardo per-

chè sorpresi in flagrante, in quel momento sorgeranno grosse difficoltà.

L'ordine del giorno al quale, ripeto, siamo favorevoli, serve dunque a mettere in evidenza la rapidità con la quale gli uffici devono essere predisposti per attuare e far attuare questa legge.

**TAMBRONI ARMAROLI**, sottosegretario di Stato per le finanze. Il Governo condivide le osservazioni del relatore e accoglie l'ordine del giorno.

**PRESIDENTE**. Mi sembra che le preoccupazioni espresse meritano di essere tenute in particolare considerazione e anche il Governo è d'accordo, visto che accetta l'ordine del giorno. Però possiamo anche dire che, dopo qualche tempo dall'approvazione del provvedimento sarà opportuno chiedere al Governo a che punto si troverà con la predisposizione della nuova modulistica. Questo non per un comportamento vessatorio nei confronti del Governo, ma per dare ai dirigenti e soprattutto ai politici responsabili del Ministero una forza e uno stimolo particolari affinché nel momento in cui il legislatore approva delle leggi, queste non rimangano poi inoperanti.

Passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

Per il mancato o insufficiente pagamento delle tasse automobilistiche e per l'inosservanza delle altre disposizioni del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni e delle singole leggi delle Regioni a statuto ordinario sulla tassa regionale di circolazione nonché per il mancato o insufficiente pagamento dell'abbonamento all'autoradio di cui alla legge 15 dicembre 1967, n. 1235, si applicano, anche in deroga alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 7 gennaio 1929, n. 4, le soprattasse stabilite nella tabella annessa alla presente legge.

Dette soprattasse sono a carico esclusivo del proprietario del veicolo a motore, del rimorchio o dell'autoscafo.

A questo articolo è stato presentato, dal senatore Luzzato Carpi, un emendamento tendente a sostituire, al primo comma, le parole « anche in deroga alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 7 gennaio 1929, n. 4 » con le altre: « in luogo delle penalità previste dall'articolo 5 della legge 7 gennaio 1929, n. 4 ».

**LUZZATO CARPI**. Ho ritenuto opportuno presentare l'emendamento per precisare con maggiore chiarezza che in luogo delle penalità previste dall'articolo 5 della legge n. 4 del 7 gennaio 1929 si applicano le soprattasse.

**ASSIRELLI**. Concordo con il senatore Luzzato Carpi.

**LIVIGNI** relatore alla Commissione. Non so quanto sia giusta la dizione proposta dal senatore Luzzato Carpi. Si è voluto dire « in deroga » per essere a posto nel caso in cui la legge citata derogasse a qualcosa, tenendo anche presente che si tratta di una legge antica fatta male. Sarei dell'avviso di lasciare il testo così come è formulato.

**TARABINI**. Vediamo anzitutto che cosa stabiliscono gli articoli 2, 3 e 5 della legge n. 4 del 1929.

L'articolo 2 stabilisce le sanzioni penali; l'articolo 3, le sanzioni civili e l'articolo 5 dice che « Per le violazioni prevedute negli articoli 2 e 3, le leggi finanziarie possono stabilire, in aggiunta alle sanzioni ivi indicate, che il trasgressore sia obbligato al pagamento di una soprattassa a favore dello Stato ».

Se si vuole stabilire che per questo tipo di violazioni non si applicano nè le sanzioni penali nè quelle pecuniarie, ma solo le soprattasse, basta dire semplicemente « si applicano le soprattasse », cioè sopprimerei le parole: « anche in deroga alle disposizio-

6<sup>a</sup> COMMISSIONE

9° RESOCONTO STEN. (16 febbraio 1977)

ni dell'articolo 5 della legge 7 gennaio 1929, n. 4 ».

A S S I R E L L I . La prima stesura del disegno di legge è stata fatta dal Ministero delle finanze all'epoca in cui era Ministro delle finanze l'onorevole Preti. Successivamente il disegno di legge, di cui sono il primo firmatario, è stato da me riesumato e modificato in parte. Ora, prima di procedere ad altre modifiche di carattere sostanziale, ritengo che sia opportuno esaminare quali possono essere le conseguenze di queste ulteriori modifiche. Senza volerlo, infatti, potremmo finire col depenalizzare anche altre infrazioni di cui in questo momento non siamo a conoscenza.

Sono, pertanto, dello stesso avviso del relatore, cioè di lasciare il testo così come ci è stato sottoposto, proprio in considerazione del fatto che è già stato studiato dal Ministero delle finanze.

