

**SCHEDA DI VALUTAZIONE n. 28/2012**  
**dei progetti di atti legislativi trasmessi ai sensi del protocollo**  
**sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità**

<b>TITOLO:</b>	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme per la semplificazione del trasferimento all'interno del mercato unico dei veicoli a motore immatricolati in un altro Stato membro		
<b>NUMERO ATTO</b>	<a href="#">COM(2012) 164</a>		
<b>NUMERO PROCEDURA</b>	2012/0082 (COD)		
<b>AUTORE</b>	Commissione europea		
<b>DATA DELL'ATTO</b>	04/04/2012		
<b>DATA DI TRASMISSIONE</b>	12/04/2012		
<b>SCADENZA OTTO SETTIMANE</b>	08/06/2012		
<b>ASSEGNATO IL</b>	17/04/2012		
<b>COMM.NE DI MERITO</b>	8 <sup>a</sup>	<b>Parere motivato entro</b>	24/05/2012
<b>COMM.NI CONSULTATE</b>	3 <sup>a</sup> e 14 <sup>a</sup>	<b>Oss.ni e proposte entro</b>	17/05/2012
<b>OGGETTO</b>	La proposta di regolamento si propone di migliorare il funzionamento del mercato unico eliminando gli ostacoli amministrativi alla reimmatricolazione dei veicoli a motore, che attualmente ne limitano la libera circolazione.		
<b>BASE GIURIDICA</b>	La principale base giuridica della proposta di regolamento è l'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in base al quale <i>"il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale, adottano le misure relative al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri che hanno per oggetto l'instaurazione ed il funzionamento del mercato interno"</i> .		
<b>PRINCIPIO DI SUSSIDIARIETÀ</b>	Le disposizioni della proposta di regolamento appaiono conformi al principio di sussidiarietà, in quanto gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri. La Commissione europea ritiene che gli attuali problemi e le differenze fra le regole		

amministrative nazionali relative alla reimmatricolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro ostacolano la libera circolazione di tali veicoli all'interno dell'Unione europea. Un'azione a livello europeo è secondo la Commissione necessaria per assicurare il buon funzionamento del mercato unico dei veicoli usati acquistati in un altro Stato membro, per i cittadini che trasferiscono un veicolo in un altro Stato membro di residenza o che utilizzano un veicolo immatricolato nello Stato membro in cui lavorano e per le imprese di autonoleggio (e, in misura minore, per le imprese di leasing).

## **PRINCIPIO DI PROPORZIONALITÀ**

La proposta non va al di là di ciò che è necessario per raggiungere gli obiettivi perseguiti.

## **ANNOTAZIONI:**

### **Norme vigenti e contesto della proposta**

La [direttiva 1999/37/CE](#) del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli, armonizza la forma e il contenuto della carta di circolazione al fine di facilitarne la comprensione e agevolare in tal modo la libera circolazione stradale dei veicoli immatricolati in uno Stato membro nel territorio degli altri Stati membri. In forza di tale direttiva, la carta di circolazione rilasciata da uno Stato membro è riconosciuta dagli altri Stati membri ai fini dell'identificazione del veicolo nella circolazione internazionale o della sua nuova immatricolazione in un altro Stato membro. Tale direttiva, tuttavia, non contiene disposizioni relative alla determinazione dello Stato membro competente per l'immatricolazione e delle relative formalità e procedure.

La [decisione 2004/919/CE](#) del Consiglio, del 22 dicembre 2004, relativa alla lotta contro la criminalità connessa con veicoli e avente implicazioni transfrontaliere, mira a rafforzare la cooperazione all'interno dell'Unione al fine di prevenire e combattere la criminalità transfrontaliera connessa con i veicoli. In forza di tale decisione, ogni Stato membro è tenuto a imporre alle proprie autorità competenti di adottare le misure necessarie per prevenire l'uso fraudolento e il furto di documenti di immatricolazione di veicoli<sup>1</sup>.

La Commissione specifica, inoltre, che l'iniziativa è coerente con gli altri strumenti pertinenti:

la [direttiva 2000/53/CE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso;

la [direttiva 2009/103/CE](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità;

la [decisione 2008/615/GAI](#) del Consiglio, del 23 giugno 2008, sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera e la [decisione 2008/616/GAI](#) del Consiglio, del 23 giugno 2008, relativa all'attuazione della decisione 2008/615/GAI sul potenziamento della cooperazione transfrontaliera, soprattutto nella lotta al terrorismo e alla criminalità transfrontaliera.

