

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Oggetto: schema di decreto legislativo recante: "Razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettera d), della legge 7 agosto 2015, n. 124".

Nel nostro Paese i servizi relativi alla gestione dei dati relativi ai veicoli sono gestiti da due soggetti: il Dipartimento per i Trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale (DTT), attraverso gli uffici centrali e periferici della Motorizzazione Civile (UMC), e l'Automobile Club Italiano (A.C.I.), attraverso il Pubblico registro automobilistico (P.R.A.) Tale impostazione ha origini normative in quanto l'ordinamento prevede, per ciascun veicolo soggetto al regime dei beni mobili registrati, la sussistenza di due documenti distinti:

- a) la Carta di Circolazione, di modello comunitario, obbligatoria per la circolazione su strada, il cui rilascio è affidato alla competenza della Motorizzazione Civile (articolo 93 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: "*Nuovo codice della strada*" e decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 14 febbraio 2000, recante: "*Attuazione della direttiva 1993/38/CE del Consiglio del 29 aprile 1999 relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli*");
- b) il Certificato di Proprietà, necessario all'atto della alienazione o della cessazione dalla circolazione del mezzo, il cui rilascio è affidato alla competenza dell'A.C.I. che gestisce il P.R.A. (regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436, convertito dalla legge 19 febbraio 1928, n. 510, recante: "*Disciplina dei contratti di compravendita degli autoveicoli ed istituzione del Pubblico Registro Automobilistico presso le sedi dell'Automobile club d'Italia*" e regio decreto 29 luglio 1927, n. 1814, recante: "*Disposizioni di attuazione e transitorie del regio decreto legislativo 15 marzo 1927, n. 436, concernente la "Disciplina dei contratti di compravendita degli autoveicoli ed istituzione del Pubblico Registro Automobilistico presso le sedi dell'Automobile club d'Italia"*).

Con riferimento ai soli veicoli, i compiti e le funzioni di competenza della Motorizzazione Civile sono relativi alla gestione delle informazioni concernenti: le anagrafiche degli intestatari, i dati tecnici, le assicurazioni RCA e gli incidenti gravi che interessano autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, nonché tutti i restanti veicoli che non sono soggetti al regime dei mobili registrati (rimorchi di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonn., ciclomotori, macchine agricole e macchine operatrici).

La Motorizzazione civile gestisce inoltre tutte le anagrafiche degli abilitati alla guida con informazioni relative alla tipologia di abilitazione, comprese quelle di tipo professionale, alle infrazioni, ai punti patente, ad eventuali elementi ostativi alla guida, nonché le anagrafiche di medici e agenzie abilitati.

I servizi sono erogati sulla base delle informazioni contenute nella banca dati della Direzione Generale per la Motorizzazione, composta dall'Archivio nazionale dei veicoli (A.N.V.) e dall'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida (A.N.A.G.), istituiti dagli articoli 225 e 226 del richiamato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.



All'interno di queste banche dati sono registrati tutti i dati e le informazioni relative a ciascun veicolo circolante sul territorio nazionale, dall'omologazione all'immatricolazione e fino alla cessazione dalla circolazione. Sono tracciate, nel corso dell'intera "vita tecnica" del veicolo, modifiche e aggiornamenti per ciò che riguarda dati tecnici e intestatario/utilizzatore del veicolo. Inoltre, nell'A.N.V., confluiscono i dati dell'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici (A.N.I.A.) relativi alla copertura per responsabilità civile e relativa scadenza abbinata alla targa di ciascun veicolo (di cui all'articolo 21, comma 3, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, recante: "*Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese*"). Il P.R.A. raccoglie, invece, le informazioni che riguardano la proprietà dei soli veicoli in circolazione inquadrati dall'articolo 2683 del Codice Civile come "beni mobili registrati" (autoveicoli, motoveicoli, rimorchi > 3,5 tonn.). Il P.R.A. contiene tutte le informazioni relative alle vicende giuridiche e patrimoniali dei veicoli soggetti ad iscrizione, compresi i dati necessari alla riscossione dell'IPT; i dati del P.R.A. non vengono però aggiornati nel corso della vita del veicolo, se non nel caso di cessione.

La banca dati del P.R.A. in materia di circolazione rappresenta, dunque, un sottoinsieme dell'A.N.V., in quanto i veicoli soggetti a registrazione costituiscono un sottoinsieme dell'intero parco circolante. Per queste tipologie di veicoli, la banca dati del P.R.A. contiene solo alcune informazioni concernenti la proprietà non contenute nell'A.N.V. quali, ad esempio, iscrizioni di ipoteche e privilegi e fermi amministrativi. La diversità contenutistica dei due archivi determina la necessità di un'attività di allineamento continuo attraverso un flusso informativo tra l'A.N.V. e il P.R.A., in particolare per tutte le immatricolazioni di veicoli nuovi (operazione di associazione di un veicolo ad un nuovo intestatario) o per i passaggi di proprietà (variazione intestatario di veicolo già immatricolato). In virtù del fatto che la carta di circolazione registra tutti gli aggiornamenti tecnico-amministrativi nel corso della vita del veicolo, mentre il certificato di proprietà esclusivamente l'eventuale cessione ad altro proprietario, l'A.N.V. presenta un livello di completezza ed attendibilità dei dati maggiore rispetto a quello del P.R.A.

In base al confronto con i principali Club europei assimilabili all'A.C.I. (Gran Bretagna, Germania, Olanda, Spagna), non esistono altri casi in cui si realizzi la coesistenza di ruolo pubblico e ruolo istituzionale di sostegno all'evoluzione del fenomeno automobilistico. Negli altri contesti europei, infatti, i Club automobilistici si sostengono mediante i ricavi provenienti dalle sole attività istituzionali, con portafogli di prodotti comunque assimilabili a quelli dell'A.C.I.

Pertanto, l'articolo 8, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 7 agosto 2015, n. 204, ha previsto la "*riorganizzazione, ai fini della riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli e della realizzazione di significativi risparmi per l'utenza, anche mediante trasferimento, premia valutazione della sostenibilità organizzativa ed economica, delle funzioni svolte dagli uffici del Pubblico registro automobilistico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con conseguente introduzione di un'unica modalità di archiviazione finalizzata al rilascio di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, da perseguire anche attraverso l'eventuale istituzione di un'agenzia o altra struttura sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica; svolgimento delle relative funzioni con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente*".



Il successivo comma 5 ha disposto, tra l'altro, che "I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati su proposta del Ministro delegato per la semplificazione e la pubblica amministrazione, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con i Ministri interessati, previa acquisizione del parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e del parere del Consiglio di Stato, che sono resi nel termine di quarantacinque giorni dalla data di trasmissione di ciascuno schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema di ciascun decreto legislativo è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari e della Commissione parlamentare per la semplificazione, che si pronunciano nel termine di sessanta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato."

La delega pone, dunque, al legislatore delegato l'obiettivo di adottare un documento unico di circolazione contenente i dati relativi alla proprietà e quelli relativi alla circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, in modo da ottenere significativi risparmi per l'utenza.

Il legislatore delegante dà libertà di scelta sulle modalità attraverso le quali perseguire tale risultato. La disposizione prevede infatti che ciò avvenga attraverso la costituzione di un'Agenzia o mediante il trasferimento delle funzioni del PRA al MIT o attraverso un'unica modalità di archiviazione. Ciò, sempre ai sensi della norma di delega, deve avvenire attraverso lo svolgimento delle funzioni a risorse umane finanziarie e strumentali invariate.

Poiché si tratta di emettere un unico documento, ciò non può che avvenire attraverso la presentazione di un'unica domanda e di un unico soggetto che firma la certificazione dei dati contenuti nel documento unico.

Il modello scelto, in quanto ritenuto maggiormente sostenibile, sia sotto il profilo tecnico organizzativo che sotto il profilo finanziario, è quello di giungere all'emissione del documento unico attraverso un'unica modalità di archiviazione, ferme restando le competenze in capo all'ACI, per quanto riguarda le competenze in ordine al PRA e ai dati in esso contenuti, e al MIT per quanto concerne la carta di circolazione, che saranno svolte a risorse invariate. Sia l'Agenzia, infatti, che il trasferimento delle funzioni al MIT, avrebbero determinato per l'A.C.I. la perdita della principale fonte di finanziamento, con possibile disequilibrio o comunque necessità di una profonda riorganizzazione delle proprie società.

E' stato pertanto predisposto l'allegato schema di decreto legislativo che è stato approvato in via preliminare nella riunione del Consiglio dei Ministri del 23 febbraio u.s.

Sullo schema di decreto è stato acquisito il parere della Conferenza Unificata in data 20 aprile 2017, il parere del Consiglio di Stato reso nell'adunanza del 28 marzo 2017 e il parere delle commissioni parlamentari competenti.

In particolare il Consiglio di Stato, pur riconoscendo la legittimità della scelta operata dal Governo, ha tuttavia evidenziato che la delega avrebbe consentito una più ampia riorganizzazione dei processi e delle strutture attraverso varie modalità, quali la creazione di un'Agenzia, il trasferimento delle funzioni PRA al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o, ancora, attraverso un'unica modalità di archiviazione. Al riguardo, come si è avuto modo più volte di sottolineare, tale scelta incide profondamente sul versante dei costi amministrativi e, pertanto, si ritiene necessario procedere ad una sperimentazione almeno annuale sull'applicazione delle nuove procedure sottese all'introduzione del Documento unico prima di giungere eventualmente ad un'unica modalità di archiviazione. La scelta operata dal decreto è,



dunque, quella di trasmettere una relazione al Parlamento nella quale si dà conto dei dati sulla fattibilità economica e sui riflessi organizzativi sia in capo al Ministero che all'ACI-PRA e, soltanto successivamente, si provvederà all'istituzione di un archivio unico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In tale senso lo schema di decreto è stato integrato rispetto al testo approvato in via preliminare, prevedendo una disposizione "ad hoc".

Il Consiglio di Stato, analogamente peraltro alle Commissioni parlamentari, ha evidenziato le criticità sottese alla perentorietà del termine di adozione del decreto di cui all'articolo 2, la cui scadenza potrebbe vanificare di fatto l'intera riforma. Al fine di evitare tale possibilità, si è provveduto ad integrare il medesimo articolo 2 prevedendo che, in caso di mancata adozione del decreto ivi previsto, resta fermo l'obbligo di corrispondere le tariffe e le imposte di bollo previste a normativa vigente. Inoltre dall'articolo 1 si espunge l'inciso "subordinatamente all'adozione del decreto di cui all'articolo 2", in modo da rendere chiaro che il Documento unico è rilasciato comunque a decorrere dal 1 luglio 2018, ferma restando la corresponsione di imposte di bollo e tariffe previste a normativa vigente.

Lo schema di decreto recepisce tutte le proposte emendative presentate in sede di Conferenza, di cui si dà evidenza nei rispettivi articoli di riferimento. Peraltro, in merito a quanto richiesto dall'UPI in sede di Conferenza, risulta evidente che lo schema di decreto in esame non incide in alcun modo sulla disciplina dell'imposta provinciale di trascrizione e sulle relative fattispecie previste dal relativo regolamento di attuazione.

Per quanto riguarda le condizioni e le osservazioni delle commissioni parlamentari competenti, si segnala che le stesse sono state attentamente valutate e delle relative valutazioni si dà evidenza negli articoli di riferimento, che di seguito si illustrano.