T A R A B I N I . Il fatto è che il testo non è molto chiaro.

A N D R E A T T A . Potremmo essere più espliciti e dire: « sono abolite le sanzioni penali e civili... ».

T A R A B I N I . In sostanza, la legge del 1929 fa delle soprattasse delle sanzioni aggiuntive e facoltative. Cioè mentre le leggi finanziarie hanno come sanzione naturale o quella penale o quella civile (in questo caso la sanzione civile è la pena pecuniaria), le soprattasse si configurano come delle sanzioni eventuali da aggiungere sia a quelle penali che a quelle civili. Questo è il contenuto degli articoli 2 e 3 della legge del 1929. Con il presente disegno di legge non si intendono applicare né le sanzioni penali né le tipiche sanzioni civili, ma soltanto le soprattasse. Pertanto a mio avviso, l'espressione più giusta potrebbe essere forse la seguente « in deroga agli articoli 3 e 5 della legge 7 gennaio 1929, n. 4 ».

P R E S I D E N T E . Giunti a questo punto, ritengo necessario dare lettura degli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 della legge 7 gennaio

1929, n. 4, recante « Norme generali per la repressione delle violazioni delle leggi finanziarie »:

« Art. 1. — La presente legge stabilisce le disposizioni generali per la repressione delle violazioni delle leggi finanziarie, relative ai tributi dello Stato.

Le disposizioni della presente legge, e in quanto questa non provveda, quelle del Libro primo del Codice penale, non possono essere abrogate o modificate da leggi posteriori concernenti i singoli tributi, se non per dichiarazione espressa del legislatore con specifico riferimento alle singole disposizioni abrogate o modificate ».

« Art. 2. — Costituisce delitto o contravvenzione la violazione di una norma contenuta nelle leggi finanziarie, per la quale è stabilita una delle pene previste dal Codice penale per i delitti o, rispettivamente, per le contravvenzioni ».

« Art. 3. — Le leggi finanziarie stabiliscono quando dalla violazione delle norme in esse contenute e che non costituisca reato, sorga per il trasgressore l'obbligazione al pagamento di una somma, a titolo di pena pecuniaria, a favore dello Stato.

L'obbligazione ha carattere civile ».

« Art. 4. — La legge stabilisce il limite minimo e massimo entro il quale la pena pecuniaria può essere applicata.

Nell'applicazione si ha riguardo alla gravità della violazione e alla personalità di chi l'ha commessa.

La personalità del trasgressore è desunta dai precedenti penali e giudiziari e, in genere, dalla sua condotta ».

« Art. 5. — Per le violazioni previste negli articoli 2 e 3 le leggi finanziarie possono stabilire, in aggiunta alle sanzioni ivi indicate, che il trasgressore sia obbligato al pagamento di una soprattassa a favore dello Stato.

La soprattassa è determinata dalla legge in una somma fissa, corrispondente all'am-

6<sup>a</sup> COMMISSIONE

9° RESOCONTO STEN. (16 febbraio 1977)

montare del tributo ovvero ad una frazione o a un multiplo di esso.

L'obbligazione al pagamento della soprattassa ha carattere civile ».

T A R A B I N I . È l'articolo 3, quindi, che per le violazioni di tipo non penale prevede essenzialmente la figura della pena pecuniaria. Di conseguenza, se si intende applicare la soprattassa e non la pena pecuniaria, l'articolo che viene derogato è il 3 e non il 5.

Ora, siamo d'accordo che secondo il principio generale del diritto una legge successiva incompatibile con la precedente abroga la precedente nella misura in cui è incompatibile; però in questo caso, visto quanto è stabilito dall'articolo 1, il riferimento alla deroga mi sembra obbligatorio. Pertanto, ripeto, proporrei di adottare la seguente formulazione: « in deroga agli articoli 3 e 5 della legge 7 gennaio 1929, n. 4, si applicano... ».

P R E S I D E N T E . Se dicessimo semplicemente: « in deroga alle disposizioni della legge 7 gennaio 1929, n. 4 », senza cioè citare gli articoli?

T A R A B I N I . Non vorrei che poi venisse implicato un quadro più vasto, perchè la disciplina delle soprattasse in qualche modo si rifà alla legge del 1929.

P R E S I D E N T E . Rileggiamo l'articolo 1 di questa legge:

« La presente legge stabilisce le disposizioni generali per la repressione delle violazioni delle leggi finanziarie, relative ai tributi dello Stato.

