



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 4.4.2012
COM(2012) 164 final

2012/0082 (COD)

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**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{ SWD(2012) 81 final }
{ SWD(2012) 82 final }

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

Nonostante la sempre maggiore integrazione del mercato unico, i problemi di immatricolazione dei veicoli a motore restano un ostacolo frequente nel mercato interno, per le imprese ma anche per i cittadini. Costituiscono una delle venti principali preoccupazioni nei riguardi del mercato unico elencate dalla Commissione. Nella relazione 2010 sulla cittadinanza dell'Unione "Eliminare gli ostacoli all'esercizio dei diritti dei cittadini dell'Unione"¹, la Commissione ha indicato nei problemi di immatricolazione dei veicoli uno dei principali ostacoli incontrati dai cittadini nell'esercizio nella vita quotidiana dei diritti loro riconosciuti dalla legislazione dell'Unione e ha preannunciato, tra le azioni previste per eliminare tali ostacoli, la semplificazione delle formalità e delle condizioni di immatricolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro (azione 6 della relazione sulla cittadinanza dell'Unione).

L'obbligo di immatricolare nello Stato membro ospitante un veicolo immatricolato nello Stato membro di origine è da molti anni motivo di reclami e di azioni giudiziarie. I cittadini e le imprese che acquistano un veicolo in un altro paese e vogliono trasferirlo nel paese in cui risiedono devono affrontare complesse e onerose procedure di immatricolazione e sottostare a formalità burocratiche supplementari, con perdite di tempo.

I problemi di immatricolazione dei veicoli hanno quindi effetti negativi sulla libera circolazione delle merci, una libertà fondamentale che costituisce una pietra angolare dell'Unione europea. Lo ha messo in luce la strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva², in cui si rileva che le imprese e i cittadini, nonostante l'esistenza giuridica del mercato unico, si scontrano quotidianamente con la realtà di ostacoli alle attività transfrontaliere.

Nel suo parere dell'11 marzo 2011, il gruppo di alto livello di esperti indipendenti sugli oneri amministrativi si è pronunciato a favore di un'iniziativa della Commissione per semplificare le condizioni e le formalità la immatricolazione. Il gruppo ha anche invitato le autorità nazionali ad adoperarsi per migliorare quanto prima possibile le procedure di immatricolazione, in particolare per quanto riguarda il riconoscimento reciproco della documentazione necessaria, e ad astenersi da onerose richieste di documenti supplementari.

In tutti gli Stati membri esiste un sistema di immatricolazione dei veicoli che rilascia l'autorizzazione amministrativa per la loro messa in circolazione, il che implica la loro identificazione e l'attribuzione di un numero di immatricolazione. I dati dell'immatricolazione sono utilizzati per la tassazione dei veicoli. Al termine della procedura di immatricolazione gli Stati membri rilasciano una carta di circolazione che certifica che il veicolo è immatricolato in uno Stato membro. La carta di circolazione contiene il nome e l'indirizzo della persona a nome del quale è

¹ COM (2010) 603 del 27.10.2010.

² COM (2010) 2020 del 3.3.2010.

immatricolato il veicolo (il "titolare" della carta di circolazione, che non è necessariamente il proprietario dell'autoveicolo).

Tuttavia, quando il veicolo è immatricolato in uno Stato membro e utilizzato frequentemente in un altro, si pongono regolarmente due principali problemi:

- (1) I cittadini che si trasferiscono in un altro Stato membro, i lavoratori transfrontalieri, le imprese di autonoleggio e le persone che hanno acquisito in leasing un veicolo in un altro Stato membro sono spesso obbligati a immatricolare il veicolo nel paese in cui soggiornano o in cui il veicolo è utilizzato, anche se è già immatricolato in un altro Stato membro. Questo succede, per esempio, quando l'intestatario della carta di circolazione cambia residenza e si trasferisce in via permanente in un altro Stato membro con un veicolo. Si tratta di un problema fastidioso per i cittadini che vivono parte dell'anno in uno Stato membro e parte in un altro e per i pendolari transfrontalieri che utilizzano, nel proprio Stato membro, un veicolo immatricolato dal proprio datore di lavoro in un altro Stato membro. In questo caso, il veicolo è immatricolato in uno degli Stati membri, ma al titolare è spesso chiesto dall'altro Stato membro di immatricolarlo in quello Stato membro. Anche le società di leasing devono far fronte a problemi di immatricolazione, almeno quando sono titolari della carta di circolazione e il veicolo è utilizzato da una persona stabilita in un altro Stato membro. Infine, le imprese di autonoleggio che desiderano trasferire una parte della flotta in un altro Stato membro per un breve periodo per rispondere alla domanda stagionale sono solitamente obbligate a reimmatricolare i veicoli in questione in quello Stato membro.
- (2) Le formalità di reimmatricolazione di un veicolo trasferito da uno Stato membro a un altro sono spesso molto onerose e lunghe. Il trasferimento di un veicolo per un lungo periodo in un altro Stato membro comporta nuove formalità nello Stato membro di destinazione e, di solito, anche formalità per cancellare l'immatricolazione del veicolo nello Stato membro di origine. L'onere aggiuntivo è dovuto principalmente al fatto che le autorità dello Stato membro di destinazione dispongono di poche informazioni – o non ne hanno alcuna – sul veicolo, a parte quelle che figurano nella carta di circolazione. Se il veicolo dovesse essere reimmatricolato nello stesso Stato membro, le autorità di immatricolazione potrebbero basarsi sulle informazioni delle banche dati nazionali.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

La proposta è accompagnata da una sintesi della valutazione d'impatto e da una valutazione di impatto, una bozza della quale è stata esaminata dal comitato per la valutazione d'impatto della Commissione, che ha emesso il proprio parere il 16 dicembre 2011. La versione finale della valutazione d'impatto è stata modificata di conseguenza.

Il regolamento proposto consentirà una sostanziale semplificazione amministrativa per le imprese, i cittadini e gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli. La

riduzione dell'onere amministrativo dovrebbe permettere un risparmio pari almeno a 1.445 milioni di euro all'anno.

Da marzo a maggio 2011 si è svolta una consultazione pubblica delle parti interessate, per mezzo di questionari destinati ai cittadini, agli operatori economici e alle autorità pubbliche, nel quadro del sistema "Interactive Policy Making" (La vostra voce in Europa). Una sintesi dei risultati della consultazione pubblica si trova nell'allegato 1 della valutazione d'impatto ed è disponibile sul sito web Europa³. Gli standard minimi della Commissione sono stati tutti rispettati. Una conferenza è stata organizzata il 21 giugno 2011 per presentare i risultati preliminari della consultazione pubblica e offrire un'ulteriore occasione di dibattito e di scambio di informazioni tra le diverse parti interessate, in particolare alle autorità pubbliche preposte all'immatricolazione negli Stati membri.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1 Obiettivi della proposta

L'obiettivo generale di questa iniziativa è quello di migliorare il funzionamento del mercato unico eliminando gli ostacoli amministrativi connessi con la procedura di reimmatricolazione dei veicoli, che attualmente costituiscono un impedimento alla libera circolazione delle merci.

Gli obiettivi specifici dell'iniziativa sono l'armonizzazione e la semplificazione delle procedure di reimmatricolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro, a beneficio dei cittadini, dei lavoratori, dei datori di lavoro, delle società di noleggio e leasing e degli enti preposti all'immatricolazione. Inoltre, questa iniziativa mira a ridurre gli oneri amministrativi per tutti i soggetti interessati, senza compromettere la sicurezza stradale o la prevenzione dei reati e delle frodi.

Gli obiettivi operativi che questa iniziativa persegue sono i seguenti:

- determinare in quale Stato membro un veicolo trasferito da uno Stato membro a un altro deve essere immatricolato;
- ridurre i tempi delle procedure di reimmatricolazione;
- ridurre l'onere amministrativo per i cittadini e le imprese, limitando il numero dei documenti necessari per la procedura di reimmatricolazione e facilitando lo scambio di dati tra gli enti nazionali preposti all'immatricolazione.