L'articolo 1 introduce il documento unico di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi ricadenti nel regime dei beni mobili registrati di cui al libro VI, titolo I, capo III, Sezione I, del codice civile. Tale documento è costituito dalla carta di circolazione nella quale sono annotate anche le informazioni contenute nel certificato di proprietà. Pertanto nella carta di circolazione, quale documento unico di circolazione e di proprietà, sono annotati i dati tecnici del veicolo, i dati di intestazione del veicolo, i dati relativi alla situazione giuridico-patrimoniale del veicolo, i dati relativi alla sussistenza di privilegi e di provvedimenti di fermo amministrativo e i dati relativi alla cessazione del veicolo dalla circolazione conseguente alla sua demolizione o alla sua definitiva esportazione all'estero. Al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) è attribuita la competenza del rilascio della carta di circolazione, intesa come documento unico di circolazione e di proprietà, con validità di certificazione dei dati in essa contenuti, ferma restando la responsabilità, in capo a ciascuna amministrazione (MIT e Pubblico registro automobilistico - PRA) dei dati in essa contenuti. Al fine di superare i rilievi del Consiglio di Stato e delle commissioni parlamentari in ordine alle criticità sottese alla perentorietà del termine, la cui scadenza potrebbe vanificare di fatto l'intera riforma, è stato espunto l'inciso "subordinatamente all'adozione del decreto di cui all'articolo 2", in modo da rendere chiaro che il Documento unico è rilasciato comunque a decorrere dal 1 luglio 2018, ferma restando la corresponsione di imposte di bollo e tariffe previste a normativa vigente.

In accoglimento di un emendamento proposto in sede di Conferenza, il comma 3 è stato modificato prevedendo l'annotazione nella carta di circolazione anche di quei provvedimenti amministrativi e giudiziari che incidono sulla proprietà e sulla disponibilità del veicolo,



annotati presso il PRA e che il decreto che disciplina le modalità con cui vengono annotati tali dati sia adottato di concerto con il Ministro della giustizia che svolge attività di vigilanza sul PRA. La proposta emendativa è stata tuttavia opportunamente riformulata, in quanto i dati attinenti sia ai privilegi sia ai provvedimenti amministrativi e giudiziari che incidono sulla proprietà e sulla disponibilità dei veicoli non possono intendersi "certificati dal PRA", ma da questo solo "annotati", in quanto la funzione certificatoria può essere riferita esclusivamente all'unico documento nel quale vengono annotati sia i dati di circolazione sia i dati di proprietà dei veicoli, vale a dire la carta di circolazione.

L'articolo 2 definisce la procedura per il rilascio del documento in parola. In particolare, il soggetto interessato presenta istanza, avvalendosi di un modello unificato definito con decreto del MIT, corredata dalla relativa documentazione presso qualsiasi Sportello telematico dell'automobilista (STA), nelle sole ipotesi rientranti nel campo di applicazione del d.P.R. 19 settembre 2000, n. 358, o presso il competente Ufficio Motorizzazione Civile (UMC). Non è stata accolta l'osservazione della IX Commissione Camera relativamente alla possibilità generalizzata di presentare l'istanza anche presso singole imprese di consulenza automobilistica, in quanto il documento unico può essere rilasciato solo dagli STA e, pertanto, soltanto da quelle imprese di consulenza che siano abilitate come tali.

Per il rilascio e l'aggiornamento della carta di circolazione è corrisposta una tariffa unica determinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottare, entro il termine perentorio del 30 aprile 2018, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia, in misura comunque non superiore alla somma dell'importo delle due tariffe previste a normativa vigente, tenuto conto dei costi dei servizi. Con il medesimo decreto, è altresì, determinato, l'importo dell'imposta di bollo unificata in misura tale da assicurare che siano garantiti, a seguito dell'unificazione dei documenti i medesimi effetti finanziari previsti a legislazione vigente, senza impatti negativi sui saldi di bilancio e sono disciplinate le modalità di versamento delle tariffe all'ACI e alla Motorizzazione civile, per gli importi di rispettiva competenza. Rispetto al testo approvato in via preliminare, nel testo presentato per il secondo esame preliminare, in parziale accoglimento della condizione della V commissione bilancio, è stato precisato che tale versamento avvenga, per quanto di competenza, in maniera diretta all'ACI, mentre, al MIT secondo il meccanismo del versamento all'entrata del bilancio dello Stato e la successiva riassegnazione ai pertinenti capitoli di spesa. Ciò in quanto, altrimenti, si determinerebbe la violazione del principio secondo cui per le attività svolte dalle articolazioni della amministrazioni pubbliche le entrate devono affluire al bilancio dello Stato, configurandosi, sostanzialmente, una gestione fuori bilancio. Trattasi di modifica che non incide sulla finanza pubblica, in quanto si confermano le attuali modalità di versamento delle tariffe.

Sulla scorta di un'osservazione della IX Commissione Camera e della commissione semplificazione si prevede che tale decreto interministeriale venga adottato sentita l'ACI, le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese di consulenza automobilistica e previo parere delle commissioni parlamentari competenti, prevedendo, tuttavia, che le stesse si esprimano entro il termine di quindici giorni decorrenti dalla data di trasmissione. Inoltre, in accoglimento di medesima condizione delle Commissioni di Camera e Senato, che hanno chiesto che siano garantite ai cittadini, sin dal momento di prima attuazione del provvedimento in esame, per quanto riguarda gli adempimenti di loro spettanza, la piena accessibilità alle modalità di pagamento informatiche e on-line, la disposizione è stata integrata nel senso richiesto. In accoglimento di una condizione della IX Commissione Camera, è stato altresì



previsto che la riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati derivanti dall'attuazione della presente disciplina devono essere integralmente destinati a realizzare risparmi per l'utenza. Infine, nell'ottica di superare i rilievi mossi sia dal Consiglio di Stato che dal Senato in ordine alle criticità sulla perentorietà del termine, la cui scadenza potrebbe vanificare di fatto l'intera riforma, si è provveduto ad integrare il comma 2 prevedendo che in caso di mancata adozione del decreto di cui al comma 2, resta fermo l'obbligo di corrispondere le tariffe e le imposte di bollo previste a normativa vigente e di procedere ai relativi aggiornamenti con decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Gli STA e gli UMC, ricevute le istanze e la relativa documentazione, trasmettono per via telematica i dati al Centro elaborazione dati (CED) presso il MIT, che gestisce l'Archivio nazionale dei veicoli (ANV) il quale contestualmente trasmette, esclusivamente per via telematica, i dati relativi alla proprietà ed allo stato giuridico del veicolo al PRA, unitamente alla relativa documentazione in formato elettronico.

Lo stesso CED, dopo aver verificato la congruenza dei dati ricevuti, anche utilizzando le procedure di validazione messe a disposizione dal sistema informativo del PRA, consente agli STA e agli UMC di stampare la carta di circolazione.

Il PRA provvede quindi alle necessarie iscrizioni e trascrizioni; laddove, entro il termine di tre giorni lavorativi dal rilascio della carta di circolazione, il PRA accerti irregolarità, ricusa la formalità di iscrizione o di trascrizione e ne dà immediata comunicazione al competente UMC, che provvede ad informare gli organi di polizia al fine del ritiro della carta di circolazione ai sensi dell'articolo 101, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La disposizione è stata integrata in accoglimento di una proposta emendativa in sede di Conferenza, al fine di chiarire che la disciplina di riferimento è anche quella contenuta nel codice civile e nelle altre disposizioni speciali che regolano l'istituto.

Infine, le istanze volte alla annotazione nel PRA di privilegi e di cessazione dalla circolazione sono presentate agli UMC e agli STA, che provvedono a trasmettere per via telematica i dati al CED. I provvedimenti di fermo amministrativo sono invece notificati dal concessionario della riscossione direttamente al MIT attraverso il collegamento telematico con il CED. Sulla scorta di una proposta emendativa avanzata in sede di Conferenza Unificata, la disposizione di cui al comma 7 è stata modificata nel senso di prevedere, a maggior chiarimento della portata applicativa della disposizione, che le istanze volte alla annotazione delle ipoteche e dei privilegi nel PRA possano essere presentate direttamente anche presso gli Uffici PRA, ad eccezione dell'ipotesi relativa alla cessazione della circolazione dei veicoli, trattandosi di un dato che deve essere annotato non solo al PRA ma anche nell'ANV, e di prevedere che i provvedimenti di fermo amministrativo, e di revoca dello stesso, notificati al MIT dal Concessionario della riscossione siano comunicati dal CED del MIT, in via telematica, al sistema informativo del PRA, ciò in quanto descrive più chiaramente gli adempimenti di cooperazione tra la banca dati del MIT e la banca dati del PRA.

L'articolo 3 individua ulteriori disposizioni. In particolare, si prevede che il MIT acceda a titolo gratuito e in via telematica a tutte le informazioni contenute nel PRA, al fine di ottemperare alle vigenti disposizioni, anche europee. Vengono inoltre fatte salve le disposizioni in materia di imposta provinciale di trascrizione. Nel testo approvato in via definitiva è stato corretto un mero refuso con riferimento alla corretta data del decreto legislativo n. 68 del 2011 e non 2001, come previsto nel testo approvato in via preliminare ed è stato previsto che il MIT



rende disponibili al PRA i dati necessari allo svolgimento dell'attività di riscossione dell'imposta provinciale di trascrizione.

L'articolo 4 è stato introdotto in sede di approvazione definitiva, al fine di corrispondere ai rilievi del Consiglio di Stato e delle commissioni parlamentari che hanno messo in luce la possibilità, da parte del Governo, di un più ampio esercizio della delega che avrebbe consentito di giungere ad una modalità di archiviazione unica. Pertanto, per le ragioni già esposte in premessa, la disposizione prevede la trasmissione di una relazione al Parlamento, nella quale si dà conto dei dati sulla fattibilità economica e sui riflessi organizzativi sia in capo al Ministero che all'ACI-PRA ai fini della valutazione in ordine all'eventuale istituzione di un archivio unico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Al comma 2 si prevede che con regolamento, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'ACI, da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro ventiquattro mesi dall'introduzione del documento unico, sono definite le modalità organizzative dell'eventuale archivio unico da istituirsi presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in modo da assicurare la riduzione dei costi di gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli, facendo salvi i diritti attivi e passivi dei contratti in essere alla data del predetto decreto.

L'articolo 5 contiene disposizioni di coordinamento. In particolare sono apportate le opportune modifiche alla normativa vigente, in specie al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante: "Nuovo codice della strada", all'articolo 231, comma 5, del decreto legislativo 30 aprile 2006, n. 152, rinviando all'adozione di successivi regolamenti le necessarie modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 recante: "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada", e al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, recante: "Regolamento recante norme per la semplificazione del procedimento relativo alla immatricolazione, ai passaggi di proprietà e alla reimmatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi", con il quale è stato istituito lo Sportello telematico dell'automobilista.

In accoglimento di una condizione della 8^a Commissione Senato, che ha chiesto che sia previsto, per quanto riguarda la definitiva esportazione all'estero a fini di reimmatricolazione di autoveicoli e motoveicoli, non solo l'obbligo della preventiva radiazione ma anche l'obbligo a carico dell'intestatario del veicolo di sottoporlo a nuova revisione se la precedente è stata effettuata più di sei mesi prima della richiesta di radiazione e di munirsi di foglio di via e di targa provvisoria per l'esportazione, previa restituzione delle targhe e della carta di circolazione, la disposizione di cui all'articolo 103, comma 1 del codice della strada è stata modificata nel senso richiesto.

