

**Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al decreto del
Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474.**

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Premesse

A) Il d.P.R. n. 474 del 2001

Il vigente decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, adottato in attuazione della legge di semplificazione 24 novembre 2000, n. 340 (allegato A, n. 6), disciplina il procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli e di rilascio della relativa targa.

A tal fine, detto regolamento:

- esonera i veicoli in circolazione di prova dall'obbligo (artt. 93, 110 e 114 c.d.s.) di essere muniti di carta di circolazione (art. 1, comma 1);
- individua tassativamente le finalità cui l'autorizzazione alla circolazione di prova è preordinata, vale a dire consentire la circolazione su strada di veicoli per i quali sussistono esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento (art. 1, comma 1);
- elenca tassativamente i soggetti destinatari dell'autorizzazione alla circolazione di prova, circoscrivendone l'ambito alle case costruttrici di veicoli e di rimorchi, di carrozzerie, di pneumatici e di sistemi o dispositivi di equipaggiamento, ai concessionari e agenti di vendita, agli esercenti di officine di riparazione o trasformazione, nonché agli istituti universitari e agli enti pubblici e privati di ricerca, che conducono sperimentazioni su veicoli (art. 1, comma 1);
- assegna al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la competenza al rilascio della autorizzazione, demandando a tale Dicastero la fissazione delle relative modalità (art. 1, comma 2);
- fissa i criteri di utilizzo della autorizzazione alla circolazione di prova, prevedendo che la stessa è utilizzabile per la circolazione di un solo veicolo per volta e che deve essere tenuta a bordo dello stesso, sul quale deve essere presente anche il titolare dell'autorizzazione o un suo dipendente munito di apposita delega ovvero un soggetto in rapporto di collaborazione funzionale con il titolare, purché tale rapporto sia attestato da idonea documentazione e il collaboratore sia munito di delega (art. 1, comma 4);
- fissa le caratteristiche tecniche della targa di prova, che deve recare una sequenza alfanumerica corrispondente al numero dell'autorizzazione (art. 2, commi 1, 3 e 4);
- prevede che la produzione e la distribuzione delle targhe di prova possa essere affidata ai soggetti esercenti attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (legge 8 agosto 1991, n. 264), utilizzando apparecchiature omologate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 2, comma 2);
- fissa il principio per cui è consentito un unico esemplare di targa di prova per ogni autorizzazione (art. 2, comma 2);
- disciplina le ipotesi di smarrimento, sottrazione, deterioramento e distruzione sia dell'autorizzazione sia della targa prevedendo, ogni qualvolta sia rilasciata una



nuova autorizzazione alla circolazione di prova, la distruzione della precedente targa a cura dello stesso titolare (art. 3)

B) Aggiornamento della disciplina della circolazione di prova, ai sensi dell'articolo 1, commi 3 e 4, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121.

L'articolo 1, comma 3, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ha espressamente previsto che, per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento, possono essere posti in circolazione di prova sia veicoli non ancora immatricolati, sia veicoli già immatricolati, anche in deroga agli obblighi di revisione (art. 80 c.d.s.).

Inoltre, in tema di responsabilità civile per i danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, ha definitivamente chiarito che *“resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi”* ed ha statuito il principio alla stregua del quale dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se già immatricolato, *“risponde, ove ne ricorrono i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova”*.

Con ciò il legislatore ha inteso superare definitivamente una serie di criticità, scaturite dalla concreta applicazione del vigente DPR n. 474 del 2001, che hanno dato luogo ad ostacoli al libero esercizio dell'attività di impresa dei soggetti legittimati alla circolazione di prova, nonché ad ingiustificate disparità di trattamento tra questi.

Taluni interpreti, infatti, in ragione della insufficiente chiarezza del testo normativo in commento, sono stati indotti a ritenere che l'utilizzo delle targhe di prova fosse consentito unicamente sui veicoli non ancora immatricolati, optando in tal modo per una applicazione restrittiva delle disposizioni recate dal DPR n. 474/2001 e ritenendo, in particolare, illegittima la circolazione in prova di veicoli già immatricolati, specie se privi di propria copertura assicurativa e non in regola con gli obblighi di revisione (a tale ultimo riguardo, v. anche Corte di Cassazione, 2^a Sezione civile, sentenza n. 16310 del 4 agosto 2016, che ha così argomentato: *“la circolazione in prova può avvenire in deroga al disposto degli articoli 78, 93,110 e 114 c.d.s.; non in deroga al disposto dell'articolo 80 c.d.s., il quale vieta la circolazione con veicoli che non siano stati presentati alla prescritta revisione. Il ripetuto articolo 1, d.P.R. n. 474/01, in sostanza, non contiene alcun riferimento a ipotetiche esenzioni al divieto di circolare con un veicolo che non sia stato presentato alla prescritta revisione.”*).

Il legislatore ha quindi avvertito l'esigenza di introdurre correttivi alla disciplina in parola, in ragione della circostanza che, in via meramente interpretativa, sono stati introdotti limiti applicativi alle disposizioni regolamentari, escludendo di fatto la possibilità dell'utilizzo della autorizzazione alla circolazione di prova a scapito, in particolare, delle officine di autoriparazione, che effettuano interventi sui veicoli (già immatricolati) da presentare a revisione, e dei commercianti di veicoli usati i quali, in attesa del potenziale acquirente, risultano nella normalità dei casi privi di copertura assicurativa e, spesso, di revisione in corso di validità.

Sulla base dei nuovi principi accolti dal richiamato articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 121 del 2021, con il successivo comma 4 il legislatore ha disposto l'aggiornamento del DPR n. 474 del 2001, *“anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di*



autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti”.

Quest’ultimo inciso tiene evidentemente conto dell’esigenza di introdurre correttivi volti a prevenire fenomeni di irregolare utilizzo delle autorizzazioni alla circolazione di prova e delle relative targhe, in specie da parte di altri soggetti non aventi titolo, attraverso il contingentamento delle autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili in capo ad un medesimo soggetto, in ragione delle effettive esigenze commerciali o di sperimentazione.

C) Finalità del provvedimento

A norma dell’articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 121 del 2021, il presente schema di regolamento persegue, quindi, la finalità di introdurre aggiornamenti al d.P.R. n. 474/2001, in coerenza con i principi stabiliti dal comma 4 del medesimo articolo 1, prevedendo che:

- l’autorizzazione alla circolazione di prova sia rilasciata, per la circolazione su strada, per le esigenze previste dall’articolo 1, comma 3, primo periodo, del decreto-legge n. 121 del 2021, vale a dire sia per i veicoli non ancora immatricolati, sia per i veicoli già immatricolati, anche se privi di revisione in corso di validità;
- il numero di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare sia contingentato in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti dei quali dispone.

Sebbene non espressamente previsto dall’articolo 1 del citato decreto-legge n. 121 del 2021, ma in coerenza con il complessivo assetto del programma di transizione digitale della PA, con il presente schema di regolamento si intendono altresì introdurre semplificazioni amministrative prevedendo che i procedimenti di rilascio, di rinnovo e di revoca della autorizzazione alla circolazione di prova siano gestite esclusivamente in via telematica.

Si intende, in tal modo, portare a compimento il processo di innovazione già introdotto con il decreto Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 novembre 2003, n. 374, in attuazione alle disposizioni contenute nell’articolo 2, comma 1, del DPR n. 474/2001, alla stregua del quale si è reso possibile affidare alle imprese di consulenza automobilistica (legge 8 agosto 1991, n. 264 e ss. modificazioni) le attività di rilascio e di rinnovo delle autorizzazioni stesse, nonché quelle relative alla produzione e alla distribuzione delle targhe di prova.

D) Struttura e contenuto del provvedimento

Il provvedimento è strutturato in due articoli.

ARTICOLO 1

- la lettera a) modifica l’articolo 1 del d.P.R. n. 474 del 2001, prevedendo:

- 1) la novella del comma 1, attraverso la previsione che l’autorizzazione alla circolazione di prova è rilasciata, per la circolazione su strada, per le esigenze previste dall’articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 121 del 2021;
- 2) l’inserimento del comma 1-bis, che commisura il numero massimo delle autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabile al numero di dipendenti occupati e di collaboratori che partecipano stabilmente all’attività di impresa, in rapporto di una autorizzazione ogni cinque dipendenti e collaboratori, nell’insieme considerati, e per un totale complessivo non superiore a cento autorizzazioni. Fanno eccezione gli istituti universitari e gli enti



pubblici di ricerca che conducono sperimentazioni su veicoli, i quali possono ottenere il rilascio fino a un massimo di cinque autorizzazioni indipendentemente dal numero di dipendenti e di collaboratori impiegati;

3) la riscrittura del comma 2, il quale incardina nell'Ufficio Motorizzazione Civile la competenza al rilascio dell'autorizzazione alla circolazione di prova, anche per il tramite delle imprese di consulenza automobilistica (legge 8 agosto 1991, n. 264) secondo quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 novembre 2003, n. 374. Il medesimo comma, inoltre, prevede che il richiedente, ai fini del rilascio della autorizzazione alla circolazione di prova, è tenuto a comprovare l'attività effettivamente esercitata, il numero dei dipendenti occupati e quello dei collaboratori che partecipano stabilmente all'attività di impresa. Viene, infine, stabilito che l'autorizzazione, che ha validità annuale, non è rinnovabile decorsi 6 mesi dalla sua scadenza e che il titolare è tenuto a restituirla, unitamente alla relativa targa entro dieci giorni dal predetto termine, decorsi inutilmente i quali l'Ufficio Motorizzazione Civile comunica l'accaduto ai competenti organi di polizia stradale per il ritiro dell'autorizzazione e della targa;

4) l'inserimento del comma 2-bis che stabilisce che l'autorizzazione alla circolazione di prova sia revocata quando vengono meno i presupposti in base ai quali è stata rilasciata; conseguentemente, il titolare è tenuto alla restituzione dell'autorizzazione e della relativa targa entro dieci giorni dalla notifica del provvedimento di revoca, decorsi inutilmente i quali l'Ufficio Motorizzazione Civile comunica l'accaduto ai competenti organi di polizia stradale per il ritiro dell'autorizzazione e della targa;

