CAMERA DEI DEPUTATI N. 4164

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

DI CAPUA, LABATE

Nuove norme in materia di deposito di veicoli

Presentata il 24 settembre 1997

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente proposta di legge è volta a tutelare i titolari di rimesse di autoveicoli, di concessionarie auto e di esercizi di autoriparazione in considerazione dei danni arrecati dalla pedissequa applicazione della normativa sul deposito (articolo 1766 e seguenti del codice civile) al contratto di « ricovero di autoveicoli ».

I connotati essenziali del contratto di deposito si mostrano infatti inadeguati rispetto alla realtà del deposito di autoveicoli nei garage o parcheggi (con particolare riferimento all'ipotesi di responsabilità per furto dell'automezzo).

Il deposito viene infatti definito dal codice civile (articolo 1766 del codice civile) come il contratto con il quale una parte riceve dall'altra una cosa mobile con l'obbligo di custodirla e di restituirla in natura.

Gli elementi qualificatori di questo tipo contrattuale sono pertanto:

a) la contestuale consegna di una « cosa mobile », che avviene in sede di perfezionamento del contratto;

b) l'assunzione, da parte di colui che la riceve (e che, pertanto, può valutare l'entità dell'impegno) dell'obbligo di custodirla;

c) l'obbligo di restituirla in natura.

Primo elemento qualificatore è, dunque, la consegna della cosa, che deve avvenire

non in sede di esecuzione del contratto, ma in sede di perfezionamento.

La giurisprudenza della Corte di cassazione è giunta ad affermare che il vincolo contrattuale ed il correlativo obbligo del depositario (nella fattispecie, dell'autoparcheggiatore) di conservare e restituire la cosa, sorgono nel momento in cui il veicolo viene immesso e lasciato, con il consenso del custode, nell'apposito spazio, senza che sia richiesta anche la consegna delle chiavi, in quanto ciò può assumere rilevanza giuridica soltanto quando intervenga all'uopo una specifica pattuizione tra depositante e depositario.

Da qui discende come non possa configurarsi l'attribuzione della detenzione all'autoparcheggiatore, non essendoci, nel maggior numero dei casi, *traditio* delle chiavi (quand'anche essa si realizzi, è finalizzata ad una maggiore assistenza al cliente, costituendone ulteriore e complementare prestazione di servizio), quindi palese disaccordo con le concrete modalità di esecuzione del rapporto rispetto alla astratta disciplina del deposito.

Non è inoltre verosimile parlare di « consenso », considerato che i garage e, parimenti, tutti i pubblici esercizi, a norma dell'articolo 187 del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 6 maggio 1940, n. 635, non possono rifiutare la prestazione, ossia sono obbligati ad erogare il servizio a chiunque ne faccia richiesta.

Infine deve rilevarsi come non si possa fare riferimento ad una contrattazione *ad personam,* che renda possibile la considerazione di esigenze peculiari e specifiche, relativamente ad alcuni clienti e soprattutto ad alcune tipologie di vetture. Ciò risulta evidente se si fa cenno agli autosilos o ai garage a più piani e si considera la vastità del servizio.

Strumentale alla custodia è, per giurisprudenza costante, anche l'assegnazione di uno spazio per la collocazione della cosa (autoveicolo), in modo idoneo a consentire l'esercizio della custodia. Ciò, nella grande maggioranza dei casi, non è, addivenendo il cliente, autonomamente, ad una scelta del posteggio.

Più congruamente, qualche giudice di merito (vedi pretura di Verona, sentenza del 29 febbraio 1981) aveva evidenziato come fosse imprescindibile, ai fini della configurazione del deposito, la consegna delle chiavi ed il rilascio del tagliando di quietanza.

Tali elementi darebbero maggiore garanzia di identificazione del cliente e, quindi, una consapevole assunzione di responsabilità. Non v'è dubbio che la consegna della cosa si configuri, nella struttura del negozio di deposito, quale requisito di perfezionamento, nel senso che da essa dipenderebbero la perfezione stessa, ossia la validità del contratto, per la ragione che « la consegna è parte integrante dello stesso regolamento d'interessi dedotto a contenuto del negozio ».

Nella fattispecie in esame, pertanto, pur non essendo ravvisabili gli elementi essenziali per il perfezionamento del negozio, l'operatore è, suo malgrado, tenuto a rispondere in base ai rigidi principi della responsabilità configurata dalle norme sul deposito.

È palese come il « contratto di posteggio » costituisca figura particolare al pari del deposito di cose in albergo: soltanto che, diversamente da quest'ultima fattispecie che, analogamente ad altre, è stata fatta oggetto da parte del nostro legislatore di specifica normativa, la prima viene sottoposta, nonostante le stridenti differenze, alla generica normativa dettata dagli articoli 1766 e seguenti del codice civile, venendo così disconosciute le esigenze commerciali degli operatori, ancorpiù considerando l'applicazione concretamente fattane dalla giurisprudenza.