L'articolo 6 prevede le necessarie disposizioni transitorie, disponendo che le carte di circolazione e i certificati di proprietà, anche in formato elettronico, rilasciati anteriormente all'entrata in vigore del presente decreto mantengono la loro validità fino a che non intervenga una modifica concernente i dati relativi ai veicoli di cui all'articolo 1, comma 2, lettere a), b) e c), che richieda l'emissione di una nuova carta di circolazione. In accoglimento di una condizione della IX Commissione della Camera e di analoga osservazione del Senato, la disposizione è stata modificata al fine di chiarire che manterranno la loro validità non solo le carte di circolazione rilasciate anteriormente all'entrata in vigore del decreto legislativo ma anche quelle rilasciate successivamente, fino al 1° luglio 2018, data dalla quale la carta di circolazione



costituirà il documento unico contenente i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli. Non si è ritenuto, invece, di accogliere la previsione contenuta in apposita osservazione della IX Commissione Camera, in base alla quale, a decorrere dalla entrata in vigore del decreto, il certificato di proprietà non è più necessario per la redazione della dichiarazione unilaterale di vendita in quanto ridondante, essendo evidente che non esistendo più detto certificato, integralmente sostituito dal documento unico, la redazione dell'atto di vendita dovrà necessariamente essere effettuata con modalità diverse.

Inoltre in accoglimento di un'osservazione della medesima commissione è stato introdotto un nuovo comma che prevede che, a decorrere dall'entrata in vigore del decreto in esame, la vigilanza sull'ACI è esercitata, nell'ambito delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, dalla Presidenza del Consiglio dei ministri e, limitatamente alle attività di tenuta del PRA, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La disposizione è stata riformulata omettendo il riferimento alle strutture dedicate alla tenuta del PRA, in quanto la vigilanza non può che essere esercitata sulle attività ed il riferimento alle strutture non appare di chiara portata normativa. Inoltre è stato chiarito che restano ferme le competenze del Ministero della giustizia e dell'autorità giudiziaria previste dalle disposizioni vigenti: si fa riferimento, in particolare, all'articolo 4, comma 1, lettera a) del Dpcm n. 84 del 2015 e all'articolo 36 del r.d. n. 1814 del 1927.

Infine, in accoglimento di apposita commissione della V Bilancio, la clausola di invarianza finanziaria contenuta al comma 2 è stata riformulata come richiesto dalla medesima commissione.

L'articolo 7 dispone che il presente decreto entra in vigore decorsi trenta giorni dalla data della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, ad eccezione delle disposizioni di cui all'articolo 5, commi 1 e 2, che entrano in vigore a decorrere dal 1 luglio 2018.

Sulle condizioni poste dalle Commissioni parlamentari che non possono trovare accoglimento, si rassegnano di seguito i relativi elementi di valutazione.

In merito alla condizione posta dalla V Commissione Camera circa l'assicurazione in ordine all'interoperabilità dei sistemi informativi del Ministero e di ACI-PRA, si evidenzia che la stessa non può essere accolta per due ordini di motivi:

- in primo luogo in quanto l'interoperabilità tra i due sistemi è fuori delega, poiché il legislatore non ha ritenuto di dover prevedere uno scambio di dati tra il Ministero e l'ACI-PRA bensì il mero utilizzo dei dati relativi alla proprietà dei veicoli da parte del Ministero ai fini del rilascio di un unico documento;
- in secondo luogo, in quanto il riuso delle funzionalità applicative già realizzate da ACI non solo presupporrebbe il ricorso a processi di dematerializzazione non applicabili alla carta di circolazione - che deve necessariamente essere rilasciata in forma cartacea, nel rispetto della normativa eurounitaria - ma anche la reviviscenza del certificato di proprietà, ancorché in formato digitale, che il decreto intende invece abolire attraverso l'istituzione del documento unico.

Sulla scorta delle medesime ragioni non si è ritenuto di accogliere la condizione di cui al punto a) del parere reso dalla 8^a Commissione del Senato che, oltre a sollecitare la definizione di tempi certi per la possibile unificazione degli archivi (scelta non percorribile allo stato per le ragioni esposte in premessa in merito ai rilievi formulati dal Consiglio di Stato), chiedeva di assicurare una effettiva interoperabilità tra le due banche dati almeno nella fase transitoria.

In merito alle analoghe condizioni di cui alla lettera b) e c) del parere reso dalla 8^a Commissione Senato e al punto 3. del parere reso dalla IX Commissione Camera concernenti



l'indicazione della programmazione delle risorse umane e strumentali interessate dal processo di riorganizzazione, allo stato non risulta possibile né praticabile procede alla valutazione richiesta, in quanto la stessa presuppone un periodo minimo di verifica in concreto degli effetti scaturenti dalla riforma. Come detto in premessa, pertanto, si provvederà, a seguito di una sperimentazione almeno annuale, a trasmettere una relazione al Parlamento nella quale si darà conto dei dati sulla fattibilità economica e sui riflessi organizzativi della scelta operata sia in capo al Ministero che all'ACI-PRA e soltanto dopo si valuterà l'istituzione di un archivio unico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Per quanto riguarda le osservazioni, si rappresenta che non è stato possibile accogliere le analoghe osservazioni di cui al punto g) del parere reso dalla IX Commissione Camera e al punto b) del parere reso dalla 8^a Commissione Senato, in quanto soltanto in sede di adozione del decreto attuativo, previo in necessario confronto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sarà possibile definire una disciplina così dettagliata in merito ai meccanismi di formazione delle tariffe ed alla eventuale separata evidenza contabile.

Infine, per quanto riguarda l'osservazione di cui al punto a) del parere reso dalla 8^a Commissione Senato, sull'opportunità di rivedere la tempistica attuativa prevista per le diverse fasi del processo di riforma, la stessa risulta parzialmente accolta a seguito della riformulazione del comma 1 che non subordina più il rilascio del documento unico all'adozione del decreto che prevede le nuove tariffe, di cui si è detto nell'articolo di riferimento. Per il resto non si può intervenire riducendo i termini fissati nello schema di decreto, in quanto tali termini sono già stati valutati alla luce dei tempi tecnici necessari a definire il relativo iter procedurale.



RELAZIONE TECNICA

IL SISTEMA ORGANIZZATIVO VIGENTE

Nel nostro Paese i servizi legati alla gestione dei dati relativi ai veicoli sono gestiti da due soggetti, il Dipartimento Trasporti Terrestri (DTT) attraverso gli uffici centrali e periferici della Motorizzazione Civile e l'Automobile Club Italiano (ACI) che gestisce il Pubblico Registro Automobilistico (PRA).

L'ordinamento italiano, infatti, prevede che i veicoli assoggettati al regime dei mobili registrati (autoveicoli, motoveicoli e rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5t) siano dotati di due documenti distinti:

- a) la Carta di Circolazione, di modello comunitario, obbligatoria ai fini della circolazione su strada, sia in ambito nazionale che internazionale, il cui rilascio è affidato alla competenza della Motorizzazione Civile;
- b) il Certificato di Proprietà, necessario all'atto della cessione o dell'alienazione del mezzo, il cui rilascio è affidato alla competenza dell'ACI-PRA.

La Motorizzazione Civile, che fa capo al Dipartimento Trasporti, è parte integrante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è articolata in 103 uffici periferici e possiede attualmente una dotazione di personale di 3.530 unità.

L'ACI è una federazione di 106 Automobile Club provinciali avente natura di ente pubblico. Si articola in diversi settori di attività, agendo anche con logiche di mercato, e dispone di proventi che non derivano direttamente dal bilancio dello Stato né vi confluiscono, poiché è esonerato dagli obblighi della Tesoreria unica ed è escluso dal novero degli organismi che concorrono al debito pubblico. L'ACI opera inoltre come concessionario di riscossione, in particolare per ITPT (Imposta Provinciale di trascrizione). Ha una dotazione organica di circa 2.900 unità di cui circa 2.400 dedicate alle attività di gestione del Pubblico Registro Automobilistico.

Con riferimento all'intero "settore veicoli", comprensivo sia dei veicoli soggetti ad iscrizione al PRA sia di quelli sottratti a tale regime (ciclomotori, rimorchi di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, macchine agricole e macchine operatrici), la Motorizzazione Civile svolge compiti:

- a) di natura tecnica, riferiti alle attività di omologazione dei prototipi e degli esemplari unici e di verifica del permanere delle condizioni di idoneità alla circolazione (revisioni) anche conseguenti a mutamenti delle caratteristiche



tecniche e costruttive (visite e prova), con conseguente gestione dei relativi dati;

b) di natura giuridico amministrativa, inerenti le procedure di immatricolazione, di annotazione dei mutamenti nella intestazione dei veicoli e di cessazione dalla circolazione, con conseguente gestione dei relativi dati.

La Motorizzazione Civile svolge inoltre tutti i compiti inerenti le procedure di abilitazione alla guida (anche professionale) di veicoli, e pertanto gestisce tutte le anagrafiche dei conducenti, le informazioni relative alle diverse tipologie di abilitazione, alle infrazioni al codice della strada, ai punti patente e agli elementi ostativi alla guida, nonché le anagrafiche dei medici e abilitati al rinnovo di validità delle patenti.

Le predette informazioni affluiscono, rispettivamente, nell'Archivio nazionale dei veicoli (ANV) e nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida (ANAG), istituiti dagli artt. 225 e 226 c.d.s., gestiti dal CED della Direzione Generale della Motorizzazione.

Nell'ANV confluiscono, altresì, i dati relativi alla copertura assicurativa RCA relativi a ciascun veicolo (art.21, d.l. n. 179/2012, conv. L. n.221/2012) e quelli relativi alla incidentalità.

Il PRA raccoglie, invece, le informazioni che riguardano la proprietà dei soli veicoli in circolazione ricadenti, in base alle vigenti norme del codice civile, nell'istituto dei beni mobili registrati (autoveicoli, motoveicoli, rimorchi > 3,5t).

Il PRA contiene tutte le informazioni relative alle vicende giuridiche e patrimoniali dei veicoli soggetti ad iscrizione, compresi i dati necessari alla riscossione delle tasse automobilistiche. I dati del PRA non vengono però aggiornati nel corso della vita del veicolo, se non nel caso di cessione.

La banca dati del PRA in materia di circolazione rappresenta, dunque, un sottoinsieme dell'ANV, in quanto i veicoli soggetti a registrazione costituiscono un sottoinsieme dell'intero parco circolare.

Per dette tipologie di veicoli, il PRA contiene tuttavia alcune informazioni concernenti la proprietà non presenti nell'ANV, quali le ipoteche, i privilegi e i fermi amministrativi.

Ciò nonostante, la circostanza che, in forza della legislazione vigente, la carta di circolazione deve registrare tutti gli aggiornamenti tecnico-amministrativi nel



corso della vita del veicolo, mentre il certificato di proprietà esclusivamente l'eventuale cessione ad altro proprietario, l'ANV presenta un livello di completezza ed attendibilità dei dati maggiore rispetto a quello del PRA.

La diversità contenutistica dei due archivi determina la necessità di un'attività di allineamento continuo attraverso un flusso informativo tra l'ANV e il PRA; in particolare, per tutte le immatricolazioni di veicoli nuovi (operazione di associazione di un veicolo ad un intestatario) e per i passaggi di proprietà (variazione dell'intestatario di veicolo già immatricolato).