Le disposizioni della presente legge, e in quanto questa non provveda, quelle del Libro primo del Codice penale, non possono essere abrogate o modificate da leggi posteriori concernenti i singoli tributi, se non per dichiarazione espressa del legislatore con specifico riferimento alle singole disposizioni abrogate o modificate ».

T A R A B I N I . « ... con specifico riferimento alle singole disposizioni... ». Bisogna

quindi specificare le norme che vengono derogate.

L I V I G N I , *relatore alla Commissione*. Gli articoli 2 e 3 esprimono delle dichiarazioni di principio: il 2 definisce che cosa costituisce delitto e contravvenzione, il 3 cosa non costituisce un reato.

A S S I R E L L I . Domando una spiegazione al relatore: il problema sollevato dal senatore Tarabini è che, senza citare la deroga agli articoli 2 e 3, rimane la pena pecuniaria, mentre tutta la filosofia del disegno di legge tende a sopprimere tale pena proprio per evitare le attuali, lunghe procedure. Queste nascono dal fatto che, comportando l'infrazione una pena pecuniaria, devono intervenire l'Intendenza di finanza e le Regioni. Il presente disegno di legge, come del resto è detto chiaramente anche nella sua intitolazione, provvede alla depenalizzazione e alla soppressione della pena pecuniaria, prevenendo la soprattassa. In questo caso soltanto si ottengono quei notevoli risparmi di cui si è detto. Se dunque non si elimina la parte penale e la pena pecuniaria è perfettamente inutile approvare il presente disegno di legge.

L I V I G N I , *relatore alla Commissione*. L'articolo 5 — della cui deroga parla il testo del disegno di legge — richiama sia l'articolo 2 che il 3.

A S S I R E L L I . Io ho sempre pensato che, citando l'articolo 5, si citassero anche gli articoli 2 e 3; ma se citando solo l'articolo 5 non si elimina la pena pecuniaria, allora cade tutto e i motivi che ci hanno indotto a presentare il disegno di legge non vengono più rispettati.

P R E S I D E N T E . Ritengo opportuno sospendere la discussione di questo problema per meglio approfondire i punti sollevati dai senatori Tarabini e Assirelli; rimandare di poco l'approvazione del disegno di legge non credo che sia cosa grave.

A S S I R E L L I . Però vorrei sapere le conseguenze di un eventuale cambiamento del testo.

**PRESIDENTE.** Ritengo che l'accantonamento di questo problema ci permetterà di risolverlo, dopo un approfondimento, nel modo più opportuno.

Proseguendo nell'esame dell'articolo 1, avverto che il senatore Luzzato Carpi ha presentato un emendamento all'ultimo comma tendente a sostituire le parole « esclusivo del proprietario del veicolo a motore, del rimorchio o dell'autoscafo » con le altre: « del proprietario del veicolo a motore, del rimorchio o dell'autoscafo in solidale corresponsabilità con il conducente ».

**LI VIGNI, relatore alla Commissione.** Secondo la legislazione vigente il conducente e il proprietario del veicolo sono solidalmente obbligati al pagamento delle pene pecuniarie: quindi l'obbligo solidale tra conducente e proprietario è regola costante. Certo possiamo anche innovare, con una nuova legge, ma non mi sembra opportuno.

**LUZZATO CARPI.** Escludere il guidatore dalle penali sembra rispondere a ragioni di equità, soprattutto nel caso di guida effettuata per obbligo di lavoro da autisti di mestiere di mezzi appartenenti a terzi. Tuttavia la corresponsabilità solidale è stata sempre una garanzia per l'erario, applicata recentemente anche per l'*una tantum*: queste sono le ragioni che ci hanno indotto a presentare l'emendamento, che prevede la responsabilità solidale del conducente per il pagamento delle soprattasse.

**ASSIRELLI.** Per quel che mi riguarda devo dire che l'ultimo comma di questo articolo nasce direttamente dai suggerimenti che ho avuto dal Ministero e ha una sua logica abbastanza ovvia, a mio avviso.