Per esemplificare: l'articolo 1768 del codice civile introduce un'attenuazione della responsabilità nel caso fortuito, ma i giudici hanno costantemente precisato come neanche il furto sia da considerare fortuito; occorre la rapina.

Non si pretende certo l'adozione di un diverso criterio di determinazione della diligenza, la quale dovrebbe rimanere quella normale del *bonus pater familias,*

bensì si mira all'introduzione di un criterio di apprezzamento della responsabilità, sulla base di una normale valutazione della diligenza e della colpa.

A proposito dell'entità del corrispettivo si evidenzia come il tariffario venga predisposto sulla base della dimensione dell'autoveicolo e non del valore dello stesso, anche perché in tal caso l'imprenditore dovrebbe avvalersi non di un semplice ausiliario bensì di un perito esperto che ne definisce, di volta in volta, il valore intrinseco.

La giurisprudenza, viceversa, non solo non applica alcun principio di attenuazione, ma ha configurato un aggravio di responsabilità.

Più precisamente, per conseguire l'esonero da responsabilità, l'obbligato dovrebbe nel caso normale di cui all'articolo 1256 del codice civile provare che non può a sè debitore farsi risalire la paternità della causa stessa; mentre nel caso in specie il « custode » deve individuare specificamente la causa che ha determinato l'impossibilità.

Allo stato attuale, pertanto, l'unica possibilità sarebbe costituita dalla sottoscrizione di clausole contrattuali in cui venga riconosciuta da parte del cliente che ricovera veicoli eccedenti determinato valore, una limitazione di responsabilità del garage, in ordine alla liquidazione del danno nell'ipotesi di furto.

La predetta ipotesi si configura, purtuttavia, come possibilità più teorica che pratica, innanzitutto in considerazione delle consuete modalità di svolgimento della prestazione.

Per mutare dette modalità occorrerebbe predisporre numeroso e qualificato personale, con la conseguente assunzione, a carico dell'esercente, di esosi costi, sproporzionati rispetto alla consistenza economica ed alle condizioni di gestione della maggioranza delle imprese operanti nel settore; costi che, pertanto, non potrebbero essere assolutamente ammortizzati e che, nel medio periodo, ne determinerebbero la crisi certa.

Vi sarebbero, inoltre, gravi inconvenienti di ordine strutturale, ovvero problemi di viabilità con blocco del flusso, che potrebbero essere arginati soltanto con la predisposizione di una pluralità di rampe autonome di accesso, nella maggior parte dei casi, condizione non realizzabile rispetto al patrimonio edilizio esistente.

A parte le modalità tecnico-esecutive, il patto limitativo di responsabilità sarebbe incompatibile con le condizioni generali predisposte dalle compagnie di assicurazione, le quali non consentono limitazioni di responsabilità da parte dell'assicurato, previa decadenza dalla polizza assicurativa.

Dalla elaborazione giurisprudenziale emerge la gravosità e, per certi versi, vessatorietà, dei princìpi della responsabilità, che si esplicano in forma addirittura più rigida rispetto alla responsabilità degli istituti di credito con riguardo al servizio delle cassette di sicurezza.

Relativamente a queste ultime è stata profilata, a favore della banca, la possibilità di risolversi e schivare i « rischi di impresa » rispetto a valori elevati, evidenziando con la massima chiarezza tale limite-divieto (in pratica rifiutandosi di contrattare).

Iniziativa analoga non sarebbe ammissibile con riferimento agli operatori in questione, in quanto, come già evidenziato, essa troverebbe un ostacolo legislativo nell'articolo 187 del regolamento di esecuzione del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, che li obbliga a contrattare con chiunque ne faccia domanda.

Ma v'è di più. Gli operatori, in considerazione delle esperienze patite (due-tre furti di autovetture di lusso comporta un esborso, a titolo di risarcimento del danno al cliente, di circa lire 600 milioni) hanno da sempre stipulato onerosi contratti di assicurazione, al fine di circoscrivere gli effetti di tali eventi dannosi.

Purtuttavia, le compagnie di assicurazione, le quali, al pari degli istituti di credito, hanno la funzione istituzionale di « assicurare i rischi », anche nella polizza primaria non accettano coperture di rischio al 100 per cento: è sempre previsto uno « scoperto › del 20 per cento (si rammenta come tali condizioni non siano trattabili) e possono rifiutare, come di fatto è

avvenuto, all'assicurato che abbia subito la sottrazione di autoveicoli, il rinnovo del patto assicurativo.

Ne consegue, pertanto, che il « parcheggiatore », così come il concessionario d'auto, o il titolare di esercizio di riparazione, assumano, nella sostanza, il ruolo di « assicuratori ». Tale situazione si appalesa ancorpiù iniqua se si considera che (sia consentita l'ovvietà dell'enunciato che, comunque, evidenzia una realtà sostanziale) finalità prevalente del proprietario dell'autoveicolo è quella di reperire uno spazio per la sosta, così come quella del concessionario è di vendere automobili ed, infine, quella dell'autoriparatore di prestare assistenza tecnica e, quindi, in generale, quella di fornire servizi e non una copertura assicurativa.