Per la remunerazione delle attività connesse alla gestione delle informazioni contenute nell'ANV e nel PRA, le norme attualmente in vigore prevedono oneri a carico dei cittadini da corrispondere per ogni pratica che preveda la necessità di aggiornare o consultare i dati degli archivi stessi.

Le tariffe per ciascuna tipologia di pratica sono stabilite dal D.M. del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 21 marzo 2013, per quanto riguarda il PRA, e dalla legge n. 870/86 e ss. modifiche ed integrazioni, per quanto riguarda l'ANV.

Per quelle pratiche per le quali è necessario aggiornare la stessa informazione sia nel PRA che nell'ANV il cittadino è tenuto a versare entrambe le tariffe e, ove previsti, i relativi bolli.

A titolo di esempio, si riporta il caso di una prima immatricolazione per la quale l'acquisizione dei dati nell'ANV, con relativo rilascio della carta di circolazione, comporta un costo a carico del cittadino pari a 10,20 € e l'acquisizione dei dati del PRA, con relativa emissione del certificato di proprietà, un ulteriore costo di 27,00 €, per un onere complessivo per l'utenza di 37,20 €, al netto del prezzo della targa di immatricolazione (45,00 €) e dell'IPT.

A ciò si aggiungano le imposte di bollo dovute per le istanze (quella rivolta alla Motorizzazione Civile e quella rivolta al PRA) e per i documenti rilasciati (carta di circolazione e certificato di proprietà, ancorché quest'ultimo sia stato dematerializzato), per un ulteriore onere complessivo per l'utenza di 64,00 €.

Per i soli servizi erogati attraverso l'ANV, riferite alle operazioni rispetto alle quali sussistono anche adempimenti di pubblico registro automobilistico, la Motorizzazione Civile incassa circa 85 €/mln; inoltre, sempre attraverso i servizi erogati mediante l'ANV, vengono introitati oltre 220 €/mln per attività concernenti le revisioni ed i collaudi dei veicoli e gli aggiornamenti tecnici delle



carte di circolazione. Ovviamente non vengono qui riportati anche gli introiti derivanti dai servizi, erogati attraverso l'ANAG (che, come già detto, è anch'esso gestito dal CED della Direzione Generale per la Motorizzazione), di rilascio e di aggiornamento dei titoli di guida.

Tutte queste attività vengono svolte con costi per il personale pari a 146 €/mln e circa 38 €/mln per servizi informatici.

L'ACI, per i servizi di gestione del Pubblico Registro Automobilistico (PRA), incassa ricavi per circa 225 €/mln con costi complessivi di circa 158 €/mln, di cui 115 €/mln per costi di personale e 43 €/mln per costi di servizi, ivi compresi quelli informatici (fonte bilancio 2014).

Da quanto sin qui illustrato, appare evidente che esistono opportunità di efficientamento nella gestione organizzativa ed operativa delle attività legate all'utilizzo dei dati relativi ai veicoli, con significativi vantaggi in termini di maggiore semplificazione e di risparmio per l'utenza.

IL DOCUMENTO UNICO DI CIRCOLAZIONE E DI PROPRIETÀ'

La finalità di semplificazione e di risparmio perseguita dalla riforma in attuazione dell' art. 8, comma 1, let. d), della legge n. 124/2015, volta all' introduzione di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi, è realizzata attraverso l'introduzione di una modalità organizzativa fondata sulla cooperazione dei due soggetti.

Le disposizioni introdotte dallo schema di decreto delegato non determinano, infatti, alcun trasferimento di funzioni, né di risorse umane, finanziarie e strumentali. Sia il Mit che l'Aci, infatti, procederanno alla realizzazione dell'unica modalità di archiviazione - che consentirà l'emissione del documento unico - a risorse invariate, ossia avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.

ACI PRA, quindi, mantiene le sue funzioni di conservatoria relativi ai dati del pubblico registro. Parimenti La Motorizzazione e il CED provvederanno allo svolgimento delle proprie competenze. Conseguentemente dal provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.



L'adottando decreto attuativo introduce, dunque, una riorganizzazione sotto il profilo procedimentale che attraverso il superamento del disallineamento delle informazioni contenute nelle due banche dati (ANV e PRA), consentirà anche semplificazioni procedurali all'interno dei due soggetti.

E' certamente vero che l'istituzione dello Sportello Telematico dell'Automobilista (STA), ad opera del DPR n. 358/2000, ha segnato un primo e fondamentale passo verso la semplificazione. Attraverso lo STA, infatti, si è realizzato - a beneficio dei cittadini e degli operatori professionali - un unico canale logico di accesso per la richiesta ed il rilascio contestuali sia della carta di circolazione sia del certificato di proprietà. Tuttavia, lo STA è basato su una articolata cooperazione applicativa dei due sistemi informativi (ANV e PRA) che, seppur cooperanti, restano comunque indipendenti; con la conseguenza che, in presenza di disallineamento di dati, lo STA non è più in grado di garantire la predetta contestualità, imponendosi quindi la necessità di provvedere separatamente al rilascio della carta di circolazione e del certificato di proprietà, con relativa dilatazione dei tempi procedurali.

Lo schema di decreto legislativo, incardina presso il MIT la competenza al rilascio del documento unico di proprietà e di circolazione, prevedendo che:

- a) il cittadino presenti di un'unica istanza, presso uno STA (per le operazioni ricadenti nell'ambito di applicazione del DPR n. 358/2000) o presso un UMC (in tutti i casi residuali), volta all'ottenimento del documento unico;
- b) lo STA o l'UMC, attraverso il sistema informativo della Motorizzazione, trasmette i dati di proprietà al PRA (unitamente alla relativa documentazione in formato elettronico) il quale provvede alle iscrizioni o alle trascrizioni di competenza;
- c) verificata la congruenza dei dati trasmessi dallo STA o dall'UMC con quelli presenti nell'ANV e nell'archivio PRA, il CED della Direzione Generale Motorizzazione consente la stampa del documento unico.

L'accentramento su un unico soggetto (il MIT) della gestione del procedimento di rilascio del documento unico di proprietà e di circolazione, oltre a costituire uno strumento di semplificazione amministrativa, si pone la finalità di realizzare risparmi per l'utenza, attraverso l'introduzione di una tariffa unica, il cui importo sarà determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e della giustizia sulla base dei costi dei servizi e che comunque non potrà essere superiore all'importo risultante dalla somma delle due tariffe. Nel medesimo decreto verrà stabilito anche l'importo dell'imposta di bollo unificato da applicare alla nuova formalità tale da garantire i medesimi effetti finanziari previsti a legislazione vigente senza



impatti negativi sui saldi di bilancio. Alla misura in esame, pertanto, non si ascrivono effetti in termini di gettito erariale.

Anche al fine di assicurare l'invarianza dei saldi, l'adozione di detto decreto - stabilita con termine perentorio al 30 aprile 2018 - è presupposto necessario all'entrata in vigore del documento unico fissata a decorrere dal 1° luglio 2018.

Sullo schema di decreto è stato acquisito il parere del Consiglio di Stato reso nell'adunanza del 28 marzo 2017, il parere della Conferenza Unificata in data 20 aprile 2017 e il parere delle Commissioni parlamentari competenti. A seguito della valutazione dei suddetti pareri, in merito all'articolato si evidenzia quanto segue.

L'articolo 1 introduce il documento unico di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi ricadenti nel regime dei beni mobili registrati: tale documento è costituito dalla carta di circolazione nella quale sono annotate anche le informazioni contenute nel certificato di proprietà. Pertanto nella carta di circolazione, quale documento unico di circolazione e di proprietà, sono annotati i dati tecnici del veicolo, i dati di intestazione del veicolo, i dati relativi alla situazione giuridico-patrimoniale del veicolo, i dati relativi alla sussistenza di privilegi e ipoteche, di provvedimenti di fermo amministrativo e i dati relativi alla cessazione del veicolo dalla circolazione conseguente alla sua demolizione o alla sua definitiva esportazione all'estero. Rispetto al testo approvato in via preliminare, nel testo sottoposto al secondo esame preliminare, al fine di superare i rilievi del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari in ordine alle criticità sottese alla perentorietà del termine, la cui scadenza potrebbe vanificare di fatto l'intera riforma, è stato espunto l'inciso "subordinatamente all'adozione del decreto di cui all'articolo 2", in modo da rendere chiaro che il Documento unico è rilasciato comunque a decorrere dal 1 luglio 2018, ferma restando la corresponsione di imposte di bollo e tariffe previste a normativa vigente. In ordine a tale modifica non si ravvisano effetti negativi sulla finanza pubblica, in quanto, al fine di rilasciare comunque all'utenza il documento unico, in sede di prima applicazione la tariffa unica sarà determinata dalla somma delle due tariffe previste a normativa vigente e l'importo dell'imposta di bollo unificata sarà determinata dalla somma degli importi delle imposte di bollo dovute a normativa vigente per ciascuna tipologia di documento.

In accoglimento, poi, di un emendamento proposto in sede di Conferenza, il comma 3 è stato modificato prevedendo l'annotazione nella carta di circolazione anche di quei provvedimenti amministrativi e giudiziari che incidono sulla proprietà e sulla disponibilità del veicolo, annotati presso il PRA



e che il decreto che disciplina le modalità con cui vengono annotati tali dati sia adottato di concerto con il Ministro della giustizia che svolge attività di vigilanza sul PRA. Infine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è competente al rilascio della carta di circolazione, ferma restando la responsabilità dell'ACI, per i dati relativi alla proprietà e alla locazione finanziaria dei veicoli, e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per i dati relativi ai veicoli. Trattasi, comunque, di modifiche di carattere ordinamentale da cui non derivano, pertanto, effetti negativi sulla finanza pubblica.

L'articolo 2 definisce la procedura per il rilascio del documento in parola. In particolare, il soggetto interessato presenta istanza, avvalendosi di un modello unificato definito con decreto del MIT, corredata dalla relativa documentazione presso qualsiasi Sportello telematico dell'automobilista (STA), nelle sole ipotesi rientranti nel campo di applicazione del d.P.R. 19 settembre 2000, n. 358, o presso il competente Ufficio Motorizzazione Civile (UMC). Per il rilascio e l'aggiornamento della carta di circolazione è corrisposta una tariffa unica determinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottare, entro il termine perentorio del 30 aprile 2018, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia (comma 2), in misura comunque non superiore alla somma dell'importo delle due tariffe previste a normativa vigente, tenuto conto dei costi dei servizi. Con il medesimo decreto, è altresì, determinato, l'importo dell'imposta di bollo unificata in misura tale da assicurare che siano garantiti, a seguito dell'unificazione dei documenti, i medesimi effetti finanziari previsti a legislazione vigente, senza impatti negativi sui saldi di bilancio e sono disciplinate le modalità di versamento delle tariffe all'ACI e alla Motorizzazione civile, per gli importi di rispettiva competenza

Rispetto al testo approvato in via preliminare, nel testo presentato per il secondo esame preliminare, in parziale accoglimento della condizione della V commissione bilancio, è stato precisato che tale versamento avvenga, per quanto di competenza, in maniera diretta all'ACI, mentre, al MIT secondo il meccanismo del versamento all'entrata del bilancio dello Stato e la successiva riassegnazione ai pertinenti capitoli di spesa. Ciò in quanto, altrimenti, si determinerebbe la violazione del principio secondo cui per le attività svolte dalle articolazioni della amministrazioni pubbliche le entrate devono affluire al bilancio dello Stato, configurandosi, sostanzialmente, una gestione fuori bilancio. Trattasi di modifica che non incide sulla finanza pubblica, in quanto si confermano le attuali modalità di versamento delle tariffe.