5) la riscrittura del comma 3, stabilendo che i procedimenti di rilascio, di rinnovo e di revoca dell'autorizzazione sono gestiti esclusivamente in via telematica, secondo le modalità stabilite dalla Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione;

6) la riscrittura del comma 4, il quale prevede espressamente che l'autorizzazione alla circolazione di prova, che è strettamente personale e non è cedibile, possa essere utilizzata esclusivamente per la circolazione su strada nell'ambito del territorio italiano, salvo accordi di reciprocità tra lo Stato italiano ed altri Stati; l'autorizzazione è utilizzabile per la circolazione di un solo veicolo per volta e deve essere tenuta a bordo dello stesso. Sul veicolo deve essere presente il titolare dell'autorizzazione stessa, ovvero uno dei soggetti di cui al comma 1-bis, ovvero un dipendente di società controllata o collegata, munito di apposita delega;

- la lettera b) inserisce, all'articolo 2 del d.P.R. n. 474 del 2001, il comma 2-bis, che prevede che, in caso di utilizzo di targa di prova su veicoli già immatricolati, la medesima targa di prova non può essere collocata in modo da limitare la visibilità e la leggibilità della targa di immatricolazione né che quest'ultima possa essere rimossa durante la circolazione di prova. L'inserimento del comma 2-bis appare necessario in quanto l'articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 121 del 2021, consente l'impiego della targa di prova anche su veicoli già immatricolati, ossia già muniti della carta o del certificato di circolazione. L'integrazione è necessaria per ragioni di coordinamento con le norme in materia di responsabilità solidale per le violazioni del Codice della Strada commesse durante la circolazione di un veicolo già immatricolato dotato di targa di prova: infatti poiché le disposizioni che regolano la responsabilità solidale in caso di violazioni non sono state modificate dall'articolo 1, comma 3, del d.l. n. 121 del 2021, essa resta ascrivibile a carico



del proprietario del veicolo, il quale, come noto, viene identificato tramite la targa di immatricolazione.

- la lettera c) reca modifiche all'articolo 3 del d.P.R. n. 474 del 2001, che viene interamente riformulato per rendere più agevole il complesso delle modifiche apportate le quali, in particolare, concernono:

- la restituzione della targa relativa alla autorizzazione smarrita, sottratta o distrutta e contestuale richiesta di rilascio di una nuova autorizzazione (comma 2), a condizione che sia stata fatta denuncia entro quarantotto ore agli organi di Polizia (comma 1);
- la restituzione della autorizzazione deteriorata unitamente alla relativa targa (comma 3);
- la restituzione dell'autorizzazione relativa alla targa oggetto di furto, smarrimento o distruzione (comma 4);
- la restituzione della targa deteriorata e della relativa autorizzazione (comma 5);
- la restituzione della autorizzazione o della targa smarrita o sottratta di cui il titolare rientri in possesso successivamente alla richiesta di rilascio di una nuova autorizzazione alla circolazione di prova (comma 6).

ARTICOLO 2

L'articolo reca la clausola di invarianza finanziaria, prevedendo che le Amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti connessi all'attuazione dello schema di decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.



**Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al decreto del
Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474.**

RELAZIONE TECNICA

Il decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, adottato in attuazione della legge di semplificazione 24 novembre 2000, n. 340 (allegato A, n. 6), disciplina il procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli e di rilascio della relativa targa.

Detta autorizzazione consente la circolazione su strada di veicoli, immatricolati e non, per i quali sussistono esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento.

In ragione di tali specifiche esigenze, l'autorizzazione alla circolazione di prova, unitamente alla relativa targa, può essere rilasciata solo agli operatori espressamente e tassativamente previsti dallo stesso d.P.R. n. 474/2000, vale a dire le case costruttrici di veicoli e di rimorchi, di carrozzerie, di pneumatici e di sistemi o dispositivi di equipaggiamento, i concessionari e gli agenti di vendita di veicoli, gli esercenti di officine di riparazione o di trasformazione, nonché gli istituti universitari e gli enti pubblici e privati di ricerca che conducono sperimentazioni su veicoli.

Al fine di superare definitivamente una serie di impostazioni interpretative, insorte nella concreta applicazione delle disposizioni recate dal d.P.R. n. 474 del 2001 e che hanno dato luogo ad ostacoli al libero esercizio dell'attività di impresa dei soggetti legittimati alla circolazione di prova e ad ingiustificate disparità di trattamento tra gli stessi, il legislatore ha espressamente ammesso, con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, la possibilità di porre in circolazione di prova non solo i prototipi di veicoli non ancora omologati o i veicoli nuovi di fabbrica non ancora immatricolati, ma anche i veicoli già immatricolati, ancorché non in regola con gli obblighi di revisione (art. 80 c.d.s.), ovvero non muniti di propria copertura assicurativa RCA, statuendo che dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova risponde, ove ne ricorrono i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova (articolo 1, comma 3).

In tal modo, ed in coerenza con la *ratio* della circolazione di prova, è stata definitivamente chiarita l'ammissibilità dell'utilizzo della autorizzazione alla circolazione di prova da parte delle imprese di autoriparazione, che normalmente effettuano interventi tecnici su veicoli già immatricolati e, in specie, su veicoli che debbono essere sottoposti a revisione, e da parte delle imprese che commercializzano veicoli usati.

In forza dei principi sanciti dal richiamato comma 3 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 121 del 2021, il successivo comma 4 ha quindi disposto l'aggiornamento delle disposizioni recate dal DPR n. 474 del 2001, *“anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti”*.

Pertanto, l'intervento normativo persegue anzitutto la finalità di introdurre correttivi al d.P.R. 24 novembre 2001, n. 474, prevedendo che l'autorizzazione alla circolazione di prova sia rilasciata, per la circolazione su strada, per le esigenze previste dall'articolo 1, comma 3, primo periodo, del decreto-legge n. 121 del 2021, vale a dire sia per i veicoli non



ancora immatricolati, sia per i veicoli già immatricolati, anche se privi di revisione in corso di validità.

Il provvedimento, inoltre, persegue la finalità di individuare il numero massimo delle autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili in capo a ciascun soggetto legittimato, in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di dipendenti e collaboratori dei quali dispone.

Sin qui, trattandosi di modifiche di natura esclusivamente ordinamentale, esse non comportano nuovi o maggiori oneri né a carico del bilancio dello Stato, non dovendo il competente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sostenere spese per la loro attuazione, né a carico degli operatori professionali e dei cittadini.

Sebbene non espressamente previsto dall'articolo 1 del citato decreto-legge n. 121 del 2021, l'adottando provvedimento persegue l'ulteriore finalità di introdurre ulteriori semplificazioni procedurali, rispetto a quelle già realizzate in attuazione delle disposizioni recate dal DPR n. 474 del 2001, attraverso la totale digitalizzazione dei processi di rilascio, di rinnovo e di revoca delle autorizzazioni alla circolazione di prova.

Si intende, infatti, portare a compimento il processo di innovazione già introdotto con il decreto Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 novembre 2003, n. 374, alla stregua del quale si è reso possibile affidare alle imprese di consulenza automobilistica (legge 8 agosto 1991, n. 264 e ss. modificazioni) le attività di rilascio e di rinnovo delle autorizzazioni stesse, nonché quelle relative alla produzione e alla distribuzione delle targhe di prova.

Infatti, i procedimenti in parola risultano ancora parzialmente digitalizzati, essendo ancora gestiti sulla base di fascicoli cartacei, che le imprese di consulenza automobilistica sono tenute a consegnare agli Uffici Motorizzazione Civile per i controlli di competenza.

Allo stesso modo, per le richieste effettuate direttamente presso gli sportelli degli Uffici Motorizzazione Civile, questi ultimi acquisiscono ai propri atti fascicoli ancora cartacei con conseguenti obblighi di archiviazione.

L'attuazione delle finalità di semplificazione descritte non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, dovendo porre in essere attività di adeguamento delle procedure telematiche nei limiti degli stanziamenti iscritti a bilancio a legislazione vigente a carico del competente Capitolo di spesa 1276 del Bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche mediante la loro riprogrammazione.





Ministero dell'Economia e delle Finanze

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

(all. "A" alla direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 – G.U. n. 219 del 2008)

Provvedimento: Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, in materia di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli

Amministrazioni proponenti: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Referente dell'Amministrazione competente: Ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Il decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, adottato in attuazione della legge di semplificazione 24 novembre 2000, n. 340 (allegato A, n. 6), disciplina il procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli e di rilascio della relativa targa.

Detta autorizzazione consente la circolazione su strada di veicoli per i quali sussistono esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento.

In ragione di tali specifiche esigenze, l'autorizzazione alla circolazione di prova, unitamente alla relativa targa, può essere rilasciata solo agli operatori espressamente e tassativamente previsti dallo stesso d.P.R. n. 474 del 2001, vale a dire le case costruttrici di veicoli e di rimorchi, di carrozzerie, di pneumatici e di sistemi o dispositivi di equipaggiamento, i concessionari e gli agenti di vendita di veicoli, gli esercenti di officine di riparazione o di trasformazione, nonché gli istituti universitari e gli enti pubblici e privati di ricerca che conducono sperimentazioni su veicoli.

Al fine di superare definitivamente una serie impostazioni interpretative, insorte nella concreta applicazione delle disposizioni recate dal d.P.R. n. 474 del 2001 e che hanno dato luogo ad ostacoli al libero esercizio dell'attività di impresa dei soggetti legittimati alla circolazione di prova e ad

ingiustificate disparità di trattamento tra questi, il legislatore ha espressamente ammesso, con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, la possibilità di porre in circolazione di prova non solo i prototipi di veicoli non ancora omologati o i veicoli nuovi di fabbrica non ancora immatricolati, ma anche i veicoli già immatricolati, ancorché non in regola con gli obblighi di revisione (art. 80 c.d.s.) ovvero non muniti di propria copertura assicurativa RCA, statuendo che dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova risponde, ove ne ricorrono i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova (articolo 1, comma 3).