3.2. Base giuridica, forma dell'atto giuridico

Attualmente, i problemi e le differenze nelle norme amministrative nazionali per quanto riguarda la reimmatricolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro ostacolano la libera circolazione di tali veicoli all'interno dell'UE. L'UE ha quindi il diritto di agire sulla base dell'articolo 114 del TFUE per assicurare il buon

³ http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/free-movement-non-harmonised-sectors/car-registration/view_contributions_en.htm

funzionamento del mercato unico dei veicoli usati acquistati in un altro Stato membro. Inoltre, questa proposta arrecherà benefici anche ai 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) che, a causa degli obblighi di immatricolazione per sé o per i loro clienti, incontrano ostacoli nell'uso transfrontaliero di tali veicoli.

Lo strumento giuridico proposto è un regolamento per i motivi seguenti. Un regolamento è direttamente applicabile negli Stati membri, senza necessità di recepimento negli ordinamenti nazionali. Poiché lo strumento legislativo si applica solo in contesti transfrontalieri all'interno dell'UE, il regolamento garantisce la certezza giuridica e la semplificazione nell'ambito del mercato interno. Inoltre, un regolamento è uno strumento più efficace per organizzare lo scambio elettronico di informazioni tra le autorità nazionali di immatricolazione. Infine, il rischio che gli Stati membri introducano regole aggiuntive non esiste nel caso di un atto giuridico che ha la forma di regolamento.

3.3 Contenuto della proposta

L'articolo 1 conferma il principio secondo cui gli Stati membri sono autorizzati ad esentare alcune categorie di veicoli a motore dall'obbligo di immatricolazione. Il fatto che un veicolo sia stato immatricolato in un altro Stato membro non implica che sia soggetto a obblighi di immatricolazione nello Stato membro in cui è stato trasferito. L'articolo 1 specifica espressamente che i veicoli immatricolati in paesi terzi non rientrano nel campo di applicazione del regolamento. Inoltre, la proposta esclude l'immatricolazione dei veicoli immatricolati nello stesso Stato membro. Le reimmatricolazioni dei veicoli all'interno dello stesso Stato membro restano quindi soggette alla normativa nazionale dello Stato membro e non sono interessate dalla proposta. Gli Stati membri restano liberi di stabilire il regime fiscale a cui sono assoggettati i veicoli, nel rispetto del diritto dell'Unione.

L'articolo 2 contiene le definizioni che rispecchiano fedelmente le definizioni stabilite nella legislazione dell'Unione, in particolare nella direttiva 1999/37/CE del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli⁴. Questa direttiva si applica ai veicoli a motore che sono oggetto della direttiva quadro 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli⁵ e della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE⁶, e non ai trattori agricoli o forestali. Tuttavia, secondo una recente sentenza della Corte di giustizia, la direttiva 1999/37/CE non ha operato un'armonizzazione esaustiva⁷.

⁴ GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57.

⁵ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁶ GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1.

⁷ Sentenza della Corte di giustizia del 6 ottobre 2011, *Philippe Bonnarde contro Agence de Services et de Paiement*, causa C-443/10.

L'articolo 3 dispone che uno Stato membro può chiedere l'immatricolazione nel suo territorio di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro solo se l'intestatario della carta di circolazione ha la sua residenza normale nel suo territorio. L'articolo 3 propone una serie di criteri per determinare la residenza normale. Per le persone fisiche che non agiscono nel quadro della loro attività professionale, i criteri proposti sono quelli fissati dall'articolo 7 della direttiva 83/182/CEE, del 28 marzo 1983, relativa alle franchigie fiscali applicabili all'interno della Comunità in materia di importazione temporanea di taluni mezzi di trasporto⁸. Per le imprese, i criteri proposti si riferiscono al luogo di stabilimento o di attività, il che significa che per i veicoli immatricolati a nome di un'impresa nello Stato membro in cui essa è stabilita e utilizzati da dipendenti che hanno la loro residenza normale in un altro Stato membro, quest'ultimo non può esigere l'immatricolazione nel suo territorio. Questo evita la necessità di una valutazione caso per caso nello Stato membro di residenza normale del lavoratore per determinare se il veicolo di un'impresa è utilizzato principalmente per motivi privati o professionali, e se il tragitto domicilio-lavoro è da considerare uso professionale o privato.

L'articolo 4 stabilisce una regola chiara e semplice: se l'intestatario della carta di circolazione trasferisce la sua residenza normale in un altro Stato membro, deve chiedere l'immatricolazione del suo veicolo entro i sei mesi seguenti il suo arrivo. Durante tale periodo, l'uso del veicolo non può essere limitato dallo Stato membro di arrivo. L'articolo 4 prevede inoltre una drastica semplificazione delle procedure di immatricolazione dei veicoli già immatricolati in un altro Stato membro. È applicata la giurisprudenza costante della Corte di giustizia in materia di libera circolazione delle merci, secondo cui gli Stati membri devono facilitare gli scambi all'interno dell'UE riconoscendo il documento rilasciato in un altro Stato membro da cui risulta, per esempio, che un veicolo immatricolato nel territorio di tale Stato membro ha superato un controllo tecnico. La Corte di giustizia ha anche indicato che il principio del reciproco riconoscimento delle informazioni sull'immatricolazione e sui controlli tecnici deve essere integrato dalla cooperazione tra le autorità degli Stati membri per quanto riguarda i dati eventualmente mancanti⁹. L'articolo 4 prevede che la cooperazione avvenga in forma elettronica: l'ente preposto all'immatricolazione dovrà cercare i dati nel registro dei veicoli dello Stato membro in cui è stato immatricolato il veicolo, utilizzando l'applicazione software di cui all'articolo 7 e all'allegato II. Questo principio di cooperazione amministrativa con mezzi elettronici si applica anche nell'altra direzione: quando uno Stato membro immatricula un veicolo che è stato immatricolato in un altro Stato membro, l'articolo 4 impone all'ente preposto all'immatricolazione dello Stato membro di destinazione del veicolo di informare l'ente omologo dello Stato membro in cui il veicolo era stato immatricolato in precedenza. Infine, l'articolo 4 autorizza ulteriori controlli del veicolo in alcuni casi specifici.

L'articolo 5 definisce esattamente in quali casi gli enti preposti all'immatricolazione hanno il diritto di rifiutare l'immatricolazione di un veicolo che è stato immatricolato in un altro Stato membro. Il disposto dell'articolo 5 ha principalmente lo scopo di prevenire le frodi e garantire la sicurezza stradale, in quanto la reimmatricolazione di

⁸ GU L 105 del 23.4.1993, pag. 59.

⁹ Sentenza del 20 settembre 2007, *Commissione delle Comunità europee contro Regno dei Paesi Bassi*, causa C-297/05.

un veicolo immatricolato in un altro Stato membro è talvolta utilizzata per legalizzare veicoli o documenti rubati. I veicoli rubati sono spesso venduti con un cambiamento di identità, ad esempio mediante una "clonazione" (pratica che consiste nell'eliminare i segni distintivi dell'identità di un veicolo rubato e nel sostituirli con altri corrispondenti all'identità di un veicolo legalmente in circolazione, cosicché il veicolo rubato assume l'identità del veicolo in regola e due veicoli sono utilizzati con lo stesso numero di immatricolazione) o sostituendo l'identità di un veicolo rubato con quella di un veicolo gravemente sinistrato. Solo una stretta cooperazione tra gli enti preposti all'immatricolazione può impedire queste pratiche. Questo articolo dovrebbe quindi anche contribuire all'applicazione:

- della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso¹⁰, che impone agli Stati membri, tra l'altro, di adottare le misure necessarie affinché tutti i veicoli fuori uso siano consegnati ad impianti di trattamento autorizzati. Gli Stati membri devono istituire un sistema che renda necessaria la presentazione di un certificato di rottamazione per la cancellazione del veicolo fuori uso dal registro automobilistico. Il certificato è rilasciato al detentore e/o al proprietario del veicolo quando il veicolo fuori uso è consegnato a un impianto di trattamento.
- della decisione 2004/919/CE del Consiglio, del 22 dicembre 2004, relativa alla lotta contro la criminalità connessa con veicoli e avente implicazioni transfrontaliere¹¹, che mira a instaurare una migliore cooperazione all'interno dell'Unione europea al fine di prevenire e combattere la criminalità transfrontaliera in relazione ai veicoli, con particolare attenzione per i rapporti tra furto e traffico di veicoli. La decisione impone agli Stati membri di provvedere affinché le sue autorità competenti adottino le misure necessarie per prevenire l'uso fraudolento e il furto di documenti di immatricolazione di veicoli. Le autorità di polizia sono tenute a informare gli enti nazionali preposti all'immatricolazione dei veicoli nel caso in cui un veicolo di cui è chiesta l'immatricolazione risulti rubato. La decisione mira inoltre a prevenire l'uso fraudolento delle carte di circolazione: gli Stati membri devono imporre alle rispettive autorità competenti di adottare le misure necessarie per farsi restituire dal proprietario o dall'intestatario del veicolo la carta di circolazione nel caso in cui il veicolo sia stato gravemente danneggiato in un incidente (sinistro totale). La carta di circolazione deve anche essere restituita quando, nel corso di un controllo operato dalle autorità di polizia, sorga il sospetto di una frode riguardante i contrassegni identificativi del veicolo, come il numero di identificazione del veicolo.

L'articolo 6, introducendo regole armonizzate per l'immatricolazione temporanea dei veicoli, mira ad agevolare il commercio intra-UE dei veicoli usati. Queste regole sono necessarie in primo luogo perché le persone che acquistano un veicolo in un altro Stato membro possano trasferirlo nel proprio paese per farlo reimmatricolare. Quando un veicolo già immatricolato in uno Stato membro è venduto a una persona stabilita in un altro Stato membro, il venditore in genere cancella l'immatricolazione al momento della vendita, il che non permette all'acquirente di guidare il veicolo con

¹⁰ GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34.

¹¹ GU L 389 del 30.12.2004, pag. 28.

il vecchio numero di immatricolazione. È perciò indispensabile un sistema di immatricolazione temporanea per migliorare il funzionamento del mercato dell'usato e per colmare il vuoto tra l'immatricolazione nel primo Stato membro e la reimmatricolazione nel secondo. Un sistema di immatricolazione temporanea permette anche agli enti preposti all'immatricolazione di salvaguardare la qualità dei dati di immatricolazione contenuti nei loro registri in modo da poterli facilmente scambiare mediante il software di cui all'articolo 7. L'articolo 6 limita la validità dell'immatricolazione temporanea a 30 giorni ed è quindi compatibile con l'articolo 15 della 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 responsabilità¹². L'articolo 15 della direttiva 2009/103/CE disciplina la copertura assicurativa dei veicoli spediti da uno Stato membro in un altro, specificando che in tali casi si considera Stato membro nel quale è situato il rischio lo Stato membro di destinazione, a decorrere dall'accettazione della consegna da parte dell'acquirente e per un periodo di 30 giorni, anche se il veicolo non è stato formalmente immatricolato nello Stato membro di destinazione. Nel caso in cui il veicolo risulti coinvolto in un sinistro durante tale periodo e sia privo di assicurazione, l'organismo incaricato del risarcimento nello Stato membro di destinazione è responsabile dell'indennizzo previsto dall'articolo 10 della direttiva 2009/103/CE.

L'articolo 7 riguarda lo scambio elettronico dei dati di immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri ai fini della reimmatricolazione di un veicolo. La Commissione è abilitata ad adottare atti di esecuzione per fissare le procedure e le specifiche comuni per l'applicazione software (formato dei dati da scambiare, procedure tecniche per la consultazione elettronica dei registri elettronici nazionali, procedure di accesso e meccanismi di sicurezza). Lo scambio elettronico dei dati di immatricolazione tra gli Stati membri deve avvenire in conformità al quadro europeo di interoperabilità (QEI)¹³.

L'articolo 8 mira a facilitare il commercio intra-UE di veicoli usati da parte delle imprese, grazie a regole armonizzate sulla "immatricolazione professionale" dei veicoli. Attualmente, nella maggior parte degli Stati membri esistono sistemi di "immatricolazione professionale" per permettere ai rivenditori al dettaglio di far circolare veicoli sulle strade pubbliche per brevi periodi senza obbligarli a un'immatricolazione formale. I sistemi di "immatricolazione professionale" sono riservati a costruttori, assemblatori, distributori e commercianti per gli autoveicoli che possiedono o per l'effettuazione di prove. La maggior parte degli Stati membri non rilascia carte di circolazione professionali in quanto tali, comprendenti l'identificazione del veicolo. Spesso viene rilasciato un altro tipo di documento, che collega le targhe di immatricolazione e il loro detentore, e/o è chiesto al titolare di tenere un registro nel quale sono annotati gli spostamenti effettuati con la targa. In pratica, tuttavia, nella maggior parte dei casi le "immatricolazioni professionali" non sono riconosciute dagli altri Stati membri, di solito a causa dell'assenza di una carta di circolazione ufficiale, cosicché i distributori e gli operatori professionali per lo più si astengono dall'utilizzare "immatricolazioni professionali" al di fuori del territorio nazionale. L'articolo 8 intende porre fine a questi ostacoli al commercio intra-UE dei

¹² GU L 263 del 7.10.2009, pag. 11.

¹³ COM (2010) 744 del 16.12.2010.

veicoli usati, per mezzo di un sistema comune grazie al quale le "immatricolazioni professionali" concesse a costruttori, assemblatori, distributori e commercianti stabiliti in uno Stato membro sono riconosciute negli altri Stati membri. L'articolo 8 autorizza la Commissione ad adottare atti di esecuzione per definire il formato e il modello della carta di circolazione professionale.

L'articolo 9 prescrive agli Stati membri di comunicare alla Commissione i nomi e le coordinate degli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli responsabili della gestione dei registri ufficiali dei veicoli sul loro territorio e dell'applicazione del regolamento. La Commissione successivamente pubblicherà sul proprio sito web un elenco degli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli e i relativi aggiornamenti. Inoltre, l'articolo 9 dispone che gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli rendano facilmente accessibili al pubblico le informazioni relative all'immatricolazione dei veicoli nei rispettivi Stati membri nonché il nome e le coordinate degli enti stessi.

Gli articoli 10 e 11 delegano alla Commissione il potere di adottare modifiche degli allegati I e II in funzione del progresso tecnico, in particolare per tener conto delle modifiche della direttiva 1999/37/CE o delle modifiche di altri atti dell'Unione direttamente pertinenti per l'aggiornamento degli allegati I e II. Questi articoli delegano alla Commissione anche il potere di stabilire le condizioni che devono soddisfare le imprese che utilizzano carte di circolazione professionali per rispondere ai requisiti di buona reputazione e di competenza professionale e di specificare la durata della validità delle carte di circolazione professionali:

- L'allegato I deve corrispondere al contenuto della carta di circolazione armonizzata prevista dalla direttiva 1999/37/CE per quanto riguarda i dati del veicolo. Poiché né i dati personali del titolare della precedente carta di circolazione né i dati personali di ogni altra persona menzionata in essa (proprietario, utilizzatore ecc.) sono necessari per la reimmatricolazione, tali dati non figurano nell'allegato I anche se fanno parte delle informazioni obbligatorie riportate nella carta di circolazione armonizzata prevista dalla direttiva 1999/37/CE. Non è però da escludere che in futuro siano apportati cambiamenti, ad esempio al contenuto del certificato di conformità che serve da base per la prima immatricolazione. Tali cambiamenti possono essere la conseguenza, ad esempio, di una modifica della direttiva quadro 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli. La delega di poteri deve permettere alla Commissione di adattare l'allegato I a tali modifiche.
- L'allegato II si riferisce espressamente all'applicazione software che in futuro richiederà probabilmente diversi aggiornamenti tecnici per tener conto dell'evoluzione delle tecnologie dell'informazione. La delega di poteri deve consentire alla Commissione di adattare l'allegato II di conseguenza.
- La delega di poteri deve permettere alla Commissione di stabilire le condizioni che devono soddisfare le imprese che utilizzano carte di circolazione professionali per rispondere ai requisiti di buona reputazione e competenza

professionale di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), e di specificare la durata della validità delle carte di circolazione professionali.