Inoltre, sulla scorta di un'osservazione della IX Commissione Camera e della Commissione semplificazione si prevede che tale decreto interministeriale venga adottato sentita l'ACI, le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese di consulenza automobilistica e previo parere delle commissioni parlamentari competenti, prevedendo, tuttavia, che le stesse si esprimano entro il termine di quindici giorni decorrenti dalla data di ricezione.

In accoglimento di medesima condizione delle Commissioni di Camera e Senato, che hanno chiesto che siano garantite ai cittadini, sin dal momento di prima attuazione del provvedimento in esame, per quanto riguarda gli adempimenti di loro spettanza, la piena accessibilità alle modalità di pagamento informatiche e *on-line*, la disposizione è stata integrata nel senso richiesto. In merito, si evidenzia che sono già attive modalità di pagamento informatiche e *on-line* per il tramite del Portale dell'automobilista; pertanto, l'ampliamento dell'accesso a tale modalità agli adempimenti in argomento sarà assicurato con le risorse umane e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Al fine di superare i rilievi mossi sia dal Consiglio di Stato che dal Senato in ordine alle criticità sulla perentorietà del termine, la cui scadenza potrebbe vanificare di fatto l'intera riforma, si è provveduto ad integrare il comma 2 prevedendo che, in caso di mancata adozione del decreto, in sede di prima applicazione la tariffa unica è determinata quale somma delle due tariffe previste a normativa vigente e l'importo dell'imposta di bollo unificata è determinato quale somma degli importi delle imposte di bollo dovute a normativa vigente per ciascuna tipologia di documento. Con le medesime modalità previste a legislazione vigente è versata all'ACI e alla Motorizzazione civile una quota della tariffa unica pari all'importo della tariffa rispettivamente prevista a legislazione vigente. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è disposto l'aggiornamento della tariffa, con eventuale adeguamento degli importi di competenza rispettivamente dell'ACI e della Motorizzazione civile. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolge le nuove attività con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

In accoglimento di una condizione della IX Commissione Camera, è stato altresì previsto che i risparmi nella gestione dei dati, determinati dall'attuazione del presente provvedimento, sono integralmente destinati a ridurre i costi per l'utenza. La disposizione non incide sulla finanza pubblica, in quanto la realizzazione di risparmi per l'utenza è subordinata alla eventuale riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati.

In accoglimento di una proposta emendativa in sede di Conferenza, al fine di chiarire che la disciplina di riferimento è anche quella contenuta nel codice civile e nelle altre disposizioni speciali che regolano l'istituto, è stata integrata



la disposizione al comma 6 secondo cui il PRA provvede alle necessarie iscrizioni e trascrizioni.

Infine, sulla scorta di una proposta emendativa avanzata in sede di Conferenza Unificata, la disposizione di cui al comma 7 è stata modificata nel senso di prevedere, a maggior chiarimento della portata applicativa della disposizione, che le istanze volte alla annotazione delle ipoteche nel PRA possano essere presentate direttamente anche presso gli Uffici PRA, ad eccezione dell'ipotesi relativa alla cessazione della circolazione dei veicoli, trattandosi di un dato che deve essere annotato non solo al PRA ma anche nell'ANV, e di prevedere che i provvedimenti di fermo amministrativo, e di revoca dello stesso, notificati al MIT dal Concessionario della riscossione siano comunicati dal CED del MIT, in via telematica, al sistema informativo del PRA, ciò in quanto descrive più chiaramente gli adempimenti di cooperazione tra la banca dati del MIT e la banca dati del PRA.

Si evidenzia che trattasi di modifiche di carattere ordinamentale da cui non derivano, pertanto, effetti negativi sulla finanza pubblica.

L'articolo 3 individua ulteriori disposizioni. In particolare, si prevede che il MIT acceda a titolo gratuito e in via telematica a tutte le informazioni contenute nel PRA, al fine di ottemperare alle vigenti disposizioni, anche europee e rende disponibili al PRA i dati necessari allo svolgimento dell'attività di riscossione dell'imposta provinciale di trascrizione, provvedendo nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Vengono inoltre fatte salve le disposizioni in materia di imposta provinciale di trascrizione. Nel testo approvato in via definitiva è stato corretto un mero refuso con riferimento alla corretta data del decreto legislativo n. 68 del 2011 e non 2001, come previsto nel testo approvato in via preliminare; pertanto, non si ravvisano effetti negativi sulla finanza pubblica.

L'articolo 4 è stato introdotto in sede di approvazione definitiva, al fine di corrispondere ai rilievi del Consiglio di Stato e delle commissioni parlamentari che hanno messo in luce la possibilità, da parte del Governo, di un più ampio esercizio della delega che avrebbe consentito di giungere ad una modalità di archiviazione unica. Pertanto, la disposizione prevede la trasmissione, ad un anno dall'entrata in vigore del medesimo, di una relazione al Parlamento nella quale si dà conto degli effetti e dei risultati conseguiti attraverso il documento unico evidenziando, in particolare, i risparmi conseguiti per l'utenza e gli effetti sull'organizzazione di ACI, anche ai fini della valutazione in ordine all'istituzione di un archivio unico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro



dell'economia e delle finanze, sentita l'ACI, da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro ventiquattro mesi dall'introduzione del documento unico, sono definite le modalità organizzative dell'eventuale archivio unico da istituirsi presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in modo da assicurare la riduzione dei costi di gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli. Anche in questo caso, si evidenzia che trattasi di modifiche di carattere ordinamentale da cui non derivano effetti negativi sulla finanza pubblica.

L'articolo 5 contiene disposizioni di coordinamento. In accoglimento di una condizione della 8^a Commissione Senato, la disposizione di cui all'articolo 103, comma 1 del Codice della strada è stata modificata nel senso richiesto. Pertanto, si è previsto, per quanto riguarda la definitiva esportazione all'estero a fini di reimmatricolazione di autoveicoli e motoveicoli, non solo l'obbligo della preventiva radiazione, ma anche l'obbligo, a carico dell'intestatario del veicolo, di sottoporlo a revisione con esito positivo, in data non anteriore a sei mesi rispetto alla data di richiesta di cancellazione. Per raggiungere i transiti di confine per l'esportazione il veicolo cancellato può circolare su strada solo se munito del foglio di via e della targa provvisoria prevista dall'articolo 99 del Codice della strada. Si evidenzia che trattasi di modifiche di carattere ordinamentale da cui non derivano, pertanto, effetti negativi sulla finanza pubblica.

L'articolo 6 prevede le necessarie disposizioni transitorie, disponendo che le carte di circolazione e i certificati di proprietà, anche in formato elettronico, rilasciati anteriormente al 1° luglio 2018. Rispetto al testo approvato in via preliminare, nel testo sottoposto al secondo esame preliminare, in accoglimento di una condizione della IX Commissione della Camera e di analoga osservazione del Senato, la disposizione è stata modificata al fine di chiarire che manterranno la loro validità non solo le carte di circolazione rilasciate anteriormente all'entrata in vigore del decreto legislativo ma anche quelle rilasciate successivamente, fino al 1° luglio 2018, data dalla quale la carta di circolazione costituirà il documento unico contenente i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli. Qualora divenga necessario provvedere alla loro nuova emissione, essi sono sostituiti dal documento unico. Trattasi di modifiche di carattere ordinamentale da cui non derivano, pertanto, effetti negativi sulla finanza pubblica.

Inoltre, in accoglimento di un'osservazione della IX Commissione Camera, è stato introdotto un nuovo comma che prevede che, a decorrere dall'entrata in vigore del decreto in esame, la vigilanza sull'ACI è esercitata, nell'ambito delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, dalla



Presidenza del Consiglio dei ministri e, limitatamente alle attività di tenuta del PRA, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ferme restando le competenze del Ministero della giustizia e dell'autorità giudiziaria previste dalle disposizioni vigenti. La disposizione è stata riformulata omettendo il riferimento alle strutture dedicate alla tenuta del PRA, in quanto la vigilanza non può che essere esercitata sulle attività ed il riferimento alle strutture non appare di chiara portata normativa. Da tale riformulazione non derivano oneri per la finanza pubblica, in quanto già la norma precisa che la vigilanza sia effettuata a risorse invariate.

Infine, in accoglimento di apposita commissione della V Bilancio, la clausola di invarianza finanziaria contenuta al comma 2 è stata riformulata come richiesto dalla medesima commissione, per cui, dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica; le amministrazioni pubbliche interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni del presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. A seguito di tale modifica non derivano effetti negativi sulla finanza pubblica.

Dal presente decreto legislativo, pertanto, non derivano effetti finanziari negativi sui saldi di finanza pubblica.

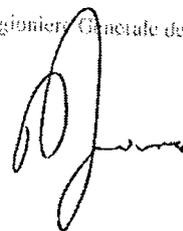
La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, è stata
avuto esito

em POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

12 MAG. 2017



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

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

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Titolo: schema di decreto legislativo recante: "Razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettera d), della legge 7 agosto 2015, n. 124".

Indicazione del referente di Amministrazione concertante:

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

L'articolo 8, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 7 agosto 2015, n. 204, ha previsto, tra l'altro, la riorganizzazione, ai fini della riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli e della realizzazione di significativi risparmi per l'utenza, anche mediante trasferimento, previa valutazione della sostenibilità organizzativa ed economica, delle funzioni svolte dagli uffici del Pubblico registro automobilistico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con conseguente introduzione di un'unica modalità di archiviazione finalizzata al rilascio di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi. Pertanto, in considerazione di quanto su esposto, con il presente provvedimento, come modificato a seguito dei pareri, rispettivamente, del Consiglio di Stato reso nell'adunanza del 28 marzo 2017, della Conferenza Unificata in data 20 aprile 2017 e delle commissioni parlamentari competenti, si è proceduto a riorganizzare le funzioni del Pubblico registro automobilistico, al fine di consentire il rilascio di un unico documento contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi. Tale scelta risulta necessaria in quanto appare evidente l'attuale anomalia che prevede l'emissione di due documenti, di cui, quello emesso dal PRA, contiene i soli dati relativi alla proprietà già indicati nella carta di circolazione, con rilevanti oneri, anche in termini burocratici, per l'utenza. In particolare, la procedura prevede che il documento unico sia costituito dalla carta di circolazione, redatta in conformità a quanto previsto dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 14 febbraio 2000, che recepisce la direttiva 1999/37/CE del Consiglio del 29 aprile 1999 relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e sia rilasciato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. A tal fine, il soggetto interessato presenta apposita istanza presso qualsiasi Sportello telematico dell'automobilista (STA) ovvero, a seconda dei casi, presso il competente Ufficio della Motorizzazione Civile

(UMC), allegando la necessaria documentazione. Gli STA e gli UMC, ricevute le istanze e la relativa documentazione, trasmettono per via telematica i dati al Centro elaborazione dati (CED) presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il quale trasmette contestualmente, esclusivamente per via telematica, i dati relativi alla proprietà ed allo stato giuridico del veicolo al PRA, unitamente alla relativa documentazione. Il PRA provvede alle iscrizioni ed alle trascrizioni secondo la disciplina contenuta nel regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436, convertito dalla legge 19 febbraio 1928, n. 510, nonché, come richiesto in sede di Conferenza unificata, agli articoli 2683 e seguenti del codice civile e nelle altre disposizioni speciali che regolano l'istituto. Il CED quindi, verificata la congruenza dei dati ricevuti con quelli presenti nell'ANV e nel PRA, consente agli STA e agli UMC la stampa della carta di circolazione, quale documento unico di proprietà e di circolazione. L'intervento normativo è coerente con il programma di Governo in quanto introduce misure di semplificazione amministrativa e di risparmi a tutto vantaggio dell'utenza.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

L'intervento regolatorio dà attuazione al disposto dell'articolo 8, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 7 agosto 2015, n. 204, che prevede la riorganizzazione, ai fini della riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli e della realizzazione di significativi risparmi per l'utenza, anche mediante trasferimento, previa valutazione della sostenibilità organizzativa ed economica, delle funzioni svolte dagli uffici del Pubblico registro automobilistico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con conseguente introduzione di un'unica modalità di archiviazione finalizzata al rilascio di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, da perseguire anche attraverso l'eventuale istituzione di un'agenzia o altra struttura sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e mediante lo svolgimento delle relative funzioni con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

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

L'intervento regolatorio modifica il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: "Nuovo codice della strada", l'articolo 231, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e rinvia a successivi regolamenti le necessarie modifiche di coordinamento da apportare al regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada adottato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

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.*

L'intervento regolatorio riveste necessariamente il livello normativo primario, in quanto attuativo di una legge di delegazione delle Camere.