L'iniquità dello *status* normativo attuale si manifesta ulteriormente discriminatoria se si considera che la natura di « prestazione di servizio » cui il deposito si accompagna quale elemento semplicemente accessorio alla prestazione principale, è stata formalmente riconosciuta ad intere categorie di operatori. A titolo esemplificativo si menzionano i corrieri e spedizionieri per i quali sono stati stabiliti dei criteri limitativi nella risarcibilità del danno.

Le compagnie aeree rispondono della sottrazione o deterioramento dei bagagli ricevuti in consegna dal cliente entro limiti predeterminati.

Lo stesso criterio sovrintende le modalità risarcitorie vigenti per i titolari di pubblici esercizi di somministrazione di alimenti e bevande, nonché per le ferrovie dello Stato.

In conclusione, si può ragionevolmente affermare che tale impostazione si profila in contrasto sia con il principio di uguaglianza sostanziale sancito dall'articolo 34 della Costituzione, sia con il dispositivo dell'articolo 41 della Costituzione.

Per gli illustrati motivi si reputa assolutamente auspicabile una innovazione legislativa che tenga conto delle esigenze degli operatori commerciali del settore, delle concrete dimensioni e modalità di svolgimento dell'attività, della evoluzione dell'elaborato mercato automobilistico, nonché, infine, delle rilevanti note distintive tra il deposito di veicoli e le ipotesi, sostanzialmente diverse, di deposito cui sovrintende la elaborazione codicistica.

Quest'ultima, infatti, risponde ad esigenze, realtà fattuali e regolamento di interessi strutturalmente differenti e, sicuramente, meno complessi ed articolati dei rapporti contrattuali considerati, i quali sono caratterizzati da una serie di elementi di rilevanza economica e giuridica, che non possono essere trattati e risolti in modo analogo ai primi.

Nell'articolo 1 della proposta di legge viene esplicato l'ambito di applicabilità della normativa. In particolare, vi è l'elencazione di alcune categorie definite, ma ancor più essenziale è l'enunciato criterio della complementarità ed accessorietà della detenzione del veicolo, carattere questo che serve a tipizzare il « rapporto di servizio » costituendone elemento distintivo rispetto al generico deposito.

La limitazione della risarcibilità del danno contenuta nel comma 2 del medesimo articolo 1 appare equa: trattasi, infatti, del valore medio di un auto di 1600-1800 centimetri cubi di cilindrata, aggiornabile in base ai dati ISTAT. Tale limitazione deve essere resa nota al pubblico con idonea cartellonistica pubblicitaria.

L'articolo 3 esclude il limite previsto dall'articolo 1, comma 2, qualora il deterioramento, la distruzione o la sottrazione del veicolo siano dovuti a colpa del depositario o dei suoi ausiliari.

In tal caso, comunque, l'onere della prova circa la sussistenza della colpa grava, in base ai princìpi generali del nostro ordinamento, sul cliente. Quindi vi sarebbe, rispetto all'attuale configurazione giuridica del deposito di autoveicoli, un'inversione dell'onere probatorio.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Responsabilità dei depositari di veicoli).

1. I depositari di veicoli sono responsabili di ogni deterioramento, distruzione o sottrazione dei veicoli portati dal cliente presso i propri esercizi.

2. Per « depositario di veicoli » si intende il titolare di autoparcheggio, autorimessa, esercizio di autoriparazione, attività di commercio di automezzi, nonché chiunque, nell'erogazione di un servizio, assuma la detenzione del veicolo in via complementare ed accessoria.

3. La responsabilità di cui al comma 1 è limitata al valore di quanto sia deteriorato, distrutto o sottratto, sino all'equivalente di 35 milioni di lire. Tale valore, dall'inizio del primo anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, è aggiornato annualmente in base alla variazione dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati, accertata dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT). È fatto obbligo al depositario di rendere nota al pubblico la limitazione di responsabilità che deve essere indicata, all'ingresso del locale, in modo chiaro e ben visibile.

ART. 2.

(Limiti di responsabilità).

1. Il depositario di veicoli non è responsabile quando il deterioramento, la distruzione o la sottrazione sono dovuti a fatto del cliente o a forza maggiore.

ART. 3.

(Responsabilità per colpa del depositario).

1. In deroga a quanto disposto dall'articolo 2, il depositario è responsabile

quando il deterioramento, la distruzione o la sottrazione del veicolo sono dovuti a colpa sua o dei suoi ausiliari.

ART. 4.

(Obbligo di denuncia del danno).

1. Fatto salvo il disposto dell'articolo 3, il cliente non può avvalersi della responsabilità per colpa del depositario se, dopo aver constatato il deterioramento, la distruzione o la sottrazione, denunci il fatto al depositario con ritardo ingiustificato.

ART. 5.

(Nullità).

1. Sono nulli i patti e le dichiarazioni tendenti ad escludere o a limitare preventivamente le responsabilità dei depositari.

PAGINA BIANCA

DDL13-4164
Lire 500