L'articolo 12 definisce la procedura di comitato per l'applicazione degli articoli 7 e 8, ossia gli atti di esecuzione per le procedure e le specifiche comuni per l'applicazione software di cui all'articolo 7 (formato dei dati scambiati, procedure tecniche per la consultazione elettronica e l'accesso ai registri elettronici nazionali, procedure di accesso e meccanismi di sicurezza) e gli atti di esecuzione che stabiliscono il formato e il modello del certificato di immatricolazione professionale. Tali atti di esecuzione hanno portata generale, per cui deve applicarsi la procedura di esame, come previsto dall'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011 che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione¹⁴.

L'articolo 13 precisa le modalità di valutazione del regolamento: quattro anni dopo la sua entrata in vigore, la Commissione presenterà una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. La valutazione dovrà individuare eventuali problemi e carenze del regolamento e potrà essere il punto di partenza di nuove azioni, ad esempio di una proposta di modifica del regolamento mirante a un'ulteriore semplificazione amministrativa per i cittadini e per le imprese e a una maggiore integrazione del mercato unico dei veicoli usati.

L'articolo 14 specifica che il regolamento si applicherà un anno dopo la sua entrata in vigore.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

L'incidenza sul bilancio della proposta è indicata nella scheda finanziaria allegata alla proposta. Sono previsti solo stanziamenti amministrativi e non stanziamenti operativi.

¹⁴ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹⁵,

sentito il Garante europeo della protezione dei dati,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) In tutti gli Stati membri esiste un sistema di immatricolazione dei veicoli a motore che costituisce l'autorizzazione amministrativa per la loro messa in circolazione, comportante l'identificazione dei veicoli e l'attribuzione ad essi di un numero di immatricolazione. Molte delle norme nazionali in materia di immatricolazione dei veicoli sono però in conflitto tra loro, complesse e onerose. I problemi di immatricolazione dei veicoli creano quindi ostacoli nel mercato interno e pregiudicano la libera circolazione all'interno dell'Unione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro.
- (2) La relazione 2010 sulla cittadinanza dell'Unione "Eliminare gli ostacoli all'esercizio dei diritti dei cittadini dell'Unione"¹⁶ ha indicato nei problemi di immatricolazione dei veicoli uno dei principali ostacoli incontrati dai cittadini nell'esercizio nella vita quotidiana dei diritti loro riconosciuti dalla legislazione dell'Unione. In tale relazione, la Commissione ha sottolineato la necessità di eliminare questo ostacolo, semplificando le formalità e le condizioni di immatricolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro.

¹⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁶ COM (2010) 603 del 27.10.2010.

- (3) La direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli¹⁷ 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. La direttiva 1999/37/CE, tuttavia, non contiene disposizioni relative alla determinazione dello Stato membro competente per l'immatricolazione e delle relative formalità e procedure. Di conseguenza, è necessario, al fine di eliminare gli ostacoli alla libera circolazione dei veicoli nel mercato interno, stabilire distinte norme armonizzate sulla determinazione dello Stato membro in cui i veicoli devono essere immatricolati e sulle procedure semplificate per la reimmatricolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro.
- (4) Le norme nazionali degli Stati membri spesso impongono alle imprese e ai cittadini stabiliti nel loro territorio di immatricolarvi un veicolo immatricolato da un terzo stabilito in un altro Stato membro, anche quando il veicolo non è, né è destinato a esserlo, principalmente utilizzato in via permanente nello Stato membro che ne richiede l'immatricolazione. È pertanto necessario stabilire in quale Stato membro un veicolo deve essere immatricolato se è utilizzato da una persona stabilita o residente in uno Stato membro diverso da quello nel quale è stabilito o risiede il proprietario. In queste circostanze, è opportuno che gli Stati membri riconoscano reciprocamente la validità dell'immatricolazione in un altro Stato membro.
- (5) L'immatricolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro è ostacolata negli Stati membri da gravose formalità di immatricolazione, in particolare dall'obbligo di sottoporre tali veicoli a controlli supplementari per valutare la loro condizione generale prima dell'immatricolazione o per identificarli. È quindi necessario ridurre queste formalità per garantire la libera circolazione dei veicoli e ridurre gli oneri amministrativi per i cittadini, le imprese e gli enti preposti all'immatricolazione. Specie per i cittadini e le imprese che acquistano un veicolo immatricolato in un altro Stato membro, è opportuno introdurre una procedura semplificata di immatricolazione che comprenda il riconoscimento dei documenti rilasciati e del controllo tecnico effettuato in un altro Stato membro e possa avvalersi della cooperazione amministrativa tra le autorità competenti per lo scambio di dati mancanti.
- (6) Il presente regolamento deve tener conto della decisione 2004/919/CE del Consiglio, del 22 dicembre 2004, relativa alla lotta contro la criminalità connessa con veicoli e avente implicazioni transfrontaliere¹⁸, che 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 impone alle proprie autorità competenti di adottare le misure necessarie per prevenire l'uso fraudolento e il furto di documenti di immatricolazione di veicoli. Il presente regolamento deve pertanto prevedere la possibilità per gli Stati membri di rifiutare l'immatricolazione di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro nel caso in cui siano stati commessi

¹⁷ GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57.

¹⁸ GU L 389 del 30.12.2004, pag. 28.

reati in relazione a tale veicolo, compresi l'uso fraudolento e il furto di documenti di immatricolazione.

- (7) Il presente regolamento persegue una semplificazione amministrativa a vantaggio dei cittadini, delle imprese e degli enti preposti all'immatricolazione, in particolare attraverso lo scambio elettronico dei dati relativi all'immatricolazione dei veicoli. È quindi necessario che gli Stati membri, per semplificare le formalità di immatricolazione, si concedano reciprocamente il diritto di accesso ai propri dati di immatricolazione per migliorare lo scambio di informazioni e accelerare le procedure di immatricolazione.
- (8) Il trattamento dei dati personali in applicazione del presente regolamento è disciplinato dalla direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati¹⁹. Il regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati²⁰ si applica al trattamento dei dati personali da parte della Commissione nel contesto del presente regolamento.
- (9) Quando un veicolo immatricolato in uno Stato membro è trasferito in un altro Stato membro per esservi immatricolato, è necessaria un'immatricolazione temporanea, ampiamente accessibile, per motivi di sicurezza stradale e per consentire la trasmissione per via elettronica di dati attendibili relativi all'immatricolazione. È quindi necessario creare un sistema che permetta l'immatricolazione temporanea dei veicoli.
- (10) Quando trasferiscono veicoli in un altro Stato membro, le imprese di distribuzione di veicoli e le imprese che forniscono servizi di collaudo o di riparazione e manutenzione di veicoli utilizzano generalmente numeri nazionali di immatricolazione professionale. Questi numeri però spesso non sono riconosciuti in altri Stati membri, il che ostacola il commercio transfrontaliero di veicoli usati, in particolare nelle regioni frontaliere. È dunque necessario adottare un sistema che permetta alle imprese di distribuzione di veicoli e alle imprese che forniscono servizi di collaudo o di riparazione e manutenzione di veicoli di trasferire tali veicoli in un altro Stato membro con un numero di immatricolazione professionale.
- (11) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, ossia la riduzione delle formalità di immatricolazione per assicurare la libera circolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro e la riduzione degli oneri amministrativi per i cittadini, le imprese e gli enti preposti all'immatricolazione non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri data l'esistenza di regole nazionali confliggenti e possono quindi, a motivo delle loro dimensioni e dei loro effetti, essere realizzati meglio a livello dell'Unione, questa può adottare misure, conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a