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.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti 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 comunitario. Si evidenzia, comunque, che l'intervento è coerente con le disposizioni contenute nella direttiva 1999/37/CE del Consiglio dell'Unione europea del 29 aprile 1999 in tema di documenti di immatricolazione dei veicoli, recepita in Italia con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 14 febbraio 2000.

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.*

Non risultano incompatibilità con obblighi internazionali.

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 della Comunità europea 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 ed utilizzate nuove definizioni. Anche se la legge delega prevede l'introduzione di un documento unico contenente i dati di proprietà contenuti nel Certificato di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi contenuti nella carta di circolazione, la normativa comunitaria obbliga l'Amministrazione a mantenere il termine "Carta di circolazione".

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.*

E' stata utilizzata la tecnica della novella legislativa. Infatti l'articolo 5 dell'intervento regolatorio prevede modificazioni al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, all'articolo 231, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

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

L'articolo 5 del provvedimento in parola modifica ed abroga espressamente le norme incompatibili contenute nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: "Nuovo codice della strada", nell'articolo 231, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, rinviando ad appositi regolamenti le modifiche di coordinamento al regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, adottato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

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 risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

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

Nel documento unico sono annotati i dati relativi alla sussistenza di ipoteche e privilegi, di provvedimenti amministrativi e giudiziari che incidono sulla proprietà e sulla disponibilità del veicolo, annotati presso il PRA, nonché di provvedimenti di fermo amministrativo, con le modalità, anche telematiche, previste con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero della giustizia, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Inoltre, il soggetto interessato presenta istanza di rilascio in sede di prima immatricolazione o di reimmatricolazione o del suo aggiornamento conseguente al trasferimento della proprietà del veicolo, corredata dalla relativa documentazione e avvalendosi di un modello unificato definito con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia, sentito l'ACI e le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese di consulenza automobilistica, previo parere delle competenti commissioni parlamentari che si esprimono entro il termine di quindici giorni decorrenti dalla data di ricezione, da adottare entro il termine perentorio del 30 aprile 2018, è individuata una tariffa unica per il rilascio e l'aggiornamento della carta di circolazione in sede di prima immatricolazione, di reimmatricolazione o di aggiornamento, in misura non superiore alla somma dell'importo delle due tariffe previste a normativa vigente, tenuto conto dei costi dei servizi. Con il medesimo decreto, è altresì, determinato, l'importo dell'imposta di bollo unificata in misura tale da assicurare che siano garantiti, a seguito dell'unificazione dei documenti, i medesimi effetti finanziari previsti a legislazione vigente senza impatti negativi sui saldi di bilancio e sono disciplinate le modalità di versamento delle tariffe all'ACI e alla Motorizzazione civile, per gli importi di rispettiva competenza. Con le stesse modalità previste è disposto l'aggiornamento della tariffa unica.

Successivamente, poi, alla trasmissione, ad un anno dall'entrata in vigore del provvedimento, al Parlamento della relazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella quale si dà conto degli effetti e dei risultati conseguiti attraverso il documento unico evidenziando, in particolare, i risparmi conseguiti per l'utenza e gli

effetti sull'organizzazione di ACI, anche ai fini della valutazione in ordine all'istituzione di un archivio unico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'ACI, da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro ventiquattro mesi dall'introduzione del documento unico, sono definite le modalità organizzative dell'eventuale archivio unico da istituirsi presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in modo da assicurare la riduzione dei costi di gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli.

Infine, con decreto del Presidente della Repubblica, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono definite le disposizioni di coordinamento relative al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada; mentre, con decreto del Presidente della Repubblica, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono definite le disposizioni di coordinamento relative al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, concernente il regolamento recante norme per la semplificazione del procedimento relativo alla immatricolazione, ai passaggi di proprietà e alla reimmatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi.

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 sono stati utilizzati dati e riferimenti statistici se non quelli a disposizione della Direzione generale della motorizzazione civile e del Centro elaborazione dati alle dirette dipendenze della medesima direzione; conseguentemente non è emersa la necessità di commissionare l'elaborazione di apposite statistiche all'Istituto nazionale di statistica.

Titolo: schema di decreto legislativo recante: "Razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettera d), della legge 7 agosto 2015, n. 124".

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

(Allegato "A" alla direttiva del P.C.M. in data 16 gennaio 2013 - G.U. 12 aprile 2013, n. 86)

SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate.

Nel nostro Paese i servizi relativi alla gestione dei dati relativi ai veicoli sono gestiti da due soggetti: il Dipartimento per i Trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale (DTT), attraverso gli uffici centrali e periferici della Motorizzazione Civile (UMC), e l'Automobile Club Italiano (A.C.I.), attraverso il Pubblico registro automobilistico (P.R.A.) Tale impostazione ha origini normative in quanto l'ordinamento prevede, per ciascun veicolo soggetto al regime dei beni mobili registrati, la sussistenza di due documenti distinti:

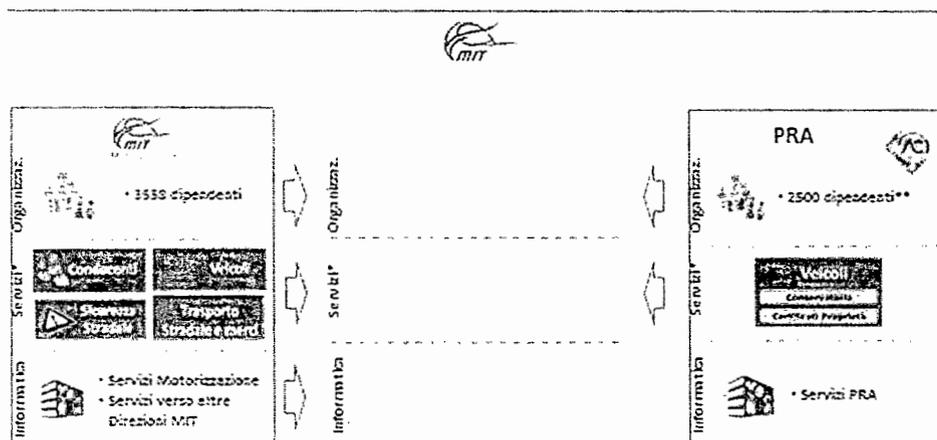
- la Carta di Circolazione, di modello comunitario, obbligatoria per la circolazione su strada, il cui rilascio è affidato alla competenza della Motorizzazione Civile (articolo 93 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: "Nuovo codice della strada" e decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 14 febbraio 2000, recante: "Attuazione della direttiva 1993/38/CE del Consiglio del 29 aprile 1999 relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli");
- il Certificato di Proprietà, necessario all'atto della alienazione o della cessazione dalla circolazione del mezzo, il cui rilascio è affidato alla competenza dell'A.C.I. che gestisce il P.R.A. (regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436, convertito dalla legge 19 febbraio 1928, n. 510, recante: "Disciplina dei contratti di compravendita degli autoveicoli ed istituzione del Pubblico Registro Automobilistico presso le sedi dell'Automobile club d'Italia" e regio decreto 29 luglio 1927, n. 1814, recante: "Disposizioni di attuazione e transitorie del regio decreto legislativo 15 marzo 1927, n. 436, concernente la "Disciplina dei contratti di compravendita degli autoveicoli ed istituzione del Pubblico Registro Automobilistico presso le sedi dell'Automobile club d'Italia".

La Direzione Generale per la motorizzazione, che fa capo al Dipartimento per i Trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale, è parte integrante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed è articolata in 103 uffici periferici con una dotazione di personale attualmente pari a 3.558 unità.

L'A.C.I. è una federazione di 106 Automobile Club provinciali con natura di ente pubblico (legge 20 marzo 1975, n. 70, Tabella IV, recante: "Disposizioni sul riordinamento degli enti pubblici e del rapporto di lavoro del personale dipendente"), si articola in diversi settori di attività, agendo anche con logiche di mercato, ha proventi che non provengono

direttamente dal bilancio dello Stato né vi confluiscono, poiché è esonerata dagli obblighi della Tesoreria unica, è esclusa dal novero degli organismi che concorrono al debito pubblico ed ha una dotazione organica di circa 2.900 unità, di cui circa 2.500 dedicate alle attività di gestione del Pubblico Registro Automobilistico.

Struttura organizzativa per numero di dipendenti



Con riferimento ai soli veicoli, i compiti e le funzioni di competenza della Motorizzazione Civile sono relativi alla gestione delle informazioni concernenti: le anagrafiche degli intestatari, i dati tecnici, le assicurazioni RCA e gli incidenti gravi che interessano autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, nonché tutti i restanti veicoli che non sono soggetti al regime dei mobili registrati (rimorchi di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonn., ciclomotori, macchine agricole e macchine operatrici).

La Motorizzazione Civile gestisce inoltre tutte le anagrafiche degli abilitati alla guida con informazioni relative alla tipologia di abilitazione, comprese quelle di tipo professionale, alle infrazioni, ai punti patente, ad eventuali elementi ostativi alla guida, nonché le anagrafiche di medici e agenzie abilitati.

I servizi sono erogati sulla base delle informazioni contenute nella banca dati della Direzione Generale per la Motorizzazione, composta dall'Archivio nazionale dei veicoli (A.N.V.) e dall'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida (A.N.A.G.), istituiti dagli articoli 225 e 226 del richiamato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

All'interno di queste banche dati sono registrati tutti i dati e le informazioni relative a ciascun veicolo circolante sul territorio nazionale, dall'omologazione all'immatricolazione e fino alla cessazione dalla circolazione. Sono tracciate, nel corso dell'intera "vita tecnica" del veicolo, modifiche e aggiornamenti per ciò che riguarda dati tecnici e intestatario/utilizzatore del veicolo. Inoltre, nell'A.N.V., confluiscono i dati dell'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici (A.N.I.A.) relativi alla copertura per Responsabilità Civile e relativa scadenza abbinata alla targa di ciascun veicolo (di cui all'articolo 21, comma 3, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, recante: "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese").