In tal modo, ed in coerenza con la *ratio* della circolazione di prova, è stata definitivamente chiarita l'ammissibilità dell'utilizzo della autorizzazione alla circolazione di prova da parte delle imprese di autoriparazione, che normalmente effettuano interventi tecnici su veicoli già immatricolati e, in specie, su veicoli che debbono essere sottoposti a revisione, e da parte delle imprese che commercializzano veicoli usati.

Infatti, le impostazioni interpretative insorte sia in sede amministrativa sia giurisprudenziale (v. per tutte: Cass., 2^a Sez. Civ., sent. n. 16310 del 4 agosto 2016), volte ad escludere dall'ambito oggettivo di applicabilità del DPR n. 474 del 2001 i veicoli già immatricolati e, in specie quelli con revisione scaduta o non muniti di copertura assicurativa RCA, hanno di fatto impedito, sul piano applicativo, l'utilizzo dell'autorizzazione alla circolazione di prova da parte delle predette imprese, con ripercussioni anche in termini degli equilibri concorrenziali delle rispettive sezioni di mercato.

In forza dei principi sanciti dal richiamato comma 3 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 121 del 2021, il successivo comma 4 ha quindi previsto l'aggiornamento delle disposizioni recate dal DPR n. 474 del 2001, *“anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti”*.

Pertanto, l'intervento normativo persegue anzitutto la finalità di introdurre correttivi al d.P.R. 24 novembre 2001, n. 474, prevedendo che l'autorizzazione alla circolazione di prova sia rilasciata, per la circolazione su strada, per le esigenze previste dall'articolo 1, comma 3, primo periodo, del decreto-legge n. 121 del 2021, vale a dire sia per i veicoli non ancora immatricolati, sia per i veicoli già immatricolati, anche se privi di revisione in corso di validità.

L'intervento normativo, inoltre, persegue anche la finalità di individuare il numero massimo delle autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili in capo a ciascun soggetto legittimato, in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti dei quali dispone.

Infine, sebbene non espressamente previsto dal sopra citato articolo 1 del decreto-legge n. 121 del 2021, l'adottando provvedimento persegue l'ulteriore finalità di introdurre ulteriori semplificazioni procedurali, rispetto a quelle già realizzate in attuazione delle disposizioni recate dal DPR n. 474 del 2001, attraverso la totale digitalizzazione dei processi di rilascio, di rinnovo e di revoca delle autorizzazioni alla circolazione di prova.

Tenuto conto del complessivo assetto del programma di transizione digitale della PA, e quindi in coerenza con il programma di governo, si intende infatti portare a compimento il processo di innovazione già introdotto con il decreto Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 novembre 2003, n. 374, alla stregua del quale si è reso possibile affidare alle imprese di consulenza automobilistica (legge 8 agosto 1991, n. 264 e ss. modificazioni) le attività di rilascio e di rinnovo delle autorizzazioni stesse, nonché quelle relative alla produzione e alla distribuzione delle targhe di prova.

Infatti, i procedimenti in parola risultano ancora parzialmente digitalizzati, essendo ancora gestiti sulla base di fascicoli cartacei, che le imprese di consulenza automobilistica sono tenute a consegnare agli Uffici Motorizzazione Civile per i controlli di competenza.

Allo stesso modo, per le richieste effettuate direttamente presso gli sportelli degli Uffici Motorizzazione Civile, questi ultimi acquisiscono ai propri atti ancora fascicoli cartacei con conseguenti obblighi di archiviazione.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

Il vigente decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, adottato in attuazione della legge di semplificazione 24 novembre 2000, n. 340 (allegato A, n. 6), disciplina il procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli e di rilascio della relativa targa.

A tal fine, detto regolamento:

- esonera i veicoli in circolazione di prova dall'obbligo (artt. 93, 110 e 114 c.d.s.) di essere muniti di carta di circolazione (art. 1, comma 1);
- individua tassativamente le finalità cui l'autorizzazione alla circolazione di prova è preordinata, vale a dire consentire la circolazione su strada di veicoli per i quali sussistono esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento (art. 1, comma 1);

- elenca tassativamente i soggetti destinatari dell'autorizzazione alla circolazione di prova, circoscrivendone l'ambito alle case costruttrici di veicoli e di rimorchi, di carrozzerie, di pneumatici e di sistemi o dispositivi di equipaggiamento, ai concessionari e agenti di vendita, agli esercenti di officine di riparazione o trasformazione, nonché agli istituti universitari e agli enti pubblici e privati di ricerca, che conducono sperimentazioni su veicoli (art. 1, comma 1);
- assegna al Ministero delle infrastrutture e **dei trasporti** ~~della mobilità sostenibili~~ la competenza al rilascio della autorizzazione, demandando a tale Dicastero la fissazione delle relative modalità (art. 1, comma 2);
- fissa i criteri di utilizzo della autorizzazione alla circolazione di prova, prevedendo che la stessa è utilizzabile per la circolazione di un solo veicolo per volta e che deve essere tenuta a bordo dello stesso, sul quale deve essere presente anche il titolare dell'autorizzazione o un suo dipendente munito di apposita delega ovvero un soggetto in rapporto di collaborazione funzionale con il titolare, purché tale rapporto sia attestato da idonea documentazione e il collaboratore sia munito di delega (art. 1, comma 4);
- fissa le caratteristiche tecniche della targa di prova, che deve recare una sequenza alfanumerica corrispondente al numero dell'autorizzazione (art. 2, commi 1, 3 e 4);
- prevede che la produzione e la distribuzione delle targhe di prova possa essere affidata ai soggetti esercenti attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (legge 8 agosto 1991, n. 264), utilizzando apparecchiature omologate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (art. 2, comma 2);
- fissa il principio per cui è consentito un unico esemplare di targa di prova per ogni autorizzazione (art. 2, comma 2);
- disciplina le ipotesi di smarrimento, sottrazione, deterioramento e distruzione sia dell'autorizzazione sia della targa prevedendo, ogni qualvolta sia rilasciata una nuova autorizzazione alla circolazione di prova, la distruzione della precedente targa a cura dello stesso titolare (art. 3)

L'intervento regolatorio, accogliendo i principi statuiti dall'articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 121 del 2021, consente di individuare regole certe in ordine all'utilizzo delle autorizzazioni alla circolazione di prova.

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.*

L'intervento regolatorio modifica gli articoli 1 e 2 e novella l'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, recante: "Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli".

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.*

Non sussistono elementi di incompatibilità con le disposizioni costituzionali.

5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

L'intervento regolatorio non risulta incompatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

L'intervento regolatorio rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

Lo schema di regolamento non comporta rilegificazioni. Il decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, è stato, comunque, adottato in attuazione della legge di semplificazione 24 novembre 2000, n. 340 (allegato A, n. 6).

L'intervento regolatorio, inoltre, introduce ulteriori semplificazioni amministrative prevedendo la totale digitalizzazione dei procedimenti di rilascio, di rinnovo e di revoca delle autorizzazioni alla circolazione di prova.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.*

Nella ormai ventennale concreta applicazione delle disposizioni recate dal d.P.R. n. 474 del 2001, si è registrata la sussistenza di difformità interpretative che certamente derivano dalla circostanza che la vigente disciplina della circolazione di prova ha, in taluni casi, ommesso di prevedere una espressa e chiara regolamentazione o non ha regolamentato in modo sufficientemente chiaro. Discordanze interpretative che sono state altresì accresciute dal pronunciamento della 2^a Sezione civile della Corte di Cassazione con la sentenza n. 16310 del 4 agosto 2016, secondo la quale la circolazione di prova non è consentita ai veicoli, già immatricolati, che non siano in regola con gli obblighi di revisione previsti dall'articolo 80 del codice della strada.

Non risultano pendenti giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

La materia non è oggetto di alcuna specifica prescrizione tecnica armonizzata a livello europeo.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano aperte procedure d'infrazione.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

La materia non è oggetto di alcuna specifica prescrizione a livello di obblighi internazionali imposti all'Italia in attuazione di accordi con altri Stati.

13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto.

PARTE III - ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Non sono state introdotte nuove definizioni, ma sono state individuate regole certe in ordine all'utilizzo delle autorizzazioni alla circolazione di prova.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Si è fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modifiche agli articoli 1, 2 e 3 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Non si rilevano effetti abrogativi impliciti derivanti dall'intervento regolatorio.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non sono presenti disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza o di interpretazione autentica o di deroga di norme vigenti.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non vi sono deleghe aperte riguardanti l'oggetto dello schema di decreto in esame.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Non sono previsti atti successivi attuativi.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Non è emersa la necessità di commissionare l'elaborazione di apposite statistiche all'Istituto nazionale di statistica.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(Allegato 2 della direttiva del P.C.M. in data 16 febbraio 2018 – G.U. 10 aprile 2018, n. 83)

Provvedimento: schema di decreto del Presidente della Repubblica, recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, in materia di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli

Amministrazione competente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Referente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: Ufficio legislativo.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

L'intervento normativo persegue la finalità di introdurre aggiornamenti al d.P.R. 24 novembre 2001, n. 474, in attuazione della delega contenuta nell'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ed in coerenza con i principi statuiti dal comma 3 del medesimo articolo 1.

La norma da ultimo richiamata, infatti, ha introdotto il principio alla stregua del quale, per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento, possono essere posti in circolazione di prova sia veicoli non ancora immatricolati, sia veicoli già immatricolati, anche in deroga agli obblighi di revisione (art 80 c.d.s.), chiarendo espressamente che l'obbligo di copertura assicurativa per danni contro i terzi ricade sul titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

La norma di delega ha altresì previsto che l'adeguamento delle disposizioni contenute nel d.P.R. n. 474/2001 sia finalizzato anche a stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare, in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti.