¹⁹ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

²⁰ GU L 8 del 12.01.2001, pag. 1.

quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, secondo il principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (12) Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi sanciti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.
- (13) Per realizzare l'obiettivo dello scambio di informazioni tra Stati membri attraverso mezzi interoperabili deve essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti, a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per modificare gli allegati I e II del presente regolamento in funzione del progresso tecnico, in particolare per tener conto delle modifiche della direttiva 1999/37/CE o delle modifiche di altri atti dell'Unione direttamente pertinenti per l'aggiornamento degli allegati I e II del presente regolamento, per quanto riguarda le condizioni che le imprese che utilizzano carte di circolazione professionali devono soddisfare per rispondere ai requisiti di buona reputazione e di competenza professionale e per quanto riguarda la durata della validità delle carte di circolazione professionali. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione proceda alle opportune consultazioni, anche di esperti. Quando predispone atti delegati, la Commissione deve trasmettere simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio, nei modi e nei tempi appropriati, i relativi documenti.
- (14) Per garantire condizioni uniformi per l'applicazione del presente regolamento, devono essere conferite alla Commissione competenze di esecuzione per definire procedure e specifiche comuni per l'applicazione software necessaria per lo scambio elettronico di dati relativi all'immatricolazione dei veicoli, in particolare il formato dei dati scambiati, le procedure tecniche per l'accesso ai registri elettronici nazionali e la loro consultazione, le procedure di accesso e i meccanismi di sicurezza, e per stabilire il formato e il modello della carta di circolazione professionale. Tali competenze devono essere esercitate nei modi previsti dal regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione²¹,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1
Campo d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai seguenti veicoli:
- (a) i veicoli a motore e i rimorchi di cui all'articolo 3 della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²²;
 - (b) i veicoli a motore a due o tre ruote, gemellate o no, destinati a circolare su strada, di cui all'articolo 1 della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²³.

²¹ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

²² GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

²³ GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1.

2. Il presente regolamento non si applica all'immatricolazione dei veicoli a motore immatricolati in un paese terzo.
3. Il presente regolamento non pregiudica il diritto degli Stati membri di esentare i veicoli a motore dall'immatricolazione conformemente alla direttiva 1999/37/CE.

Articolo 2 *Definizioni*

Ai fini del presente regolamento, si intende per:

- (1) "immatricolazione", l'autorizzazione amministrativa per l'immissione in circolazione di un veicolo, comportante la sua identificazione e l'attribuzione di un numero di serie, detto numero di immatricolazione;
- (2) "veicolo immatricolato in un altro Stato membro", un veicolo che dispone di una carta di circolazione valida rilasciata da un altro Stato membro;
- (3) "intestatario della carta di circolazione", la persona a nome della quale un veicolo è immatricolato in uno Stato membro;
- (4) "immatricolazione professionale di veicoli", l'autorizzazione amministrativa per l'immissione in circolazione di veicoli, comportante la loro identificazione e l'attribuzione di un numero di serie, detto numero di immatricolazione professionale, che può essere utilizzato da più veicoli.

Articolo 3

Luogo di immatricolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro

1. Uno Stato membro può 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.
2. Lo Stato membro in cui l'intestatario della carta di circolazione ha la propria residenza normale è:
 - (a) per una società o altro organismo, con o senza personalità giuridica, lo Stato membro in cui è situata la sua amministrazione centrale;
 - (b) per una filiale, agenzia o altro stabilimento di una società o altro organismo, lo Stato membro in cui è situata la filiale, agenzia o altro stabilimento;
 - (c) per una persona fisica che agisce nell'esercizio della sua attività professionale, lo Stato membro in cui esercita la sua attività principale;
 - (d) per ogni altra persona fisica:
 - i) il luogo in cui la persona dimora abitualmente, ossia per almeno 185 giorni all'anno, a motivo di legami personali e professionali oppure, nel caso di una persona senza legami professionali, a motivo di legami

personali indicanti l'esistenza di uno stretto rapporto tra la persona in questione e il luogo in cui dimora;

- ii) nel caso di una persona i cui legami professionali sono situati in un luogo diverso da quello dei suoi legami personali e che di conseguenza dimori alternativamente in luoghi diversi situati in due o più Stati membri, il luogo dei suoi legami personali, purché essa vi ritorni regolarmente.

La condizione di cui al punto ii) non si applica quando la persona dimora in uno Stato membro per esercitarvi un'attività di durata determinata. La frequenza di un'università o di una scuola non implica il trasferimento della residenza normale.

Articolo 4

Procedura di immatricolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro

1. Quando l'intestatario della carta di circolazione trasferisce la sua residenza normale in un altro Stato membro, chiede l'immatricolazione di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro entro sei mesi dal suo arrivo.

Durante il periodo di cui al primo comma, l'uso del veicolo non è oggetto di restrizioni.

2. La domanda di immatricolazione di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro è presentata a un ente preposto all'immatricolazione dei veicoli e comprende 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.
3. Quando riceve una domanda di immatricolazione di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro, l'ente preposto all'immatricolazione dei veicoli raccoglie immediatamente i dati relativi alle voci elencate nell'allegato I direttamente dall'ente preposto all'immatricolazione dei veicoli dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato, conformemente all'articolo 7, e trasferisce tali dati nel proprio registro.
4. Gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli possono effettuare controlli fisici del veicolo immatricolato in un altro Stato membro prima della sua immatricolazione solo nei seguenti casi:
 - (a) se le informazioni fornite dal richiedente nel corso della procedura di immatricolazione non figurano nel registro dei veicoli dello Stato membro in cui si suppone sia stato immatricolato il veicolo;
 - (b) se le informazioni fornite dal richiedente nel corso della procedura di immatricolazione differiscono da quelle che figurano nel registro dei veicoli dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato;
 - (c) se gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli hanno ragionevoli motivi di ritenere che le disposizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato

omologato a norma dell'articolo 23 o 24 della direttiva 2007/46/CE o dell'articolo 15 della direttiva 2002/24/CE non siano equivalenti alle proprie;

- (d) se è richiesto un controllo tecnico in caso di trasferimento della proprietà del veicolo o per i veicoli gravemente danneggiati.
5. Quando immatricula un veicolo immatricolato in un altro Stato membro, l'ente preposto all'immatricolazione dei veicoli ne informa immediatamente l'ente omologo dello Stato membro in cui il veicolo è stato immatricolato da ultimo, nei modi previsti dall'articolo 7.

Articolo 5

Rifiuto di immatricolare un veicolo immatricolato in un altro Stato membro

1. Gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli possono rifiutare di immatricolare un veicolo immatricolato in un altro Stato membro solo nei seguenti casi:
- (a) quando non sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 2;
 - (b) se del caso, quando non sono stati pagati i contributi o le tasse imposti da tale Stato per l'immatricolazione di cui all'articolo 4;
 - (c) quando i controlli fisici di cui all'articolo 4, paragrafo 4, non sono stati superati;
 - (d) quando dalle informazioni raccolte nei modi previsti dall'articolo 7 risulta che:
 - i) il veicolo è gravemente danneggiato, rubato o rottamato;
 - ii) 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;
 - (iii) il certificato del controllo tecnico obbligatorio è scaduto.
2. Ogni decisione di un ente preposto all'immatricolazione dei veicoli di rifiutare l'immatricolazione di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro è debitamente motivata. L'interessato può, entro un mese dalla data in cui gli è notificata la decisione negativa, chiedere al competente ente preposto all'immatricolazione dei veicoli di riesaminare la sua decisione. Nella richiesta sono specificati i motivi che giustificano tale riesame. Entro un mese dal ricevimento della richiesta, l'ente preposto all'immatricolazione dei veicoli competente conferma o revoca la propria decisione.