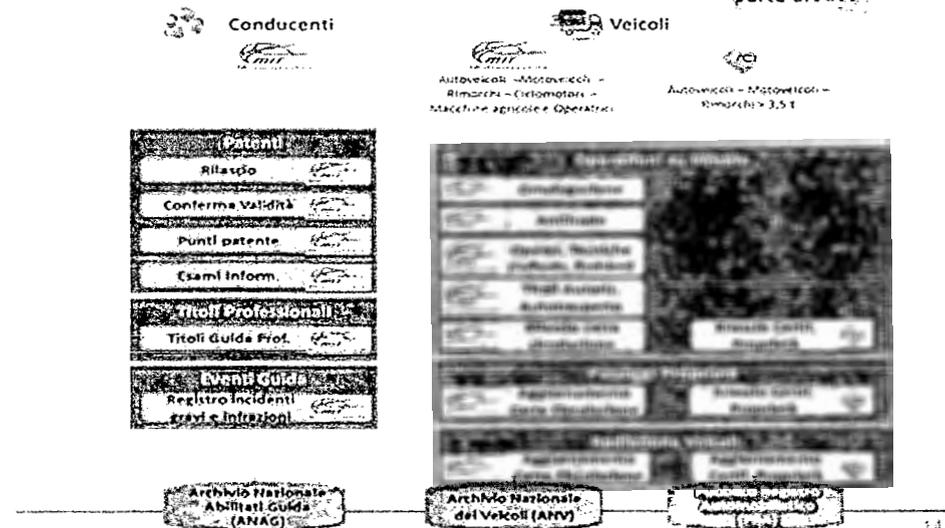
Il P.R.A. raccoglie, invece, le informazioni che riguardano la proprietà dei soli veicoli in circolazione inquadrati dall'articolo 2683 del Codice Civile come "beni mobili registrati" (autoveicoli, motoveicoli, rimorchi > 3,5 tonn.). Il P.R.A. contiene tutte le informazioni relative alle vicende giuridiche e patrimoniali dei veicoli soggetti ad iscrizione, compresi i dati necessari alla riscossione dell'IPT. I dati del P.R.A. non vengono però aggiornati nel corso della vita del veicolo, se non nel caso di cessione.

La banca dati del P.R.A. in materia di circolazione rappresenta, dunque, un sottoinsieme dell'A.N.V., in quanto i veicoli soggetti a registrazione costituiscono un sottoinsieme dell'intero parco circolante. Per queste tipologie di veicoli, la banca dati del P.R.A. contiene solo alcune informazioni concernenti la proprietà non contenute nell'A.N.V. quali, ad esempio, iscrizioni di ipoteche e privilegi e fermi amministrativi.

La diversità contenutistica dei due archivi determina la necessità di un'attività di allineamento continuo attraverso un flusso informativo tra l'A.N.V. e il P.R.A., in particolare per tutte le immatricolazioni di veicoli nuovi (operazione di associazione di un veicolo ad un nuovo intestatario) o per i passaggi di proprietà (variazione intestatario di veicolo già immatricolato). In virtù del fatto che la Carta di Circolazione registra tutti gli aggiornamenti tecnico-amministrativi nel corso della vita del veicolo, mentre il Certificato di Proprietà esclusivamente l'eventuale cessione ad altro proprietario, l'A.N.V. presenta un livello di completezza ed attendibilità dei dati maggiore rispetto a quello del P.R.A.

Confronto processi MOTORIZZAZIONE - PRA con riferimento al CED (ANAG + ANV)

L'area è solo in minima parte sovrapponibile con il PRA e riguarda parte di ANV



Per la remunerazione delle attività connesse alla gestione delle informazioni contenute nell'Archivio Nazionale Veicoli e nel Pubblico Registro Automobilistico, le norme attualmente in vigore prevedono un onere a carico dei cittadini da corrispondere per ogni pratica che preveda la necessità di aggiornare e consultare i dati degli archivi stessi.

Le tariffe per ciascuna tipologia di pratica sono stabilite, per quanto riguarda il P.R.A., dal decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro della

giustizia, del 21 marzo 2013 recante: "Adeguamento del sistema tariffario da corrispondere all'Automobile Club d'Italia - ACI per le attività relative alla tenuta del Pubblico Registro Automobilistico" e, per quanto riguarda l'A.N.V., dalla legge 1 dicembre 1986, n. 870, recante: "Misure urgenti straordinarie per i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti". Per quelle pratiche per le quali è necessario aggiornare la stessa informazione sia nel P.R.A. che nell'A.N.V., il cittadino è tenuto a versare entrambe le tariffe e, ove previsti, i relativi bolli.

A titolo di esempio, si riporta il caso di una prima immatricolazione per la quale l'aggiornamento dei dati dell'A.N.V. comporta un onere a carico del cittadino pari a € 10,20, mentre l'aggiornamento dei dati del P.R.A. un ulteriore onere di € 27, per un importo complessivo per l'utenza pari € 37,20 (al netto del prezzo della targa identificativa fissato in € 45).

Per i soli servizi erogati attraverso l'ANV, riferite alle operazioni rispetto alle quali sussistono anche adempimenti di pubblico registro automobilistico, la Motorizzazione Civile incassa circa 85 milioni di euro; inoltre, sempre attraverso i servizi erogati mediante l'ANV, vengono introitati oltre 220 milioni di euro per attività concernenti le revisioni ed i collaudi dei veicoli e gli aggiornamenti tecnici delle carte di circolazione. Ovviamente, non vengono qui riportati anche gli introiti derivanti dai servizi, erogati attraverso l'ANAG (che, come già detto, è anch'esso gestito dal CED della Direzione Generale per la motorizzazione), di rilascio e di aggiornamento dei titoli di guida.

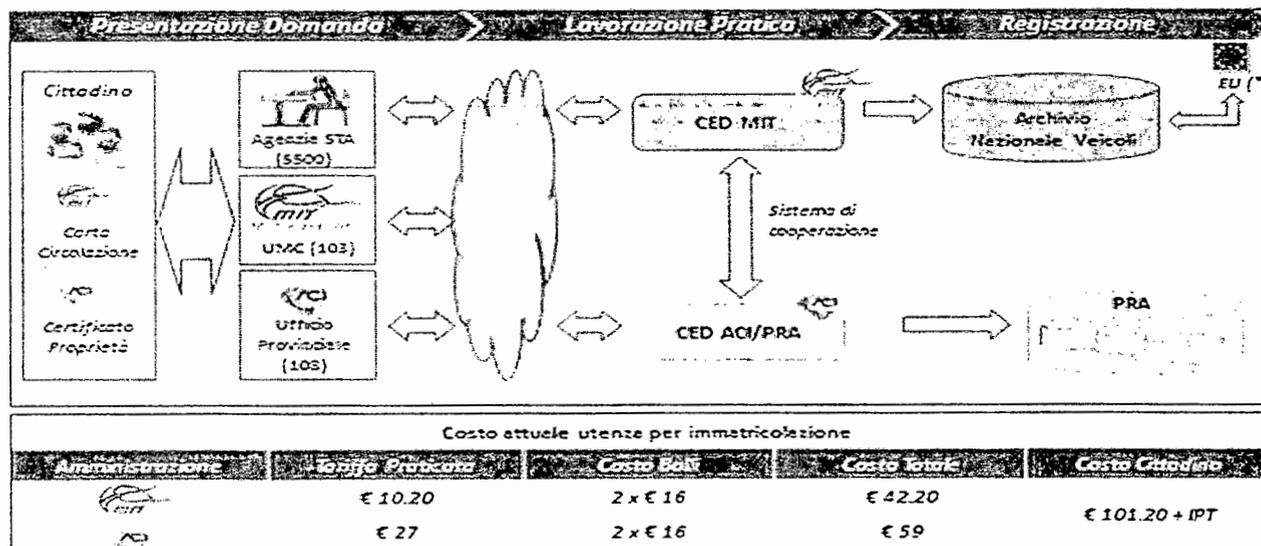
Tutte queste attività vengono svolte con costi per il personale pari a 146 milioni di euro e circa 38 milioni di euro per servizi informatici.

L'A.C.I., per i servizi di gestione del Pubblico Registro Automobilistico, registra ricavi per circa 229 milioni di euro, con costi complessivi di circa 193 milioni di euro, di cui 115 milioni per costi di personale e 33 milioni di euro per costi di servizi, ivi compresi quelli informatici (fonte bilancio 2014).

Modello operativo attuale

Vista complessiva

Si rappresenta di seguito l'attuale modello operativo per le diverse operazioni richieste dal cittadino.



(*) PRA - Costi bolli, tasse, IPT

Come riportato nel documento di bilancio 2014, oltre ai ricavi da tariffa per i servizio relativi al P.R.A., che rappresentano circa il 70% del totale, l'A.C.I., per sua natura e missione, dispone di ulteriori entrate connesse alla gestione delle tasse automobilistiche e agli altri servizi istituzionali offerti all'utenza quali soccorso stradale, rilascio licenze sportive, iscrizioni a gare, attività operative in campo turistico, attività connesse ai servizi di infomobilità. Va considerato, in base al confronto con i principali Club europei assimilabili all'A.C.I. (Gran Bretagna, Germania, Olanda, Spagna) che non esistono altri casi in cui si realizzi la coesistenza di ruolo pubblico e ruolo istituzionale di sostegno all'evoluzione del fenomeno automobilistico. Negli altri contesti europei, i Club automobilistici si sostengono mediante i ricavi provenienti dalle sole attività istituzionali, con portafogli di prodotti comunque assimilabili a quelli dell'A.C.I.

Dall'analisi del contesto, come descritto in precedenza, appare evidente che esistono significative opportunità di efficientamento nella gestione organizzativa ed operativa delle attività legate all'utilizzo dei dati relativi ai veicoli e agli automobilisti con relativi vantaggi di semplificazione e riduzione della spesa per l'utenza.

L'articolo 8, comma 1, lettera d) del decreto legislativo 7 agosto 2015, n. 204, ha previsto, tra l'altro, la riorganizzazione, ai fini della riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli e della realizzazione di significativi risparmi per l'utenza, anche mediante trasferimento, previa valutazione della sostenibilità organizzativa ed economica, delle funzioni svolte dagli uffici del Pubblico registro automobilistico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con conseguente introduzione di un'unica modalità di archiviazione finalizzata al rilascio di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi.

Pertanto, in considerazione di quanto su esposto, l'obiettivo del presente provvedimento, a seguito anche dei pareri, rispettivamente, del Consiglio di Stato reso nell'adunanza del 28 marzo 2017, della Conferenza Unificata in data 20 aprile 2017 e delle commissioni parlamentari competenti, è quello di riorganizzare le funzioni del Pubblico registro automobilistico, al fine di consentire, a partire dal 1° luglio 2018, il rilascio di un unico documento contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi. Tale scelta risulta necessaria in quanto appare evidente l'attuale distorsione che prevede l'emissione di due documenti, di cui, quello emesso dal PRA, contiene i soli dati relativi alla proprietà già indicati nella carta di circolazione.