Con ciò, il legislatore ha inteso superare definitivamente una serie di criticità, scaturite dalla concreta applicazione del vigente d.P.R. n. 474 del 2001, che hanno dato luogo ad ostacoli al libero esercizio dell'attività di impresa dei soggetti legittimati alla circolazione di prova e ad ingiustificate disparità

di trattamento tra questi, nonché introdurre correttivi al fine di prevenire fenomeni di irregolare utilizzo delle autorizzazioni alla circolazione di prova e delle relative targhe.

Dette criticità sono derivate dalla circostanza che, per sopravvenuta interpretazione giurisprudenziale e conseguenziale prassi amministrativa, non è stata ritenuta legittima la circolazione di prova di veicoli già immatricolati e, in particolare, privi di revisione regolare in corso di validità o di una propria copertura assicurativa RCA; in conseguenza, gli operatori di settore che svolgono attività imprenditoriale avente ad oggetto veicoli usati (commercianti ed officine di autoriparazione) sono stati di fatto discriminati nell'utilizzo delle autorizzazioni alla circolazione di prova pur essendo annoverati, al pari degli altri operatori, dall'art. 1 del d.P.R. n. 474/2001, tra i soggetti legittimati alla circolazione di prova.

Nella predisposizione del testo del provvedimento in esame si è tenuto conto dell'analisi che era stata condotta, già prima dell'intervenuta delega legislativa, da apposito tavolo tecnico istituito con decreto dirigenziale n. 348 del 30 luglio 2014, cui hanno preso parte rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'interno.

In tale sede, infatti, i Dicasteri partecipanti avevano condiviso, sotto l'aspetto tecnico-normativo, la necessità di una serie di interventi a modifica del d.P.R. n. 474 del 2001, sentite anche le Associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei settori nell'ambito dei quali sono emerse le maggiori criticità nell'applicazione del medesimo d.P.R. n. 474 del 2001: l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA), la Federazione Italiana Concessionari Auto (FEDERAUTO) e l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri (UNRAE), nonché l'Associazione Nazionale tra le Imprese Assicuratrici (ANIA) per gli aspetti assicurativi della disciplina della circolazione di prova.

Gli esiti del confronto con le Associazioni interessate sono state trasfuse in uno schema di decreto del Presidente della Repubblica il cui *iter* di approvazione è stato interrotto in ragione del mancato concerto da parte del Ministero della giustizia che ha ritenuto che, in assenza di espressa previsione di legge, le proposte modifiche non potessero disporre in tema di responsabilità civile per danni cagionati dai veicoli in circolazione di prova e non potessero, altresì, consentire la circolazione di prova di veicoli già immatricolati e in deroga agli obblighi di revisione.

Tenuto conto delle sopravvenute disposizioni, contenute nell'articolo 1, commi 3 e 4, del decreto-legge n. 121 del 2021, il testo dell'adottando schema di regolamento riproduce parzialmente il testo già condiviso con il Ministero dell'interno e con le Associazioni di categoria coinvolte, al fine di adeguare il vigente decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, alle citate disposizioni.

Sebbene non espressamente previsto dalla delega legislativa, ma in coerenza con il complessivo assetto del programma di transizione digitale della PA, con il presente schema di regolamento si intendono altresì introdurre semplificazioni amministrative prevedendo che i procedimenti di rilascio, di rinnovo e di revoca della autorizzazione alla circolazione di prova siano gestite esclusivamente in via telematica.

Infine, per quanto concerne i possibili impatti, e tenuto conto delle finalità cui il provvedimento è volto, nessuna criticità è da prevedere né con riguardo agli operatori professionali né con riguardo ai cittadini.

Di converso, si prevede un abbattimento degli oneri informativi attraverso la completa digitalizzazione dei procedimenti di rilascio, di rinnovo e di revoca delle autorizzazioni alla circolazione di prova.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Il vigente decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, adottato in attuazione della legge di semplificazione 24 novembre 2000, n. 340 (allegato A, n. 6), disciplina il procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli e di rilascio della relativa targa.

Detta autorizzazione consente la circolazione su strada di veicoli per i quali sussistono esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento.

In ragione di tali specifiche esigenze, l'autorizzazione alla circolazione di prova, unitamente alla relativa targa, può essere rilasciata solo agli operatori espressamente e tassativamente previsti dallo stesso d.P.R. n. 474/2001, vale a dire le case costruttrici di veicoli e di rimorchi, di carrozzerie, di pneumatici e di sistemi o dispositivi di equipaggiamento, i concessionari e gli agenti di vendita di veicoli, gli esercenti di officine di riparazione o di trasformazione, nonché gli istituti universitari e gli enti pubblici e privati di ricerca che conducono sperimentazioni su veicoli.

In forza della sopravvenuta disposizione contenuta nell'articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 121 del 2021, la circolazione di prova è ora da ritenersi consentita, non solo ai prototipi di veicoli non ancora omologati ed ai veicoli nuovi di fabbrica non ancora immatricolati, ma anche ai veicoli già immatricolati ed anche se privi di revisione in corso di validità o di propria copertura assicurativa. Infatti, la norma, oltre ad aver posto una deroga all'articolo 80 c.d.s., ha altresì chiarito che gli obblighi assicurativi gravano sul titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova e che, in caso di danni a terzi, ne risponde, ove ricorrono i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

Nell'intento del legislatore, i principi accolti dalla richiamata disposizione perseguono lo scopo di risolvere definitivamente una serie di difformità interpretative ed applicative, scaturite anche da pronunce giurisprudenziali, che hanno escluso la possibilità dell'utilizzo delle autorizzazioni alla circolazione di prova per i veicoli già immatricolati e, in specie, con revisione scaduta o non muniti di propria copertura assicurativa RCA.

Al riguardo, in particolare si richiama la sentenza n. 16310 del 4 agosto 2016 della 2^a Sezione civile della Corte di Cassazione.

In tal modo, infatti, le officine di autoriparazione, che effettuano interventi sui veicoli già immatricolati e da presentare a revisione sono state di fatto escluse dall'utilizzo delle autorizzazioni alla circolazione di prova, così come i commercianti di veicoli usati i quali, in attesa del potenziale acquirente, risultano nella normalità dei casi privi di copertura assicurativa e, spesso, di revisione in corso di validità.

Le diverse impostazioni interpretative in materia, sia in sede amministrativa sia in sede giurisprudenziale, hanno avuto quindi la conseguenza di travalicare la *ratio* delle disposizioni contenute nel d.P.R. n. 474 del 2001, che il legislatore del 2021 ha inteso integralmente ripristinare. Ai fini dell'analisi degli effetti derivanti dalla modifica normativa, appare utile il confronto tra la consistenza numerica delle autorizzazioni alla circolazione di prova che risultano attive in quanto rilasciate o rinnovate nel corso del 2022 ("*Tabella 1*") con la consistenza numerica delle autorizzazioni attive nel 2021 ("*Tabella 2*"), prendendo in particolare a riferimento le evidenze di tipo quantitativo (evidenziate in giallo) riferite ai commercianti autorizzati di veicoli a motore e rimorchi e alle officine di riparazione e trasformazione, che costituiscono le categorie di operatori che presentano il maggior fabbisogno di autorizzazioni alla circolazione di prova e per i quali sussiste più frequentemente la necessità di effettuare dimostrazioni o prove tecniche su veicoli già immatricolati.

“Tabella 1” – Anno 2022 – Dati estrapolati dall’Archivio Nazionale dei veicoli alla data del 31.12.2022

Tipologia di Operatore	Numero di autorizzazioni attive	Numero di Operatori	Media
AGENTE DI VENDITA DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI SISTEMI O DISPOSITIVI D'EQUIPAGGIAMENTO DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	43	26	1,65
AGENTE DI VENDITA DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	667	169	3,95
AZIENDA CHE ESERCITA ATTIVITA' DI TRASFERIMENTO SU STRADA DI VEICOLI NON ANCORA IMMATRICOLATI	915	113	8,10
COMMERCIANTE AUTORIZZATO DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	134.994	1.282	105,30
COMMERCIANTE DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI SISTEMI O DISPOSITIVI D'EQUIPAGGIAMENTO DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	344	134	2,57
COMMISSIONARIO DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	74	39	1,90
COMMISSIONARIO DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI SISTEMI O DISPOSITIVI D'EQUIPAGGIAMENTO DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	239	38	6,29
CONCESSIONARIO DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI SISTEMI O DISPOSITIVI D'EQUIPAGGIAMENTO DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	241	76	3,17

CONCESSIONARIO DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	6.721	593	11,33
ESERCENTE DI OFFICINA DI RIPARAZIONE E TRASFORMAZIONE	52.840	1.192	44,33
FABBRICA COSTRUTTRICE DI CARROZZERIE	971	220	4,41
FABBRICA COSTRUTTRICE DI PNEUMATICI	89	23	3,87
FABBRICA COSTRUTTRICE DI SISTEMI O DISPOSITIVI D'EQUIPAGGIAMENTO DI VEICOLI A MOTORE E DI RIMORCHI	1.012	215	4,71
FABBRICA COSTRUTTRICE DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	3.480	304	11,45
ISTITUTO UNIVERSITARIO O ENTE PUBBLICO/PRIVATO DI RICERCA CHE CONDUCE SPERIMENTAZIONE SU VEICOLI	812	94	8,64
RAPPRESENTANTE DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	59	28	2,11
RAPPRESENTANTE DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI SISTEMI O DISPOSITIVI D'EQUIPAGGIAMENTO DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	60	18	3,33
Totale	203.561	4.564	44,60

“Tabella 2” - Anno 2021 – Dati estrapolati dall’Archivio Nazionale dei veicoli alla data del 31.12.2021

Tipologia di Operatore	Numero di autorizzazioni attive	Numero di Operatori	Media
AGENTE DI VENDITA DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI SISTEMI O DISPOSITIVI	1	1	1,00