Nella relazione del 27 ottobre 2010 sulla cittadinanza dell'Unione, "Eliminare gli ostacoli all'esercizio dei diritti dei cittadini dell'Unione" ([COM\(2010\) 603 def.](#)), la Commissione europea ha indicato nei problemi di immatricolazione dei veicoli uno dei principali ostacoli incontrati dai cittadini

---

<sup>1</sup> La proposta di regolamento in esame prevede, in proposito, che gli Stati membri possano rifiutare l'immatricolazione di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro nel caso in cui siano stati commessi reati in relazione a tale veicolo, compresi l'uso fraudolento e il furto di documenti di immatricolazione.

nell'esercizio nella vita quotidiana dei diritti loro riconosciuti dalla legislazione dell'Unione<sup>2</sup> e ha preannunciato, fra le 25 azioni previste per eliminare tali ostacoli, la semplificazione delle formalità e delle condizioni di immatricolazione delle automobili già registrate in un altro Stato membro (azione 6).

La comunicazione della Commissione europea del 3 marzo 2010, "Europa 2020 - Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva" ([COM\(2010\) 2020 def.](#)), ha messo in luce come le imprese e i cittadini, nonostante l'esistenza giuridica del mercato unico, si scontrino quotidianamente con la realtà di ostacoli alle attività transfrontaliere, fra cui i problemi di immatricolazione dei veicoli, che hanno effetti negativi sulla libera circolazione delle merci.

Nel suo parere dell'11 marzo 2011, il gruppo di alto livello di esperti indipendenti sugli oneri amministrativi<sup>3</sup> si è pronunciato a favore di un'iniziativa della Commissione per semplificare le condizioni e le formalità relative alla immatricolazione.

### **Sintesi delle misure proposte**

Come sottolineato dalla Commissione europea nella valutazione d'impatto che accompagna la proposta di regolamento ([SWD\(2012\) 81 def.](#)), ogni anno i cittadini e le imprese nell'Unione europea trasferiscono circa 3 milioni e mezzo di veicoli in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione del veicolo stesso e secondo modalità regolamentari e legislative previste dalla normativa nazionale. Oltre alla complessità e diversità delle procedure, la Commissione ha rilevato che per effettuare tali operazioni i costi sono ingenti, mentre la riduzione dell'onere amministrativo per le imprese, i cittadini e gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli, proposta dal regolamento, dovrebbe permettere un risparmio pari almeno a 1.445 milioni di euro all'anno.

L'*articolo 3* della proposta introduce il principio per cui uno Stato membro potrà esigere l'immatricolazione nel suo territorio di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro solo se l'intestatario della carta di circolazione ha la propria residenza normale nel suo territorio. Nel caso in cui l'intestatario della carta di circolazione trasferisca la sua residenza normale in un altro Stato membro, dovrà chiedere l'immatricolazione entro sei mesi dal suo arrivo (*articolo 4*).

Il disposto dell'*articolo 5* ha principalmente lo scopo di prevenire le frodi e garantire la sicurezza stradale, in quanto la reimmatricolazione di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro è talvolta utilizzata per legalizzare veicoli o documenti rubati. Gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli potranno rifiutare di immatricolare un veicolo immatricolato in un altro Stato membro nei seguenti casi: quando non sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 2<sup>4</sup>, quando non sono stati pagati i contributi o le tasse imposti da tale Stato per l'immatricolazione, quando i controlli fisici non sono stati superati. Nonché quando, dalle informazioni raccolte, risulta che il veicolo è gravemente danneggiato, rubato o rottamato; i documenti di immatricolazione del veicolo sono stati rubati, a meno che l'intestatario della carta di circolazione possa dimostrare di essere il proprietario del veicolo; il certificato del controllo tecnico obbligatorio è scaduto.

L'*articolo 7* riguarda lo scambio di informazioni sui dati di immatricolazione dei veicoli. Esso prevede che gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli concedano agli enti omologhi degli altri Stati membri l'accesso ai dati figuranti nei registri ufficiali dei veicoli relativi alle voci, per la ricerca automatizzata, elencate nell'allegato I. Solo gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli potranno accedere direttamente ai dati conservati e utilizzabili mediante l'applicazione software di

---

<sup>2</sup> La Commissione ricorda che vi sono state, dal 2000, 17 fra sentenze e ordinanze della Corte di giustizia riguardanti gli ostacoli alla libera circolazione di merci, servizi e persone causati da problemi di immatricolazione dei veicoli.