Articolo 6

Immatricolazioni temporanee per trasferimenti in un altro Stato membro

1. Chiunque abbia acquistato in un altro Stato membro un veicolo sprovvisto di carta di circolazione può chiedere all'ente preposto all'immatricolazione dei veicoli il rilascio

di una carta di circolazione temporanea che gli consenta di trasferire tale veicolo in un altro Stato membro. La carta di circolazione temporanea è valida trenta giorni.

2. Quando riceve una richiesta di carta di circolazione temporanea di cui al paragrafo 1, l'ente preposto all'immatricolazione dei veicoli raccoglie immediatamente i dati relativi alle voci elencate nell'allegato I direttamente dall'ente preposto all'immatricolazione dei veicoli dello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato, nei modi previsti dall'articolo 7, e trasferisce tali dati nel proprio registro.
3. Gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli possono rifiutare di rilasciare la carta di circolazione temporanea di cui al paragrafo 1 nei seguenti casi:
 - (a) se del caso, quando non sono stati pagati i contributi o le tasse imposti da tale Stato per l'immatricolazione temporanea;
 - (b) quando dalle informazioni raccolte nei modi previsti dall'articolo 7 o dalle informazioni figuranti nei registri ufficiali nazionali dei veicoli risulta che:
 - i) il veicolo è gravemente danneggiato, rubato o rottamato;
 - ii) i documenti di immatricolazione del veicolo sono stati rubati, a meno che l'intestatario del carta di circolazione possa dimostrare di essere il proprietario del veicolo;
 - iii) il certificato del controllo tecnico obbligatorio è scaduto.

Articolo 7

Scambio di informazioni sui dati di immatricolazione dei veicoli

1. Ai fini dell'immatricolazione di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro, gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli concedono agli enti omologhi degli altri Stati membri l'accesso ai dati figuranti nei registri ufficiali dei veicoli relativi alle voci elencate nell'allegato I.
2. Ai fini di cui al paragrafo 1, gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli utilizzano l'applicazione software di cui all'allegato II.

Soltanto gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli possono accedere direttamente ai dati conservati e utilizzabili mediante l'applicazione software. Gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli adottano le misure necessarie per evitare che:

- (a) persone non autorizzate accedano al sistema di trattamento dei dati;
- (b) informazioni siano lette, copiate, modificate o cancellate da persone non autorizzate;
- (c) informazioni siano ricercate o trasmesse senza autorizzazione;
- (d) informazioni siano lette o copiate senza autorizzazione durante la trasmissione.

3. Gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli negli Stati membri trattano i dati personali in conformità alla direttiva 95/46/CE e sotto la sorveglianza dell'autorità pubblica indipendente dello Stato membro di cui all'articolo 28 di tale direttiva.

Gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli utilizzano le informazioni trasmesse in conformità al presente regolamento soltanto ai fini dell'immatricolazione di veicoli immatricolati in un altro Stato membro.

Quando gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli si scambiano informazioni in conformità al presente regolamento, l'ente che fornisce le informazioni è informato, se ne fa richiesta, dell'uso cui sono destinate le informazioni fornite e delle misure successivamente adottate.

L'ente preposto all'immatricolazione dei veicoli che fornisce le informazioni si assicura che queste siano esatte, necessarie e commisurate allo scopo per il quale sono fornite. Esso si attiene alle norme vigenti in materia di protezione dei dati personali.

Qualora risulti che sono state fornite informazioni inesatte o che non avrebbero dovuto essere fornite, l'ente preposto all'immatricolazione dei veicoli che riceve le informazioni ne è immediatamente informato e provvede a sopprimerle o a correggerle.

4. La Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire le procedure e le specifiche comuni relative all'applicazione software di cui al paragrafo 2, 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. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

Articolo 8

Immatricolazioni professionali di veicoli

1. Gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli possono rilasciare una o più carte di circolazione professionali a imprese che:
 - (a) siano stabilite nel loro territorio;
 - (b) distribuiscono veicoli o prestino servizi di riparazione, manutenzione o collaudo di veicoli;
 - (c) godano di buona reputazione e dispongano della competenza professionale richiesta.
2. Gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli provvedono a iscrivere nei propri registri, per ogni immatricolazione professionale, i dati relativi al veicolo di cui all'allegato I.
3. I veicoli provvisti di una carta di circolazione professionale possono essere utilizzati soltanto se non costituiscono un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale.

Tali veicoli non possono essere utilizzati per il trasporto commerciale di persone o merci.

4. Gli Stati membri non possono impedire, per ragioni inerenti all'immatricolazione dei veicoli, la libera circolazione dei veicoli provvisti di una carta di circolazione professionale.
5. La Commissione adotta atti di esecuzione per stabilire il formato e il modello della carta di circolazione professionale.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

Articolo 9

Enti preposti all'immatricolazione dei veicoli

1. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il nome e le coordinate degli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli responsabili della gestione dei registri ufficiali dei veicoli nel loro territorio e dell'applicazione del presente regolamento.

La Commissione pubblica sul proprio sito web un elenco degli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli e i relativi aggiornamenti.

2. Gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli provvedono a rendere facilmente accessibili al pubblico le seguenti informazioni:
 - (a) informazioni sull'immatricolazione dei veicoli nel rispettivo Stato membro;
 - (b) nome e coordinate dell'ente, di modo che possa essere direttamente contattato.

Articolo 10

Atti delegati

La Commissione ha il potere di adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 11 per quanto riguarda:

- (1) le modifiche degli allegati I e II del presente regolamento per adattarli al progresso tecnico, in particolare per tener conto delle pertinenti modifiche della direttiva 1999/37/CE o di altri atti dell'Unione aventi una rilevanza diretta per l'aggiornamento degli allegati I e II del presente regolamento;
- (2) le condizioni che le imprese devono soddisfare per rispondere ai requisiti di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera c);
- (3) la durata della validità delle carte di circolazione professionali di cui all'articolo 8, paragrafo 1.

Articolo 11
Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega di potere di cui all'articolo 10 è conferita alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.
3. La delega di potere di cui all'articolo 10 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Essa prende effetto il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o a una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi]dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 12
Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Se il parere del comitato deve essere ottenuto tramite procedura scritta, la procedura si conclude senza risultati qualora, entro il termine per la presentazione del parere, il presidente lo decida o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.

Articolo 13
Valutazione

La Commissione presenta una relazione sulla valutazione del presente regolamento al Parlamento europeo e al Consiglio entro [quattro anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento]. La Commissione presenta, se necessario, opportune proposte di modifica del presente regolamento e di adattamento di altri atti dell'Unione, tenendo conto in particolare delle possibilità di semplificare ulteriormente le formalità amministrative per i cittadini e le imprese.

Articolo 14
Entrata in vigore e applicabilità

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal xxxx [*inserire la data: un anno dopo l'entrata in vigore del presente regolamento*].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 4.4.2012

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO I

Elenco delle voci per la ricerca automatizzata dei dati relativi all'immatricolazione dei veicoli di cui all'articolo 7, paragrafo 1

Voce	Codici armonizzati direttiva 1999/37/CE
1. Paese di immatricolazione	--
2. Numero di immatricolazione	(A)
3. Data della prima immatricolazione del veicolo	(B)
4. Numero(i) di identificazione della carta di circolazione	--
5. Nome dell'ente che rilascia la carta di circolazione	--
6. Veicolo: marca	(D.1)
7. Veicolo: tipo - variante (se disponibile); - versione (se disponibile)	(D.2)
8. Veicolo: denominazione/i commerciale/i	(D.3)
9. Numero di identificazione del veicolo (VIN)	(E)
10. Massa: massa massima a carico tecnicamente ammissibile, ad eccezione dei motocicli	(F.1)
11. Massa: massa massima a carico ammissibile del veicolo in servizio nello Stato membro di immatricolazione	(F.2)
12. Massa del veicolo in servizio carrozzato e munito del dispositivo di attacco per i veicoli trattori di categoria diversa dalla categoria M1	(G)
13. Durata di validità, se non è illimitata	(H)
14. Data di immatricolazione alla quale si riferisce la carta di circolazione	(I)
15. Numero di omologazione (se disponibile)	(K)
16. Numero di assi	(L)
17. Interasse (mm)	(M)