Mentre per qualsiasi infrazione del tipo divieto di sosta, eccetera, vi è una responsabilità oggettiva anche del proprietario, oltre che del conducente che ha commesso l'infrazione stessa, in quanto il primo si fa garante nei confronti del secondo con la cessione del proprio mezzo (perchè ovviamente non si deve dare un autoveicolo a chi non dà affidamento di rispettare la legge), nel caso della

soprattassa dovuta ad esempio per la mancanza del bollo, la responsabilità oggettiva non del proprietario, ma di colui che conduce il mezzo mi pare sia eccessiva e forzata. Mi spiego con un esempio: la mia autovettura è, priva di bollo, ben chiusa nella mia rimessa; sorge una necessità per cui mi serve, ma io non posso usarla; mi rivolgo ad un amico e gli chiedo il piacere di usarla in mia vece. Io metto quel poveretto in condizione di dirmi: è tutto a posto? Hai pagato il bollo? Hai pagato l'*una tantum*? E così via. E se non lo fa, diventa corresponsabile insieme con me, che non ho rispettato la legge poichè non ho pagato quello che dovevo. Posso ammettere che quello vada a vedere se funzionano le luci, se sono a posto i freni, ma è assurdo pensare che debba andare a vedere anche se io ho pagato o meno il bollo. Quindi, a mio giudizio, la responsabilità è e deve essere esclusivamente del proprietario e non del conducente che è in buona fede, perchè l'unico caso in cui una persona prende la macchina contro la volontà del proprietario è quello della sottrazione.

**TARABINI.** Sono d'accordo col senatore Assirelli. Il caso capita più frequentemente con quei piccoli autotrasportatori che non pagano le tasse di circolazione perchè sono con l'acqua alla gola; dopo di che succede che il conducente è obbligato a pagare per un qualcosa che sfugge normalmente — come giustamente ha detto il senatore Assirelli — alla sfera dei suoi obblighi. Giustamente dal conducente si pretende che controlli l'efficienza del mezzo a lui affidato, ma non si può pretendere che controlli ciò che è, invece, inerente alla sfera dei doveri del proprietario. Approvando l'emendamento, potrebbe capitare che dei dipendenti prendano quel camion che hanno sempre guidato e che a un certo punto si trovino ad essere responsabili del pagamento di soprattassa insieme col proprietario. Di fatto sarebbero obbligati a pagare senza possibilità di un'efficace rivalsa.

**PRESIDENTE.** Aggiungo anche un'altra considerazione: non solo vi è il caso

6ª COMMISSIONE

9º RESOCONTO STEN. (16 febbraio 1977)

del bollo non pagato, ma anche quello del bollo pagato e non esposto. Quindi da parte del conducente ci sarebbe sempre l'esigenza di verificare sul libretto se il bollo è stato pagato o meno.

Un altro caso da considerare è quello della circolazione dei bolli falsi: il conducente che viene fermato alla guida di una macchina non sua, sulla quale è stato esposto il bollo falso, deve essere considerato responsabile in solido con il proprietario?

**A S S I R E L L I .** Non è giusto considerarlo corresponsabile. Se il padrone non ha pagato il bollo, ma che ha bisogno di far fare un servizio al suo dipendente e lo manda col camioncino senza avvertirlo che il bollo è scaduto, come si può ritenere responsabile questo dipendente della infrazione commessa dal proprietario?

**L I V I G N I , relatore alla Commissione.** Sono trent'anni che questo avviene e lo scopriamo solo adesso?

**P R E S I D E N T E .** Mi preoccupa di questa corresponsabilità soprattutto da quando si falsificano i bolli attraverso il pagamento all'ufficio postale. Era più difficile falsificare i bolli emessi tramite l'Automobile Club.

**R I C C I .** Della mancanza del bollo o della sua falsificazione risponde il proprietario perchè è lui il titolare dell'automezzo però il fatto che il veicolo circoli (non dico con bollo falso, perchè non si può essere tenuti a svolgere una indagine sulla validità o meno del bollo) senza bollo inerte anche al conducente, altrimenti ammettiamo il principio che il mandante risponde da solo anche degli atti del mandatario.

**P R E S I D E N T E .** C'è anche il caso del bollo pagato e non esposto, ed anche questa è una infrazione.

**L I V I G N I , relatore alla Commissione.** La tesi di mantenere il vecchio testo è stata sostenuta principalmente — come ebbi a dire nel corso della mia relazione — dagli or-

gani di polizia. Per fare un esempio, mi ricollego ad una delle voci già contenuta nella tabella e ad un'altra che proporrò come emendamento aggiuntivo. In particolare proporrò il reinserimento dei veicoli in circolazione senza il documento di circolazione sebbene la tassa risulti corrisposta. Richiamo particolarmente il caso dell'abuso della targa di prova: come ho avuto occasione di dire, si sta estendendo in maniera incredibile l'abuso della targa di prova, abuso commesso non solo da chi lascia fare, e quindi dal proprietario che ne è sempre responsabile, ma anche dal garzone del deposito o della carrozzeria, che la sera, prima di andare via, si impossessa della targa e circola per i fatti suoi, o dell'impiegato che va alla posta a fare i versamenti e via dicendo.