D'EQUIPAGGIAMENTO DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI			
AGENTE DI VENDITA DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	23	13	1,77
AZIENDA CHE ESERCITA ATTIVITA' DI TRASFERIMENTO SU STRADA DI VEICOLI NON ANCORA IMMATRICOLATI	89	19	4,68
COMMERCIANTE AUTORIZZATO DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	9.648	781	12,35
COMMERCIANTE DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI SISTEMI O DISPOSITIVI D'EQUIPAGGIAMENTO DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	16	14	1,14
COMMISSIONARIO DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	2	1	2,00
COMMISSIONARIO DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI SISTEMI O DISPOSITIVI D'EQUIPAGGIAMENTO DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	83	4	20,75
CONCESSIONARIO DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI SISTEMI O DISPOSITIVI D'EQUIPAGGIAMENTO DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	10	9	1,11
CONCESSIONARIO DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	271	118	2,30
ESERCENTE DI OFFICINA DI RIPARAZIONE E TRASFORMAZIONE	2.476	573	4,32
FABBRICA COSTRUTTRICE DI CARROZZERIE	46	35	1,31
FABBRICA COSTRUTTRICE DI PNEUMATICI	6	1	6,00

FABBRICA COSTRUTTRICE DI SISTEMI O DISPOSITIVI D'EQUIPAGGIAMENTO DI VEICOLI A MOTORE E DI RIMORCHI	37	29	1,28
FABBRICA COSTRUTTRICE DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	178	52	3,42
ISTITUTO UNIVERSITARIO O ENTE PUBBLICO/PRIVATO DI RICERCA CHE CONDUCE SPERIMENTAZIONE SU VEICOLI	68	21	3,24
RAPPRESENTANTE DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	1	1	1,00
RAPPRESENTANTE DI FABBRICHE COSTRUTTRICI DI SISTEMI O DISPOSITIVI D'EQUIPAGGIAMENTO DI VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI	3	2	1,50
Totali	12.958	1.674	7,74

Dal raffronto dei dati riportati nelle precedenti *Tabelle*, appaiono quindi evidenti gli effetti prodotti dalle disposizioni recate dall'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 121/2021; ciò, in particolare, con riguardo alle due categorie di operatori considerati, vale a dire i commercianti autorizzati di veicoli e gli esercenti delle officine di riparazione e trasformazione, che hanno maggiormente sofferto, come già evidenziato, gli effetti applicativi della previgente disposizione.

Con riguardo ai commercianti autorizzati di veicoli a motore e rimorchi che hanno autorizzazioni alla circolazione di prova attive, si nota, infatti, che dalle 781 unità risultanti nel 2021, per un numero complessivo di 9.648 operatori, si è passati, nel 2022, a 1.282 unità, per un numero complessivo di 134.994 operatori, con un incremento della media *pro-capite* da 12,35 autorizzazioni nel 2021 a 105,30 autorizzazioni nel 2022.

Con riguardo, invece, agli esercenti delle officine di riparazione e trasformazione, dalle 2.476 autorizzazioni del 2021, per un numero complessivo di 573 operatori, si è passati, nel 2022, a 52.840 autorizzazioni, per un numero complessivo di 1.192 operatori, con un incremento della media *pro-capite* da 4,32 autorizzazioni nel 2021 a 44,33 autorizzazioni nel 2022.

Considerate, infine, le evidenze numeriche complessive, che vedono il numero delle autorizzazioni alla circolazione di prova incrementate di ben 190.603 unità dal 2021 al 2022, con una media *pro-*

capite che passa dal 7,74 (nel 2021) al 44,60 (nel 2022), appare suffragata altresì l'esigenza, avvertita dallo stesso legislatore, di contingentare il numero massimo delle autorizzazioni rilasciabili.

L'adeguamento delle disposizioni contenute nel d.P.R. n. 474/2001 appare quindi necessitata non solo dalla esigenza di allinearne i contenuti ai principi espressamente statuiti dall'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 121/2021, ma anche dalla esigenza di stabilire, così come richiesto dallo stesso legislatore, il numero massimo delle autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili in capo ad un medesimo operatore.

Si evidenzia, altresì, che l'articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 121/2021, consentendo dalla data di entrata in vigore della norma l'impiego della targa di prova anche su veicoli già immatricolati, ha reso opportuno intervenire anche sull'articolo 2 del d.P.R. n. 474/2001, inserendo la previsione che, in caso di utilizzo di targa di prova su veicoli già immatricolati, la medesima targa di prova non possa essere collocata in modo da limitare la visibilità e la leggibilità della targa di immatricolazione, né che quest'ultima possa essere rimossa durante la circolazione di prova. Tale integrazione appare necessaria per ragioni di coordinamento con le norme in materia di responsabilità solidale per le violazioni al Codice della Strada commesse durante la circolazione di un veicolo già immatricolato dotato di targhe di prova: infatti, poiché le disposizioni che regolano la responsabilità solidale in caso di violazioni non sono state modificate dal citato art. 1, comma 3, del decreto-legge n. 121/2021, essa resta ascrivibile a carico del proprietario del veicolo, il quale, come noto, viene identificato tramite la targa di immatricolazione. Per i fini menzionati, è stato inserito il comma 2-bis all'art. 2 del d.P.R. n. 474/2001.

Infine, è da segnalare l'ulteriore criticità derivante dalla parziale digitalizzazione dei procedimenti di rilascio, di rinnovo e di revoca delle autorizzazioni alla circolazione di prova, gestiti ancora sulla base di fascicoli cartacei.

In particolare, in forza delle disposizioni contenute nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 novembre 2003, n. 374, il rilascio e il rinnovo delle autorizzazioni alla circolazione di prova, nonché la produzione e la distribuzione delle relative targhe, può essere affidato agli Studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (legge 8 agosto 1991, n. 264) i quali sono tenuti ad acquisire le istanze e le documentazioni cartacee a supporto e a consegnarle all'Ufficio Motorizzazione Civile, successivamente al rilascio o al rinnovo dell'autorizzazione, al fine di consentire i controlli di competenza.

Allo stesso modo, per le richieste effettuate direttamente presso gli sportelli degli Uffici della motorizzazione civile, questi ultimi acquisiscono ai propri atti fascicoli cartacei con conseguenti obblighi di archiviazione.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

L'intervento normativo persegue la finalità di introdurre opportuni correttivi al d.P.R. 24 novembre 2001, n. 474, in coerenza con i principi sanciti dall'articolo 1, commi 3 e 4, del decreto-legge n. 121 del 2021, volti al superamento di rilevanti problematiche applicative emerse nel corso degli anni, nell'intento di:

- tutelare il diritto al libero esercizio dell'attività di impresa, da parte dei soggetti destinatari della disciplina, consentendo la circolazione di prova anche per i veicoli già immatricolati e, in specie, con revisione scaduta;
- rafforzare, conseguentemente, la tutela dei consumatori, attraverso regole certe in ordine all'utilizzo delle autorizzazioni alla circolazione di prova.
- rafforzare la tutela dei preminenti interessi di ordine pubblico, attraverso il contingentamento delle autorizzazioni rilasciabili in capo a ciascun soggetto legittimato, in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti occupati.

Il provvedimento, inoltre, persegue la finalità di digitalizzare interamente i procedimenti di rilascio, di rinnovo e di revoca delle autorizzazioni alla circolazione di prova, portando in tal modo a compimento il processo di innovazione già introdotto con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 novembre 2003, n. 374, in attuazione alle disposizioni contenute nell'articolo 2, comma 1, del d.P.R. n. 474/2001, alla stregua del quale si è reso possibile affidare alle imprese di consulenza automobilistica (legge n. 264 del 1991) le attività di rilascio e di rinnovo delle autorizzazioni stesse, nonché quelle relative alla produzione e alla distribuzione delle targhe di prova. In ragione della totale dematerializzazione delle istanze e delle documentazioni a corredo, il provvedimento persegue, altresì, la finalità di ridurre gli oneri informativi, così come evidenziati nel paragrafo C), gravanti sulle imprese legittimate per norma alla circolazione di prova nonché sulle imprese di consulenza automobilistica (legge n. 264 del 1991) abilitate, ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 novembre 2003, n. 374, al rilascio e al rinnovo delle autorizzazioni alla circolazione di prova nonché alla produzione ed alla distribuzione delle relative targhe, per ciò che attiene la consegna dei fascicoli cartacei presso gli sportelli degli Uffici Motorizzazione civile.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Con riferimento agli obiettivi di tutela del libero esercizio della libertà d'impresa e dei consumatori, gli indicatori di riferimento saranno rappresentati da:

- il numero di targhe di prova rilasciate a veicoli già immatricolati e, in specie, con revisione scaduta;
- il numero di targhe di prova rilasciate a ciascun soggetto legittimato, in base ai requisiti previsti dalla norma;
- il numero di casi accertati di irregolare utilizzo delle autorizzazioni di circolazione di prova.

Viceversa, il conseguimento dell'obiettivo dell'eliminazione degli oneri informativi gravanti sulle imprese legittimate per norma alla circolazione di prova, nonché sulle imprese di consulenza automobilistica (legge n. 264 del 1991) potrebbe essere misurato con indicatori quali la riduzione della durata dei procedimenti o il risparmio di costi connessi agli oneri di archiviazione dei documenti.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

L'intervento regolatorio è finalizzato ad adeguare il d.P.R. n. 474/ 2001 alla disposizione introdotta dall'articolo 1, comma 3, del D.L. n. 121/2021 che, nel consentire l'utilizzo dell'autorizzazione alla circolazione di prova anche per i veicoli già immatricolati, risolve un'annosa e molto dibattuta questione che ha gravato soprattutto sulle piccole e medio imprese ed è stata oggetto di numerosi quesiti da parte delle Associazioni di categoria, sia al Ministero dell'interno sia al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Inoltre, l'intervento è volto, in attuazione di quanto previsto dal comma 4 del comma 1 del citato D.L. n. 121/2021, a contingentare il numero delle autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili in capo ad uno stesso operatore in ragione delle effettive esigenze di impresa e, in conseguenza, a prevenire la diffusione di fenomeni di irregolare utilizzo delle autorizzazioni alla circolazione di prova.