<sup>3</sup> Il gruppo ad alto livello di parti interessate indipendenti sugli oneri amministrativi (GAL) è stato istituito nel 2007 per consigliare la Commissione europea sull'attuazione del programma d'azione per la riduzione degli oneri amministrativi nell'Unione europea. Il gruppo, presieduto da Edmund Stoiber, ex primo ministro della Baviera, è composto da 15 membri nominati in funzione delle loro competenze in materia di regolamentazione intelligente e/o nei settori di intervento interessati dal programma d'azione.

<sup>4</sup> Queste prevedono che la domanda di immatricolazione sia presentata a un ente preposto all'immatricolazione dei veicoli e comprendere le parti pertinenti della carta di circolazione di cui all'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 1999/37/CE od ogni altro documento attestante la precedente immatricolazione in un altro Stato membro.

cui all'allegato II. Dovranno adottare le misure necessarie per evitare che persone non autorizzate accedano al sistema di trattamento dei dati e che le informazioni siano lette, copiate, modificate o cancellate da persone non autorizzate. La Commissione è abilitata ad adottare atti di esecuzione per stabilire le procedure e le specifiche comuni relative all'applicazione software (in particolare il formato dei dati scambiati, le procedure tecniche per la consultazione dei registri elettronici nazionali, le procedure di accesso e i meccanismi di sicurezza). Lo scambio elettronico dei dati di immatricolazione fra gli Stati membri dovrà avvenire in conformità al quadro europeo di interoperabilità (QEI), previsto dalla comunicazione della Commissione del 16 dicembre 2010, "Verso l'interoperabilità dei servizi pubblici europei" ([COM\(2010\) 744 def.](#)).

L'articolo 6 e l'articolo 8 mirano ad agevolare il commercio intra-UE dei veicoli usati, introducendo regole armonizzate per l'immatricolazione temporanea dei veicoli. In particolare, l'articolo 8 intende instaurare un sistema comune grazie al quale le "immatricolazioni professionali" dei veicoli concesse a costruttori, assemblatori, distributori e commercianti stabiliti in uno Stato membro siano riconosciute negli altri Stati membri. La Commissione è autorizzata ad adottare atti di esecuzione per definire il formato e il modello della carta di circolazione professionale.

In **Italia**, il "Nuovo codice della strada", di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni, prevede all'articolo 93, "Formalità necessarie per la circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi", che gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi per circolare siano muniti di una carta di circolazione<sup>5</sup> e immatricolati presso il Dipartimento per i trasporti terrestri.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con propri decreti, stabilisce le procedure e la documentazione occorrente per l'immatricolazione, il contenuto della carta di circolazione, prevedendo, in particolare per i rimorchi, le annotazioni eventualmente necessarie per consentirne il traino. L'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri dà immediata comunicazione delle nuove immatricolazioni al Pubblico Registro Automobilistico gestito dall'A.C.I. ai sensi della legge 9 luglio 1990, n. 187<sup>6</sup>. Per i veicoli soggetti ad iscrizione nel P.R.A., oltre la carta di circolazione, è previsto il certificato di proprietà, rilasciato dallo stesso ufficio ai sensi dell'art. 7, comma 2, della legge 9 luglio 1990, n. 187, a seguito di istanza da presentare a cura dell'interessato entro sessanta giorni dalla data di effettivo rilascio della carta di circolazione. Della consegna è data comunicazione dal P.R.A. agli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, i cui tempi e modalità di comunicazione sono definiti da regolamento. Dell'avvenuta presentazione della istanza il P.R.A. rilascia ricevuta.

Gli adempimenti amministrativi sono gestiti dagli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri e del Pubblico Registro Automobilistico gestito dall'A.C.I. a mezzo di sistemi informatici compatibili<sup>7</sup>.

---

21 maggio 2012

A cura di Viviana Di Felice

Per informazioni: Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione europea ([roci01a@senato.it](mailto:roci01a@senato.it))

---

<sup>5</sup> Il modello della carta di circolazione è stabilito dal D.M. 2 novembre 1999, secondo le direttive CE.

<sup>6</sup> Si veda il D.M. 14 febbraio 2000 recante attuazione della direttiva 1999/37/CE del Consiglio del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli.

<sup>7</sup> L'allegato 3 della valutazione d'impatto che accompagna la proposta di regolamento fornisce una sintesi, per ogni Stato membro, delle principali norme e procedure relative all'immatricolazione degli autoveicoli.