Voce	Codici armonizzati direttiva 1999/37/CE
18. Per i veicoli con massa totale superiore a 3500 kg, ripartizione tra gli assi della massa massima a carico tecnicamente ammissibile: asse 1 (kg)	(N.1)
19. Per i veicoli con massa totale superiore a 3500 kg, ripartizione tra gli assi della massa massima a carico tecnicamente ammissibile: asse 2 (kg), se del caso	(N.2)
20. Per i veicoli con massa totale superiore a 3500 kg, ripartizione tra gli assi della massa massima a carico tecnicamente ammissibile: asse 3 (kg), se del caso	(N.3)
21. Per i veicoli con massa totale superiore a 3500 kg, ripartizione tra gli assi della massa massima a carico tecnicamente ammissibile: asse 4 (kg), se del caso	(N.4)
22. Per i veicoli con massa totale superiore a 3500 kg, ripartizione tra gli assi della massa massima a carico tecnicamente ammissibile: asse 5 (kg), se del caso	(N.5)
23. Massa massima a rimorchio tecnicamente ammissibile: rimorchio frenato (kg)	(O.1)
24. Massa massima a rimorchio tecnicamente ammissibile: rimorchio non frenato (kg)	(O.2)
25. Motore: cilindrata (cm ³)	(P.1)
26. Motore: potenza netta massima (kW) (se disponibile)	(P.2)
27. Motore: tipo di combustibile o di alimentazione	(P.3)
28. Motore: regime nominale (giri/min -1)	(P.4)
29. Numero di identificazione del motore	(P.5)
30. Rapporto potenza/massa in kW/kg (solo per i motocicli)	(Q)
31. Colore del veicolo	(R)
32. Capacità: numero di posti a sedere, compreso quello del conducente	(S.1)
33. Capacità: numero di posti in piedi (se del caso)	(S.2)
34. Velocità massima (km/h)	(T)
35. Livello sonoro: veicolo fermo [dB(A)]	(U.1)
36. Livello sonoro: regime del motore (giri/min -1)	(U.2)
37. Livello sonoro: veicolo in marcia [dB(A)]	(U.3)

Voce	Codici armonizzati direttiva 1999/37/CE
38. Emissioni gas di scarico: CO (g/km o g/kWh)	(V.1)
39. Emissioni gas di scarico: HC (g/km o g/kWh)	(V.2)
40. Emissioni gas di scarico: NOx (g/km o g/kWh)	(V.3)
41. Emissioni gas di scarico: HC + NOx (g/km)	(V.4)
42. Emissioni gas di scarico: particolato per i motori diesel (g/km o g/kWh)	(V.5)
43. Emissioni gas di scarico: coefficiente di assorbimento corretto per i motori diesel (giri/min -1)	(V.6)
44. Emissioni gas di scarico: CO2 (in g/km)	(V.7)
45. Emissioni gas di scarico: consumo di combustibile in ciclo misto (l/100 km)	(V.8)
46. Emissioni gas di scarico: indicazione della classe ambientale di omologazione CE; dicitura recante la versione applicabile in virtù della direttiva 70/220/CEE o della direttiva 88/77/CEE	(V.9)
47. Capacità del serbatoio o dei serbatoi di carburante (in litri)	(W)
48. Data dell'ultimo controllo tecnico	--
49. Data del prossimo controllo tecnico	--
50. Chilometraggio (se disponibile)	--
51. Veicolo rottamato (sì/no)	--
52. Data di rilascio del certificato di rottamazione. ²⁴	--
53. Stabilimento o impresa che rilascia il certificato di rottamazione	--
54. Motivo della rottamazione	--
55. Veicolo rubato (sì/no)	--
56. Carta di circolazione e/o targhe rubati (sì/no)	--
57. Immatricolazione inattiva	--

²⁴ Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso (GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34) come modificata.

Voce	Codici armonizzati direttiva 1999/37/CE
58. Immatricolazione sospesa	--
59. Modifica del numero di immatricolazione	--
60. Controllo tecnico richiesto dopo un incidente con danni gravi	--
61. Prove supplementari richieste dopo la modifica di una delle voci da 9 a 47	

ALLEGATO II

Uso dell'applicazione software di cui all'articolo 7

1. Lo scambio di informazioni avviene con mezzi elettronici interoperabili senza scambio di dati che implichi altre basi di dati. Lo scambio di informazioni è effettuato in modo efficiente in rapporto al costo e sicuro e garantisce la sicurezza e la protezione dei dati trasmessi, utilizzando per quanto possibile applicazioni software esistenti.
2. Ai fini del presente regolamento, l'applicazione software prevede un modo di scambio in tempo reale on line e/o un modo di scambio mediante procedura batch. Quest'ultimo permette di trasmettere in un solo messaggio richieste o risposte multiple.
3. Ogni Stato membro sostiene i costi della gestione, dell'utilizzo e della manutenzione dell'applicazione software di cui al punto 1.
4. Gli enti preposti all'immatricolazione utilizzano le procedure automatizzate di cui ai punti 1 e 2 per acquisire le informazioni relative alle voci elencate nell'allegato I ricavandole dai registri elettronici dei veicoli di uno o più altri Stati membri.
5. L'applicazione software consente una comunicazione sicura con gli altri Stati membri e comunica con i sistemi back end preesistenti degli Stati membri utilizzando il linguaggio XML. Gli Stati membri scambiano messaggi inviandoli direttamente al destinatario.
7. I messaggi XML inviati attraverso la rete sono cifrati.

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 1.1. Titolo della proposta/iniziativa
- 1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB
- 1.3. Natura della proposta/iniziativa
- 1.4. Obiettivi
- 1.5. Motivazione della proposta/iniziativa
- 1.6. Durata e incidenza finanziaria
- 1.7. Modalità di gestione previste

2. MISURE DI GESTIONE

- 2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni
- 2.2. Sistema di gestione e di controllo
- 2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

- 3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate
- 3.2. Incidenza prevista sulle spese
 - 3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese
 - 3.2.2. Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi
 - 3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa
 - 3.2.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale
 - 3.2.5. Partecipazione di terzi al finanziamento
- 3.3. Incidenza prevista sulle entrate

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

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

1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB²⁵

Titolo 2 – Imprese - Capitolo 02 03: Mercato interno dei beni e politiche settoriali

1.3. Natura della proposta/iniziativa

La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione**

1.4. Obiettivi

1.4.1. *Obiettivo/obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta/iniziativa*

1a. Competitività per la crescita e l'occupazione

1.4.2. *Obiettivo/obiettivi specifici e attività ABM/ABB interessate*

Obiettivo specifico n. 1: Riesame permanente della normativa del mercato interno e, se del caso, proposte di nuove misure legislative e no.

1.4.3. *Risultati e incidenza previsti*

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

Questa iniziativa 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. La proposta è intesa ad armonizzare e a semplificare le procedure di reimmatricolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro per i cittadini, i lavoratori, i datori di lavoro, le società di noleggio e leasing e gli enti preposti all'immatricolazione. Il regolamento proposto dovrebbe anche ridurre gli oneri amministrativi per tutti i soggetti interessati, senza pregiudicare la sicurezza stradale né la lotta contro la criminalità e le frodi.

La proposta avrà effetti per i cittadini che si trasferiscono da un paese all'altro o che possiedono un'abitazione secondaria in un altro Stato membro e per le persone che vivono in uno Stato membro e che utilizzano un veicolo immatricolato dal proprio datore di lavoro in un altro Stato membro. I cittadini sono anche i principali clienti del mercato intra-UE dei veicoli usati. La proposta interessa direttamente anche i commercianti di veicoli usati, le

²⁵ ABM: *Activity Based Management* (gestione per attività) – ABB: *Activity Based Budgeting* (bilancio per attività).

società di noleggio e di leasing di veicoli e gli enti preposti all'immatricolazione. Gli effetti specifici sono indicati in dettaglio nella valutazione d'impatto allegata.