Alla diffusione di tali fenomeni contribuiscono, peraltro, anche l'assenza di specifiche statuizioni volte a comprovare l'effettivo esercizio, da parte degli operatori del settore, delle attività che legittimano la circolazione di prova, nonché la previsione, originariamente stabilita per finalità di semplificazione, che il titolare provveda direttamente alla distruzione della targa di prova (ad esempio nel caso di smarrimento della relativa autorizzazione o quest'ultima scada di validità per mancato rinnovo).

L'intervento regolatorio, nel risolvere le criticità emerse nell'applicazione del vigente d.P.R. n. 474/2001, risponde altresì alle esigenze rappresentate dalle Associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei settori coinvolti, come esposto nella sezione 6 della presente Relazione.

Si evidenzia, al riguardo, che l'*iter* di approvazione dello schema di regolamento di modifica del citato d.P.R. n. 474/2001, avviato nel corso del 2021, ai fini dell'esame della riunione preparatoria

del Consiglio dei ministri, non si è perfezionato in conseguenza della mancata espressione del prescritto concerto da parte del Ministero della giustizia che, con nota del 27 maggio 2021, n. 754 ha evidenziato che alcune previsioni recate dallo stesso necessitassero di apposita delega a livello di norma primaria.

Tenuto conto delle osservazioni del Ministero della giustizia, nonché delle sopravvenute disposizioni, lo schema di regolamento è stato modificato con la finalità di adeguare il vigente decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, prevedendo, tramite l'espresso rinvio all'articolo 1, comma 3, primo periodo, del decreto-legge n. 121 del 2021, che la circolazione di prova è consentita anche ai veicoli già immatricolati, anche in deroga agli obblighi di revisione.

Infine, la prevista completa digitalizzazione dei procedimenti di rilascio, di rinnovo e di revoca delle autorizzazioni alla circolazione di prova appare coerente con gli obiettivi di digitalizzazione della P.A.

Pertanto, tenuto conto delle illustrate finalità, in fase di istruttoria del provvedimento in esame, è stata esclusa sia la cd. opzione zero sia il ricorso ad altre alternative tecniche, anche di natura non normativa.

Al riguardo, si evidenzia infatti che:

- per quanto attiene al principio sancito dall'art. 1, comma 3, primo periodo, del D.L. n. 121/2021, alla stregua del quale la circolazione di prova è consentita anche ai veicoli già immatricolati, non in regola con gli obblighi di revisione, l'applicabilità dello stesso non richiede invero l'adozione di alcun provvedimento di attuazione; in tale ambito, pertanto, sembrerebbe percorribile l'opzione di non intervento la quale, tuttavia, è stata esclusa nell'intento di ridefinire organicamente la materia anche a livello regolamentare;
- l'articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 121/2021, come già evidenziato, ha reso tuttavia opportuno intervenire sull'articolo 2 del d.P.R. n. 474/2001 per ragioni di coordinamento con le norme in materia di responsabilità solidale per le violazioni al Codice della Strada commesse durante la circolazione di un veicolo già immatricolato, inserendo la previsione che, in caso di utilizzo di targa di prova su veicoli già immatricolati, la medesima targa di prova non possa essere collocata in modo da limitare la visibilità e la leggibilità della targa di immatricolazione, né che quest'ultima possa essere rimossa durante la circolazione di prova;
- per quanto attiene al contingentamento delle autorizzazioni alla circolazione di prova, l'opzione di non intervento è stata esclusa, dovendo stabilire, con effetto innovativo rispetto all'ordinamento vigente, le condizioni e il numero massimo delle autorizzazioni rilasciabili; infatti, non è rinvenibile altra norma vigente, primaria o secondaria, suscettibile di applicazione in via analogica al caso di specie, né appare legittima l'ipotesi di provvedere in via meramente

amministrativa in considerazione degli effetti che il contingentamento delle autorizzazioni è suscettibile di produrre nei confronti della generalità degli operatori di settore, che incidono sulla autonomia organizzativa dell'attività di impresa;

- infine, anche per quanto concerne la digitalizzazione dei procedimenti di rilascio, di rinnovo e di revoca delle autorizzazioni alla circolazione di prova, è stata preferita l'opzione di intervento, in quanto il d.P.R. n. 474/2001 disciplina detti procedimenti secondo la logica tradizionale di erogazione dei servizi a sportello e di produzione di fascicoli cartacei da sottoporre al controllo degli UMC.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali e ambientali per categoria di destinatari

I destinatari degli effetti dell'intervento regolatorio sono costituiti, in primo luogo, dai soggetti legittimati all'utilizzo delle autorizzazioni alla circolazione di prova e delle relative targhe (case costruttrici di veicoli e di rimorchi, di carrozzerie, di pneumatici e di sistemi o dispositivi di equipaggiamento, ai concessionari e agenti di vendita, agli esercenti di officine di riparazione o trasformazione, nonché agli istituti universitari e agli enti pubblici e privati di ricerca, che conducono sperimentazioni su veicoli).

Rispetto a tali soggetti, la limitazione del numero delle autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili non determina impatti economici sfavorevoli, poiché il contingentamento è comunque rapportato al numero dei dipendenti e dei collaboratori occupati dall'impresa, e risponde quindi alle reali esigenze operative dell'impresa stessa.

La *ratio* del puntale individuale delle figure dei "dipendenti occupati" e dei "collaboratori" – questi ultimi riferibili a coloro che partecipano stabilmente all'attività di impresa sulla base di un contratto di agenzia di durata non inferiore a dodici mesi – è volta appositamente a limitare il numero delle autorizzazioni da rilasciare, al fine di evitarne un possibile uso indebito. Tale formulazione, pertanto, è stata preferita rispetto al riferimento unico agli "addetti", che implica un ampliamento della platea dei soggetti ai quali possono essere rilasciate le autorizzazioni in questione, essendo ricompresi in tale categoria anche i dipendenti impiegati con contratti di natura diversa da quelli di agenzia della durata non inferiore a dodici mesi.

Inoltre, l'espreso rinvio all'articolo 1, comma 3, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, costituisce una misura volta ad eliminare ostacoli alla attività di impresa, in specie per quanto concerne commercianti di veicoli usati e le officine di autoriparazione.

L'analisi svolta nella Sezione 1 ha infatti già evidenziato la crescita esponenziale, nel corso del 2022 e rispetto ai dati del 2021, sia del numero degli operatori (commercianti di veicoli e officine di

autoriparazione) richiedenti il rilascio o il rinnovo delle autorizzazioni alla circolazione di prova, sia del numero totale delle autorizzazioni attive, nonché l'incremento considerevole della media pro-capite delle autorizzazioni stesse.

I dati confermano quindi che, da un lato, la legittimazione della circolazione di prova dei veicoli già immatricolati ha favorito il rientro in mercato degli operatori, la cui attività ha ad oggetto questa tipologia di veicoli, vale a dire i commercianti di veicoli usati e le officine che effettuano interventi e prove tecniche su veicoli già circolanti, che le pronunce giurisprudenziali e la prassi amministrativa avevano di fatto escluso, e che, dall'altro, la misura del contingentamento del numero di autorizzazioni rilasciabili appare necessitata al fine di ricondurre lo stesso in un contesto di effettiva e proporzionata rispondenza alle esigenze di impresa.

Un ulteriore e notevole vantaggio deriva dalla dematerializzazione dei procedimenti amministrativi con conseguente semplificazione dei medesimi che divengono anche più efficaci, attraverso l'eliminazione dei documenti cartacei e l'accelerazione delle tempistiche sottese. Semplificazione che è suscettibile di produrre benefici vantaggi non solo per tutti gli operatori legittimati alla circolazione di prova ma anche per gli ulteriori destinatari dell'intervento regolatorio, costituiti dalle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (legge n. 264/1991) alle quali è stata esternalizzata la gestione dei procedimenti di rilascio e di rinnovo delle autorizzazioni e delle relative targhe, con conseguente abbattimento degli oneri informativi, così come illustrato al punto C) della Sezione 4.2.

4.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Non sussistono specifici effetti da segnalare.

B. Effetti sulla concorrenza

Le modifiche normative che vengono introdotte con l'intervento regolatorio in esame lasciano inalterati gli equilibri concorrenziali già in essere in conseguenza dell'applicazione del d.P.R. n. 474/2001. Ed anzi, tenuto conto delle finalità del provvedimento, dette modifiche, favoriscono la libera concorrenza riconducendo tutti gli operatori di settore su di un piano di perfetta parità.

Inoltre, la limitazione numerica delle autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili, rapportata alle effettive esigenze di impresa, costituisce il deterrente all'utilizzo improprio delle autorizzazioni stesse da parte di soggetti che, ponendo in essere azioni illecite o al limite della liceità, di fatto operano in violazione delle regole di leale concorrenza.

C. Oneri informativi

In ragione della dematerializzazione delle istanze e delle documentazioni a corredo, l'unico nuovo adempimento richiesto a carico dei titolari delle autorizzazioni alla circolazione di prova è quello di restituire la targa di prova quando la relativa autorizzazione non venga rinnovata o sia revocata, sia smarrita, rubata, deteriorata o distrutta, quando la targa stessa sia deteriorata e, infine, quando la targa smarrita o rubata rientri in possesso del suo titolare successivamente alla richiesta di rilascio di una nuova autorizzazione alla circolazione di prova.

Viene tuttavia previsto che la restituzione del documento o della targa possa avvenire non solo presso un UMC ma anche presso una impresa di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (legge n. 264/1991), per la relativa distruzione.

Peraltro, a parte l'ipotesi della revoca o del mancato rinnovo, la restituzione è normalmente coeva alla richiesta di rilascio di una nuova targa e di una nuova autorizzazione e, pertanto, costituisce un adempimento interamente assorbito nell'ambito del procedimento di rilascio della nuova targa e della nuova autorizzazione.

Si tratta, in ogni caso, di una rilevante garanzia per gli utenti della strada, considerato che le targhe di prova non assistite da una autorizzazione in corso di validità non possono essere coperte da assicurazione RCA.