In conclusione, o escludiamo tutti questi casi, che secondo me sono invece molto più importanti degli altri, motivo per cui vanno mantenuti e reintrodotti, oppure accettiamo che venga mantenuta la vecchia formula consolidata in decenni e decenni della responsabilità in solido. A questo proposito faccio notare che nell'articolo 2 del disegno di legge si introduce una norma molto importante e cioè che la notificazione viene fatta immediatamente al domicilio del proprietario, cioè alla residenza risultante dalla carta di circolazione, per cui la corresponsabilità sussidiaria scatterebbe solo in un secondo tempo, e quindi in numero limitato di casi.

Ora, le osservazioni fatte dai colleghi favorevoli al testo del disegno di legge non sono certamente da sottovalutare, ma per tutti i motivi esposti una innovazione così radicale nei confronti di quella che è stata una norma di tranquillo uso fino a questo momento crea certamente delle preoccupazioni. È parere del relatore, pertanto, che venga ripristinato il testo del secondo paragrafo dell'attuale articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, prevedendo la corresponsabilità anche del conducente.

**A S S I R E L L I .** Ho ascoltato attentamente le considerazioni del relatore, ma ritengo che quanto egli ha detto non è in con-



trasto con quanto io ho affermato. Il disegno di legge al nostro esame riprende — ripeto — un testo elaborato a suo tempo dal Ministero delle finanze, il che significa che il problema era stato già esaminato a suo tempo e che le modifiche sono state introdotte dopo approfondito esame del Ministero. Anche nei casi citati dal senatore Li Vigni, cioè sia quando il veicolo è stato messo in circolazione senza che il bollo sia stato pagato, sia quando si riscontrano un abuso nell'uso della targa di prova, sia quando si sia dimenticato a casa il foglio supplementare, le responsabilità del proprietario e del conducente restano sempre da provare. Se il proprietario ordina al proprio dipendente di prendere la macchina per andare a fare dei versamenti all'ufficio postale e la macchina ha la targa di prova, con quale forza morale il dipendente può rifiutarsi di eseguire l'ordine? Non possiamo mettere il dipendente nella condizione di diventare lui il tutore della legge nei confronti del suo padrone a seguito di questa corresponsabilità. Il fatto poi che l'accertamento venga notificato subito al proprietario non significa — visto che la legge considera corresponsabili in solido e il proprietario e il conducente — che l'articolo 2 sia stato formulato con l'intendimento di considerare responsabile solo il proprietario del mezzo, perciò la notifica può benissimo essere fatta allo stesso domicilio del proprietario e nei confronti del proprietario e nei confronti del dipendente. Se ammettiamo la responsabilità in solido, la notifica viene fatta a tutti e due, come avviene anche per l'accertamento delle imposte: la notifica viene fatta non solo al compratore ma anche al venditore, anche se poi in pratica la tassa la paga il compratore.

Non mettiamo il conducente, che non sempre può sottrarsi all'infrazione, nella condi-

zione di essere coinvolto in cose più grandi di lui, perchè non potrebbe avere il coraggio di opporsi al proprietario.

**PRESIDENTE.** Se non si fanno osservazioni, l'articolo 1 rimane accantonato e nella prossima seduta decideremo.

*(Così rimane stabilito).*

A questo punto, io direi di rinviare il seguito della discussione pregando però gli onorevoli colleghi più interessati al provvedimento di riunirsi tra di loro in maniera del tutto informale e di portarci, possibilmente per la prossima seduta, un testo concordato.

**LI VIGNI.** A questo punto io sarei del parere che il Governo debba dirci il suo parere. Quindi, la mia proposta è di sospendere e d'impegnare il rappresentante del Governo a riferirci nella prossima seduta il pensiero del Ministero delle finanze.

**TAMBRONI ARMAROLI**, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Sempre che il Ministero delle finanze sia a conoscenza preventivamente di tutti gli emendamenti, in modo che venendo qui il rappresentante del Governo sia in grado di poter rispondere.

**PRESIDENTE.** Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato alla prossima seduta.

*(Così rimane stabilito).*

*La seduta termina alle ore 13,15.*