1.4.4. *Indicatori di risultato e di incidenza*

Precisare gli indicatori che permettono di seguire l'attuazione della proposta/iniziativa.

- Numero di denunce;
- numero di casi SOLVIT;
- numero di cause;
- numero di domande rivolte ai centri europei dei consumatori;
- numero di reimmatricolazioni e di cancellazioni;
- consultazione pubblica, in particolare sugli oneri amministrativi;
- indagine riguardante in modo specifico questo settore;
- indagine riguardante in modo specifico gli enti nazionali preposti all'immatricolazione;
- statistiche Eucaris.

1.5. **Motivazione della proposta/iniziativa**

1.5.1. *Necessità da coprire nel breve e lungo termine*

L'obiettivo generale dell'iniziativa è quello di migliorare il funzionamento del mercato unico eliminando gli ostacoli amministrativi alla reimmatricolazione dei veicoli a motore, che attualmente ne limitano la libera circolazione.

1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione europea*

Gli aspetti transfrontalieri dell'immatricolazione dei veicoli continuano a essere una fonte di problemi nel mercato interno. Ad esempio, ci sono state dal 2000 17 tra 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. Le differenze tra 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'UE. L'UE ha quindi il diritto di agire sulla base dell'articolo 114 del TFUE 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, i cittadini che utilizzano un veicolo immatricolato nello Stato membro in cui lavorano e per le imprese di noleggio di veicoli (e, in misura minore, di leasing) che, a causa degli obblighi di immatricolazione cui esse stesse o i loro clienti sono soggetti, incontrano ostacoli nell'uso transfrontaliero di tali veicoli. Tuttavia, nel rispetto del principio di sussidiarietà, la proposta non riguarda le reimmatricolazioni né i trasferimenti di veicoli all'interno dello stesso Stato membro.

1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

Oltre ad aver promosso procedimenti per infrazione, la Commissione ha pubblicato comunicazioni interpretative che sintetizzano la legislazione dell'UE in materia. La legislazione dell'UE e la giurisprudenza della Corte di giustizia sono però in costante evoluzione, per cui le comunicazioni interpretative sull'immatricolazione dei veicoli, compresa quella pubblicata nel 2007, risultano molto rapidamente superate. Inoltre, le comunicazioni interpretative non sono vincolanti e finora non hanno fornito orientamenti efficaci od obbligatori agli Stati membri. Sebbene la Commissione abbia già pubblicato diverse comunicazioni interpretative, non si può dire che esse abbiano ridotto

sensibilmente il numero di problemi. Gli enti nazionali preposti all'immatricolazione sono, o dovrebbero essere, a conoscenza dell'ultima comunicazione interpretativa, ma solitamente applicano le norme nazionale in caso di conflitto tra queste e la comunicazione interpretativa. Niente lascia supporre che i cittadini e le imprese siano a conoscenza dell'esistenza della comunicazione e sembra irrealistico pensare che la comunicazione, che espone gli elementi principali della legislazione dell'UE e della giurisprudenza della Corte di giustizia, sarebbe loro di grande utilità in caso di conflitto.

1.5.4. Coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti pertinenti

L'iniziativa è pienamente coerente con gli altri strumenti pertinenti, in particolare con la direttiva 1999/37/CE, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli, 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 2004/919/CE del Consiglio, del 22 dicembre 2004, relativa alla lotta contro la criminalità connessa con veicoli e avente implicazioni transfrontaliere, 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 decisione del Consiglio 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.

1.6. Durata e incidenza finanziaria

Proposta/iniziativa di **durata illimitata**

1.7. Modalità di gestione prevista

Gestione centralizzata diretta da parte della Commissione

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

L'articolo 13 precisa le modalità di valutazione del regolamento: quattro anni dopo la sua entrata in vigore, la Commissione presenterà una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. La valutazione dovrà individuare eventuali problemi e carenze del regolamento e potrà essere il punto di partenza di nuove azioni, ad esempio di una proposta di modifica del regolamento mirante a un'ulteriore semplificazione amministrativa per i cittadini e per le imprese e a una maggiore integrazione del mercato unico dei veicoli usati.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Rischi individuati

Non sono stati individuati rischi finanziari.

2.2.2. Modalità di controllo previste

I metodi di controllo previsti sono quelli stabiliti dal regolamento finanziario e dal regolamento (CE, Euratom) n. 2342/2002.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste.

La Commissione deve garantire che gli interessi finanziari dell'Unione siano protetti mediante l'applicazione di misure preventive contro la frode, la corruzione e altre attività illegali, mediante controlli efficaci e il recupero degli importi indebitamente versati e, qualora siano accertate irregolarità, mediante sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive, in conformità ai regolamenti (CE, Euratom) n. 2988/95, (CE, Euratom) n. 2185/96 e (CE) n. 1073/1999.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio di spesa esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [Denominazione.....]	Diss./Non diss. (26)	di paesi EFTA ²⁷	di paesi candidati ²⁸	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a <i>bis</i>), del regolamento finanziario
1a. Competitività per la crescita e l'occupazione	[XX.YY.YY.YY]	Diss./non-diss.	SÌ	NO	NO	NO

²⁶ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

²⁷ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

²⁸ Paesi candidati e, se del caso, paesi potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza prevista sulle spese

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Milioni di EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale:		Numero	1a. Competitività per la crescita e l'occupazione					
DG: ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	TOTALE
• Stanziamenti operativi			0	0	0	0	0	0
TOTALE degli stanziamenti per la DG ENTR	Impegni	=1+1a +3	0	0	0	0	0	0
	Pagamenti	=2+2a +3	0	0	0	0	0	0
Rubrica del quadro finanziario pluriennale:			5		" Spese amministrative "			
DG ENTR			2014	2015	2016	2017	2018	TOTALE
• Risorse umane			0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
• Altre spese amministrative			0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
TOTALE DG ENTR		Stanziamenti	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale		(Totale impegni = Totale pagamenti)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 5 del quadro finanziario pluriennale		Impegni	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
		Pagamenti	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

3.2.2. Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi

3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

3.2.3.1. Sintesi

La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Milioni di EUR (al terzo decimale)

	2014	2015	2016	2017	2018	TOTALE
RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale						
Risorse umane	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1,0
Altre spese amministrative	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
Totale parziale RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5

Esclusa la RUBRICA 5²⁹ del quadro finanziario pluriennale						
Risorse umane	0	0	0	0	0	0
Altre spese di natura amministrativa	0	0	0	0	0	0
Totale parziale esclusa la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	0	0	0	0	0	0

TOTALE	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,5
---------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

²⁹ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

3.2.3.2. Fabbisogno previsto di risorse umane

La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in numeri interi (o, al massimo, con un decimale)

	2014	2015	2016	2017	2018
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)					
	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
02 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)	ETP = 1,5	ETP = 1,5	ETP = 1,5	ETP = 1,5	ETP = 1,5
XX 01 01 02 (nelle delegazioni)	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (ricerca indiretta)	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (ricerca diretta)	0	0	0	0	0
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)³⁰					
XX 01 02 01 (AC, END e INT della dotazione globale)	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT e JED nelle delegazioni)	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ³¹	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, END e INT – ricerca indiretta)	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, END e INT – ricerca diretta)	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare)	0	0	0	0	0
	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
TOTALE	ETP = 1,5	ETP = 1,5	ETP = 1,5	ETP = 1,5	ETP = 1,5

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	Gestire l'attuazione del regolamento, tra l'altro predisponendo gli atti di esecuzione ed eventualmente gli atti delegati e procedendo alla valutazione
--------------------------------	---

³⁰ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (*intérimaire*); JED = giovane esperto in delegazione (*jeune expert en délégation*).

³¹ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

La proposta/iniziativa non prevede il cofinanziamento da parte di terzi.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.