Complessivamente, l'adempimento in parola è, inoltre, controbilanciato dai minori oneri informativi derivanti dalla completa digitalizzazione dei procedimenti di rilascio, di rinnovo e di revoca delle autorizzazioni alla circolazione di prova, con i seguenti effetti:

- riduzione delle tempistiche previste per la compilazione della modulistica;
- riduzione delle tempistiche originariamente previste per la presentazione a sportello della documentazione;
- riduzione delle tempistiche originariamente previste per l'acquisizione a sportello, della documentazione rilasciata dall'Amministrazione;
- eliminazione della tempistica prevista per l'archiviazione dei fascicoli su supporto cartaceo o su supporto informatico.

Prendendo a riferimento la richiesta di rilascio di una autorizzazione alla circolazione di prova, in base allo schema relativo al punto 2.1 "Imprese" dell'allegato 2 del D.P.C.M. 25 gennaio 2013, come modificato dal D.P.C.M. 18 marzo 2020, gli oneri informativi a legislazione vigente e quelli derivanti dal provvedimento in esame, evidenziati in giallo, risultano i seguenti:

**Oneri informativi a legislazione vigente per richieste presentate agli Uffici Motorizzazione
Civile**

Cod.	Attività amministrativa	Val. (€)	Variabili	Criteri
A	Acquisizione della modulistica	10	Modalità di acquisizione	Acquisizione on-line
		30		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello comunale
		70		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello provinciale
B	Compilazione di modulo di istanza/denuncia/comunicazione	20	Contenuto informativo	Richiesta di informazioni semplici e di immediata reperibilità
		100		Richiesta di informazioni di media complessità, derivanti da elaborazioni elementari
		800		Richiesta di informazioni di elevata complessità, derivanti da rilevazione di dati ad hoc e/o elaborazioni articolate
C	Predisposizione di rapporto/relazione/documento tecnico	140	Contenuto informativo	Documenti sintetici contenenti informazioni relative a fatti o circostanze di immediata disponibilità
		410		Documenti che richiedono rilevazioni o

				elaborazioni di semplice esecuzione
		700-3000		Documenti che richiedono rilevazioni o elaborazioni di complessità medio-alta
D	Annotazioni su formulari e registri	80	Complessità nella raccolta ed elaborazione delle informazioni e frequenza delle annotazioni	Annotazioni poco frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di bassa complessità
		180		Annotazioni poco frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di media complessità o annotazioni molto frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di bassa complessità
		220		Annotazioni molto frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di media o elevata complessità
E	Copia della documentazione	3	Complessità e voluminosità della	Copia di documenti semplici e poco voluminosi

		5	documentazione da copiare	Copia di documenti semplici e voluminosi
		15		Copia di documenti complessi
F	Effettuazione di pagamenti	5	Modalità di effettuazione	Pagamento on-line
		---		-----
		40		Pagamento a sportello
G	Trasmissione alla PA o a soggetti terzi	10	Modalità di presentazione e dislocazione territoriale degli sportelli	Trasmissione on-line, via fax o posta ordinaria
		30		Presentazione a sportello presso uffici dislocati almeno a livello comunale o via posta ordinaria
		70		Presentazione a sportello presso uffici dislocati almeno a livello sovra-comunale
H	Acquisizione della documentazione rilasciata dall'amministrazione	1	Modalità di presentazione e dislocazione territoriale degli sportelli	Trasmissione da parte della PA via e-mail, via fax o posta ordinaria
		30		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello comunale
		70		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello sovra-comunale
I	Archiviazione	10	Supporto di archiviazione e volume dei documenti da conservare	Archiviazione su supporto informatico o archiviazione di documenti semplici e poco voluminosi
		---		-----

		30		Archiviazione su supporto cartaceo di documenti complessi o voluminosi
L	Assistenza a verifica e ispezioni	50	Complessità delle informazioni richieste	Verifica di informazioni di semplice reperimento da parte dell'impresa
		-		
		220		Verifica di informazioni di complesso reperimento che possono richiedere l'effettuazione di elaborazioni da parte dell'impresa

La somma del valore in euro è pari a 188 che, moltiplicato per 4.564, che rappresenta il numero totale degli operatori che nel 2022 risultano intestatari di almeno una autorizzazione alla circolazione di prova, fornisce il risultato di € 858.032.

Oneri informativi derivanti dal provvedimento per richieste presentate agli Uffici

Motorizzazione Civile

Cod.	Attività amministrativa	Val. (€)	Variabili	Criteri
A	Acquisizione della modulistica	10	Modalità di acquisizione	Acquisizione on-line
		30		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello comunale
		70		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello provinciale
B	Compilazione di modulo di istanza/denuncia/comunicazione	10	Contenuto informativo	Richiesta di informazioni semplici e di immediata reperibilità

		100		Richiesta di informazioni di media complessità, derivanti da elaborazioni elementari
		800		Richiesta di informazioni di elevata complessità, derivanti da rilevazione di dati ad hoc e/o elaborazioni articolate
C	Predisposizione di rapporto/relazione/documento tecnico	140	Contenuto informativo	Documenti sintetici contenenti informazioni relative a fatti o circostanze di immediata disponibilità
		410		Documenti che richiedono rilevazioni o elaborazioni di semplice esecuzione
		700-3000		Documenti che richiedono rilevazioni o elaborazioni di complessità medio-alta
D	Annotazioni su formulari e registri	80	Complessità nella raccolta ed elaborazione delle informazioni e frequenza delle annotazioni	Annotazioni poco frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di bassa complessità
		180		Annotazioni poco frequenti che richiedono attività di raccolta ed

				elaborazione delle informazioni di media complessità o annotazioni molto frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di bassa complessità
		220		Annotazioni molto frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di media o elevata complessità
E	Copia della documentazione	3	Complessità e voluminosità della documentazione da copiare	Copia di documenti semplici e poco voluminosi
		5		Copia di documenti semplici e voluminosi
		15		Copia di documenti complessi
F	Effettuazione di pagamenti	5	Modalità di effettuazione	Pagamento on-line
		---		-----
		40		Pagamento a sportello
G	Trasmissione alla PA o a soggetti terzi	10	Modalità di presentazione e dislocazione territoriale degli sportelli	Trasmissione on-line, via fax o posta ordinaria
		30		Presentazione a sportello presso uffici dislocati almeno a livello comunale o via posta ordinaria

		70		Presentazione a sportello presso uffici dislocati almeno a livello sovra-comunale
H	Acquisizione della documentazione rilasciata dall'amministrazione	1	Modalità di presentazione e dislocazione territoriale degli sportelli	Trasmissione da parte della PA via e-mail, via fax o posta ordinaria
		30		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello comunale
		70		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello sovra-comunale
I	Archiviazione	10	Supporto di archiviazione e volume dei documenti da conservare	Archiviazione su supporto informatico o archiviazione di documenti semplici e poco voluminosi
		---		-----
		30		Archiviazione su supporto cartaceo di documenti complessi o voluminosi
L	Assistenza a verifica e ispezioni	50	Complessità delle informazioni richieste	Verifica di informazioni di semplice reperimento da parte dell'impresa
		-		
		220		Verifica di informazioni di complesso reperimento che possono richiedere l'effettuazione di

				elaborazioni da parte dell'impresa
--	--	--	--	------------------------------------

La somma del valore in euro è pari a 39 che, moltiplicato per 4.564, che rappresenta il numero totale degli operatori che nel 2022 risultano intestatari di almeno una autorizzazione alla circolazione di prova, fornisce il valore di € 177.996, con un risparmio pari a € 680.036, rispetto agli oneri informativi a legislazione vigente.

La digitalizzazione del procedimento, infatti, consente all'Ufficio Motorizzazione Civile di acquisire in via telematica le richieste di rilascio delle autorizzazioni alla circolazione di prova e la relativa documentazione a corredo, e di rendere disponibile in formato digitale il provvedimento autorizzatorio, azzerando quindi la necessità di due successivi accessi a sportello da parte del richiedente. Inoltre, l'archiviazione del fascicolo (digitale) è automatica e non richiede specifici interventi da parte dell'Ufficio.

Oneri informativi a legislazione vigente per richieste presentate agli Studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto

Cod.	Attività amministrativa	Val. (€)	Variabili	Criteri
A	Acquisizione della modulistica	10	Modalità di acquisizione	Acquisizione on-line
		30		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello comunale
		70		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello provinciale
B	Compilazione di modulo di istanza/denuncia/comunicazione	20	Contenuto informativo	Richiesta di informazioni semplici e di immediata reperibilità
		100		Richiesta di informazioni di media complessità, derivanti da elaborazioni elementari

		800		Richiesta di informazioni di elevata complessità, derivanti da rilevazione di dati ad hoc e/o elaborazioni articolate
C	Predisposizione di rapporto/relazione/documento tecnico	140	Contenuto informativo	Documenti sintetici contenenti informazioni relative a fatti o circostanze di immediata disponibilità
		410		Documenti che richiedono rilevazioni o elaborazioni di semplice esecuzione
		700-3000		Documenti che richiedono rilevazioni o elaborazioni di complessità medio-alta
D	Annotazioni su formulari e registri	80	Complessità nella raccolta ed elaborazione delle informazioni e frequenza delle annotazioni	Annotazioni poco frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di bassa complessità
		180		Annotazioni poco frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di media complessità o annotazioni molto frequenti che richiedono

				attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di bassa complessità
		220		Annotazioni molto frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di media o elevata complessità
E	Copia della documentazione	3	Complessità e voluminosità della documentazione da copiare	Copia di documenti semplici e poco voluminosi
		5		Copia di documenti semplici e voluminosi
		15		Copia di documenti complessi
F	Effettuazione di pagamenti	5	Modalità di effettuazione	Pagamento on-line
		---		-----
		40		Pagamento a sportello
G	Trasmissione alla PA o a soggetti terzi	10	Modalità di presentazione e dislocazione territoriale degli sportelli	Trasmissione on-line, via fax o posta ordinaria
		30		Presentazione a sportello presso uffici dislocati almeno a livello comunale o via posta ordinaria
		70		Presentazione a sportello presso uffici dislocati almeno a livello sovra-comunale

H	Acquisizione della documentazione rilasciata dall'amministrazione	1	Modalità di presentazione e dislocazione territoriale degli sportelli	Trasmissione da parte della PA via e-mail, via fax o posta ordinaria
		30		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello comunale
		70		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello sovra-comunale
I	Archiviazione	10	Supporto di archiviazione e volume dei documenti da conservare	Archiviazione su supporto informatico o archiviazione di documenti semplici e poco voluminosi
		---		-----
		30		Archiviazione su supporto cartaceo di documenti complessi o voluminosi
L	Assistenza a verifica e ispezioni	20	Complessità delle informazioni richieste	Verifica di informazioni di semplice reperimento da parte dell'impresa
		-		
		220		Verifica di informazioni di complesso reperimento che possono richiedere l'effettuazione di elaborazioni da parte dell'impresa

La somma del valore in euro è pari a 138 che, moltiplicato per 1.624, che costituisce il numero totale degli Studi di consulenza che nel 2022 risultano abilitati al rilascio delle autorizzazioni alla circolazione e delle relative targhe, fornisce il risultato di € 224.112.

Infatti, lo Studio di consulenza, pur potendo rilasciare direttamente al richiedente l'autorizzazione alla circolazione di prova, è tenuto a presentare allo sportello dell'Ufficio Motorizzazione Civile il fascicolo cartaceo, relativo alla autorizzazione rilasciata, per consentire all'Ufficio stesso di effettuare i controlli di competenza.

Oneri informativi derivanti dal provvedimento per richieste presentate agli Studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto

Cod.	Attività amministrativa	Val. (€)	Variabili	Criteri
A	Acquisizione della modulistica	10	Modalità di acquisizione	Acquisizione on-line
		30		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello comunale
		70		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello provinciale
B	Compilazione di modulo di istanza/denuncia/comunicazione	10	Contenuto informativo	Richiesta di informazioni semplici e di immediata reperibilità
		100		Richiesta di informazioni di media complessità, derivanti da elaborazioni elementari
		800		Richiesta di informazioni di elevata complessità, derivanti da rilevazione di dati ad hoc e/o elaborazioni articolate
C		140	Contenuto informativo	Documenti sintetici contenenti informazioni

	Predisposizione di rapporto/relazione/documento tecnico			relative a fatti o circostanze di immediata disponibilità
		410		Documenti che richiedono rilevazioni o elaborazioni di semplice esecuzione
		700-3000		Documenti che richiedono rilevazioni o elaborazioni di complessità medio-alta
D	Annotazioni su formulari e registri	80	Complessità nella raccolta ed elaborazione delle informazioni e frequenza delle annotazioni	Annotazioni poco frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di bassa complessità
		180		Annotazioni poco frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di media complessità o annotazioni molto frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle informazioni di bassa complessità
		220		Annotazioni molto frequenti che richiedono attività di raccolta ed elaborazione delle

				informazioni di media o elevata complessità
E	Copia della documentazione	3	Complessità e voluminosità della documentazione da copiare	Copia di documenti semplici e poco voluminosi
		5		Copia di documenti semplici e voluminosi
		15		Copia di documenti complessi
F	Effettuazione di pagamenti	5	Modalità di effettuazione	Pagamento on-line
		---		-----
		40		Pagamento a sportello
G	Trasmissione alla PA o a soggetti terzi	10	Modalità di presentazione e dislocazione territoriale degli sportelli	Trasmissione on-line, via fax o posta ordinaria
		30		Presentazione a sportello presso uffici dislocati almeno a livello comunale o via posta ordinaria
		70		Presentazione a sportello presso uffici dislocati almeno a livello sovra-comunale
H	Acquisizione della documentazione rilasciata dall'amministrazione	1	Modalità di presentazione e dislocazione territoriale degli sportelli	Trasmissione da parte della PA via e-mail, via fax o posta ordinaria
		30		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello comunale
		70		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello sovra-comunale

I	Archiviazione	10	Supporto di archiviazione e volume dei documenti da conservare	Archiviazione su supporto informatico o archiviazione di documenti semplici e poco voluminosi
		---		-----
		30		Archiviazione su supporto cartaceo di documenti complessi o voluminosi
L	Assistenza a verifica e ispezioni	10	Complessità delle informazioni richieste	Verifica di informazioni di semplice reperimento da parte dell'impresa
		-		
		220		Verifica di informazioni di complesso reperimento che possono richiedere l'effettuazione di elaborazioni da parte dell'impresa

La somma del valore in euro è pari a 48 che, moltiplicato per 1.624, che costituisce il numero totale degli Studi di consulenza che nel 2022 risultano abilitati al rilascio delle autorizzazioni alla circolazione e delle relative targhe, fornisce il risultato di € 77.952, con un risparmio pari a € 146.160 rispetto agli oneri informativi a legislazione vigente.

La digitalizzazione del procedimento, infatti, consente allo Studio di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di inviare in via telematica, all'Ufficio Motorizzazione Civile, il fascicolo contenente, in formato digitale, le richieste di rilascio delle autorizzazioni alla circolazione di prova e la relativa documentazione a corredo, al fine dei controlli di competenza dell'Ufficio stesso, evitando in tal modo l'accesso fisico allo sportello.

Detto controllo è anch'esso effettuato in via telematica, abbattendo in tal modo i tempi necessari (da una media di 20 minuti per le documentazioni cartacee, ad una media di 10 minuti per le documentazioni digitali).

Inoltre, anche in tal caso, l'archiviazione del fascicolo (digitale) è automatica e non richiede specifici interventi da parte dell'Ufficio.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Non si introducono livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

I contenuti delle modifiche apportate al decreto del Presidente della Repubblica n. 474/2001 discendono direttamente dalla delega contenuta nell'articolo 1, comma 4, del D.L. n. 121/2021, in coerenza con i principi statuiti dal comma 3 del medesimo articolo, i quali prevedono che:

- la circolazione di prova è ammessa, oltre che per i prototipi di veicoli non ancora omologati e per i veicoli non ancora immatricolati, anche per i veicoli già immatricolati e, in specie, per quelli con revisione scaduta;
- il numero massimo delle autorizzazioni rilasciabili in capo a ciascun soggetto legittimato sia contingentato in ragione dell'attività di impresa esercitata e del numero degli addetti occupati.

Dette modifiche, pertanto, favoriranno una applicazione uniforme, su tutto il territorio nazionale, delle disposizioni in materia di circolazione di prova, a supporto delle attività di controllo da parte degli Organi di polizia ed a garanzia degli operatori professionali dei settori interessati.

Infine, l'inserimento del comma 2-bis all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 474/2001 consentirà di garantire il rispetto le norme in materia di responsabilità solidale per le violazioni al Codice della Strada commesse durante la circolazione di un veicolo già immatricolato, anche a seguito delle modifiche introdotte dall'intervento regolatorio in esame.

5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

L'attuazione delle disposizioni recate dall'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in quanto Dicastero competente per materia, e segnatamente alla Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione che provvederà a diramare apposita circolare, indirizzata ai propri Uffici e agli operatori professionali dei settori interessati, contenente le necessarie istruzioni operative.

5.2 Monitoraggio

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il tramite degli UMC e avvalendosi anche delle segnalazioni da parte delle Forze dell'ordine, curerà il controllo ed il monitoraggio sulla corretta applicazione della disposizione recata dall'intervento regolatorio.

6. CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

1. Descrizione delle consultazioni svolte e delle relative modalità di realizzazione

Le consultazioni sono state svolte nel corso dei lavori del tavolo tecnico, istituito con decreto dirigenziale del 30 luglio 2014, n. 348 cui hanno partecipato rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'interno.

2. Elenco dei soggetti che hanno partecipato a ciascuna delle consultazioni

Le consultazioni sono state svolte alla presenza di tutti i partecipanti al tavolo tecnico e sono state rivolte alle le Associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei settori nell'ambito dei quali sono emerse le maggiori criticità nell'applicazione del d.P.R. n. 474/2001: l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA), la Federazione Italiana Concessionari Auto (FEDERAUTO) e l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri (UNRAE). È stata altresì consultata l'Associazione Nazionale tra le Imprese Assicuratrici (ANIA) per gli aspetti assicurativi della disciplina della circolazione di prova.

3. Periodi in cui si sono svolte le consultazioni

Le consultazioni si sono svolte, in particolare, tra il mese di giugno 2018 ed il mese di febbraio 2019.

4. Principali risultati emersi dalle consultazioni

Dalle consultazioni è emersa l'unanime assenso riguardo al merito delle modifiche al d.P.R. n. 474/2001 recate dal provvedimento in esame, in specie per ciò che concerne la limitazione numerica delle autorizzazioni alla circolazione di prova. Tutte le parti consultate hanno manifestato piena condivisione dei contenuti dell'intervento regolatorio in quanto contribuiscono efficacemente al superamento di ostacoli all'attività di impresa, derivanti da pregresse impostazioni interpretative, che hanno di fatto travalicato la stessa *ratio* della disciplina della circolazione di prova.

7. PERCORSO DI VALUTAZIONE

Il tavolo tecnico, nell'ambito dei cui lavori sono state svolte le consultazioni con le Associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei settori e durante i quali sono emerse le maggiori criticità nell'applicazione del d.P.R. 474 del 2001, ha provveduto ad individuare i contenuti dell'intervento regolatorio.

I contenuti dell'intervento regolatorio costituiscono, pertanto, la sintesi delle analisi condotte dal predetto tavolo tecnico e sono aderenti ai criteri di delega contenuti nel decreto-legge n. 121 del 2021. Nella individuazione di detti contenuti, non sono state incontrate specifiche difficoltà, essendo stato unanime il consenso in ordine alle finalità da perseguire.

Non è stato inoltre necessario richiedere consulenze esterne.