In particolare, la procedura prevede che il documento unico sia costituito dalla carta di circolazione, redatta in conformità a quanto previsto dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 14 febbraio 2000, che recepisce la direttiva 1999/37/CE del Consiglio del 29 aprile 1999 relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli e sia rilasciato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. A tal fine, il soggetto interessato presenta apposita istanza presso qualsiasi Sportello telematico dell'automobilista (STA) ovvero, a seconda dei casi, presso il competente Ufficio della Motorizzazione Civile (UMC), allegando la necessaria documentazione e corrispondendo una tariffa unica che sarà determinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia, sentito l'ACI e le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese di consulenza automobilistica, previo parere delle competenti commissioni parlamentari che si esprimono entro il termine di quindici giorni decorrenti dalla data di ricezione, da adottare entro il 30 aprile 2018, in misura comunque non superiore alla somma dell'importo delle due tariffe previste a normativa vigente, tenuto conto dei costi dei servizi. Con il medesimo decreto sarà, altresì,

determinato l'importo dell'imposta di bollo unificata in misura tale da assicurare che siano garantiti, a seguito dell'introduzione del documento unico, i medesimi effetti finanziari previsti a legislazione vigente senza impatti negativi sui saldi di bilancio. Il termine ultimo previsto per l'emanazione del predetto decreto risulta necessario in quanto, solo dopo aver rispettato i lunghi tempi tecnici necessari alla riorganizzazione del PRA e del CED ai fini del conseguimento dell'archivio unico, sarà possibile procedere alla individuazione della tariffa unica e dell'importo dell'imposta di bollo unificata. In merito, in parziale accoglimento della condizione della V commissione bilancio, è stato precisato che tale versamento avvenga, per quanto di competenza, in maniera diretta all'ACI, mentre, al MIT secondo il meccanismo del versamento all'entrata del bilancio dello Stato e la successiva riassegnazione ai pertinenti capitoli di spesa. Ciò in quanto, altrimenti, si determinerebbe la violazione del principio secondo cui per le attività svolte dalle articolazioni delle amministrazioni pubbliche le entrate devono affluire al bilancio dello Stato, configurandosi, sostanzialmente, una gestione fuori bilancio. Trattasi di modifica che non incide sulla finanza pubblica, in quanto si confermano le attuali modalità di versamento delle tariffe.

Il Consiglio di Stato, analogamente peraltro alle Commissioni parlamentari, ha evidenziato le criticità sottese alla perentorietà del termine di adozione del decreto, la cui scadenza potrebbe vanificare di fatto l'intera riforma. Al fine di evitare tale possibilità, si è provveduto a prevedere che, in caso di mancata adozione del decreto ivi previsto, in sede di prima applicazione la tariffa unica è determinata quale somma delle due tariffe previste a normativa vigente e l'importo dell'imposta di bollo unificata è determinato quale somma degli importi delle imposte di bollo dovute a normativa vigente per ciascuna tipologia di documento. Con le medesime modalità previste a legislazione vigente è versata all'ACI e alla Motorizzazione civile una quota della tariffa unica pari all'importo della tariffa rispettivamente prevista a legislazione vigente. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è disposto l'aggiornamento della tariffa di cui all'ottavo periodo, con eventuale adeguamento degli importi di competenza rispettivamente dell'ACI e della motorizzazione civile. Inoltre, si è espunto l'inciso "subordinatamente all'adozione del decreto di cui all'articolo 2", in modo da rendere chiaro che il Documento unico è rilasciato comunque a decorrere dal 1° luglio 2018, ferma restando la corresponsione di imposte di bollo e tariffe previste a normativa vigente.

Gli STA e gli UMC, ricevute le istanze e la relativa documentazione, trasmettono per via telematica i dati al Centro elaborazione dati (CED) presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il quale trasmette contestualmente, esclusivamente per via telematica, i dati relativi alla proprietà ed allo stato giuridico del veicolo al PRA, unitamente alla relativa documentazione. Il PRA provvede alle iscrizioni ed alle trascrizioni secondo la disciplina contenuta nel regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436, convertito dalla legge 19 febbraio 1928, n. 510, nonché, come richiesto in sede di Conferenza unificata, agli articoli 2683 e seguenti del codice civile e nelle altre disposizioni speciali che regolano l'istituto. Il CED quindi, verificata la congruenza dei dati ricevuti con quelli presenti nell'ANV e nel PRA, consente agli STA e agli UMC la stampa della carta di circolazione, quale documento unico di proprietà e di circolazione. Laddove il PRA, entro il termine di tre giorni lavorativi, accerti irregolarità ne dà immediata comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che provvede agli atti conseguenti ai sensi dell'articolo 101, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Lo schema di provvedimento recepisce tutte le proposte emendative presentate in sede di Conferenza. Peraltro, in merito a quanto richiesto dall'UPI in sede di Conferenza, risulta evidente che lo schema di decreto in esame non incide in alcun modo sulla disciplina dell'imposta provinciale di trascrizione e sulle relative fattispecie previste dal relativo regolamento di attuazione

B) Indicazione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo.

Il provvedimento è finalizzato a riorganizzare le funzioni del Pubblico registro automobilistico, al fine di consentire il rilascio di un unico documento contenente sia i dati di proprietà che di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi a partire dal 1° luglio 2018.

Gli obiettivi, necessariamente di breve periodo, sono:

- 1) l'eliminazione della necessità di un'attività di allineamento continuo attraverso un flusso informativo tra l'A.N.V. e il P.R.A., in particolare per tutte le immatricolazioni di veicoli nuovi (operazione di associazione di un veicolo ad un nuovo intestatario) e per i passaggi di proprietà (variazione intestatario di veicolo già immatricolato), a causa della diversità contenutistica dei due archivi;
- 2) la semplificazione degli adempimenti burocratici in capo al soggetto interessato;
- 3) consegna della carta di circolazione (documento unico di proprietà e di circolazione) in tempo reale.

L'obiettivo di medio periodo è perseguibile mediante l'adozione, entro il 30 aprile 2018, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia, sentiti l'ACI e le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese di consulenza automobilistica, previo parere delle competenti commissioni parlamentari che si esprimono entro il termine di quindici giorni decorrenti dalla data di ricezione della richiesta, con cui saranno individuate la tariffa unica, in misura comunque non superiore alla somma dell'importo delle due tariffe previste a normativa vigente, e l'importo dell'imposta di bollo unificata. Solo allora potrà essere quantificata la realizzazione del risparmio per l'utenza, come previsto dall'articolo 8, comma 1, lettera d), della legge 7 agosto 2015, n. 124.

C) Descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.

Al fine di verificare il raggiungimento degli obiettivi, sarà utile individuare, come appropriati indicatori riferiti all'utenza, la quantificazione del risparmio anche in termini di una semplificazione burocratica, attuabile mediante la riorganizzazione delle funzioni del PRA, ai fini del conseguimento dell'archivio unico e l'emissione di un unico documento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite il CED. Altri indicatori sono la tariffa unica e l'imposta di bollo unificata, che saranno determinate, entro il 30 aprile 2018, dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia.

Contestualmente, per quanto riguarda le Amministrazioni coinvolte dagli effetti del presente provvedimento, si procederà al monitoraggio dei tempi di gestione dei flussi dei dati nell'A.N.V. e nel P.R.A.

D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

I soggetti privati destinatari degli effetti dell'intervento regolatorio sono gli utenti e gli Studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati allo STA.

I soggetti pubblici destinatari degli effetti dell'intervento regolatorio sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gli UMC, l'A.C.I. e gli Uffici P.R.A.

SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO

Nel corso della stesura del provvedimento, si è proceduto ad una serie di consultazioni che hanno coinvolto i rappresentanti dell'ACI, tra cui il Presidente, al fine di poter giungere all'individuazione di un modello attuativo della delega di cui all'articolo 8, comma 1, lettera d) del decreto legislativo 7 agosto 2015, n. 204, che limitasse l'impatto sul funzionamento dell'ente medesimo e, contestualmente, permettesse di offrire al cittadino, con l'introduzione di un documento unico, un servizio più rapido, efficiente e meno oneroso.

SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE ("OPZIONE ZERO")

Si evidenzia che, in base al confronto con i principali Club europei assimilabili all'A.C.I. (Gran Bretagna, Germania, Olanda, Spagna), non esistono altri casi in cui si realizzi la coesistenza di ruolo pubblico e ruolo istituzionale di sostegno all'evoluzione del fenomeno automobilistico. Negli altri contesti europei, infatti, i Club automobilistici si sostengono mediante i ricavi provenienti dalle sole attività istituzionali, con portafogli di prodotti comunque assimilabili a quelli dell'A.C.I.

Inoltre, il P.R.A. contiene tutte le informazioni relative alle vicende giuridiche e patrimoniali dei veicoli soggetti ad iscrizione, compresi i dati necessari alla riscossione delle tasse automobilistiche. I dati del P.R.A. non vengono però aggiornati nel corso della vita del veicolo, se non nel caso di cessione. La banca dati del P.R.A. in materia di circolazione rappresenta, dunque, un sottoinsieme dell'A.N.V., in quanto i veicoli soggetti a registrazione costituiscono un sottoinsieme dell'intero parco circolante. Per queste tipologie di veicoli, la banca dati del P.R.A. contiene solo alcune informazioni concernenti la proprietà non contenute nell'A.N.V. quali, ad esempio, iscrizioni di ipoteche e privilegi, usufrutto, leasing, fermi amministrativi, etc.

La diversità contenutistica dei due archivi determina la necessità di un'attività di allineamento continuo attraverso un flusso informativo tra l'A.N.V. e il P.R.A., in particolare per tutte le immatricolazioni di veicoli nuovi (operazione di associazione di un veicolo ad un nuovo intestatario) o per i passaggi di proprietà (variazione intestatario di veicolo già immatricolato). In virtù del fatto che la Carta di Circolazione registra tutti gli aggiornamenti tecnico-amministrativi nel corso della vita del veicolo, mentre il Certificato

di Proprietà esclusivamente l'eventuale cessione ad altro proprietario, l'A.N.V. presenta un livello di completezza ed attendibilità dei dati maggiore rispetto a quello del P.R.A. L'opzione zero comporterebbe il mantenimento di una anomalia prettamente italiana, consentendo la sopravvivenza di un regime secondo cui si continuerebbe a ritenere necessario che il proprietario di un veicolo debba possedere due documenti, di cui uno (quello emesso dal PRA) complementare, per i contenuti, rispetto a quello emesso dalla Direzione Generale per la motorizzazione. Restano da valutare gli effetti del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia, con cui sarà determinata una tariffa unica, in misura comunque non superiore alla somma dell'importo delle due tariffe previste a normativa vigente, e l'imposta di bollo unificata, ai fini del conseguimento di risparmi per l'utenza.

SEZIONE 4 - OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO

L'articolo 8, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 7 agosto 2015, n. 204, prevede la "riorganizzazione, ai fini della riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli e della realizzazione di significativi risparmi per l'utenza, anche mediante trasferimento, previa valutazione della sostenibilità organizzativa ed economica, delle funzioni svolte dagli uffici del Pubblico registro automobilistico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con conseguente introduzione di un'unica modalità di archiviazione finalizzata al rilascio di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, da perseguire anche attraverso l'eventuale istituzione di un'agenzia o altra struttura sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica; svolgimento delle relative funzioni con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente".

A tal fine, sono state prese in considerazione due opzioni alternative all'intervento regolatorio in esame: la prima che prevedeva il trasferimento delle funzioni svolte dagli uffici del Pubblico registro automobilistico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; la seconda che prevedeva l'istituzione di un'Agenzia sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Nel primo caso sono emerse delle criticità, prima tra tutte la messa in mobilità dei 2.500 dipendenti del Pubblico registro automobilistico e la conseguente difficoltà di assorbirli nell'organico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Anche se, come conseguenza del quasi ventennale blocco delle assunzioni, l'Amministrazione ha subito una drastica riduzione del personale, la Direzione Generale per la motorizzazione ha quantificato un eventuale fabbisogno di personale scaturente dall'acquisizione delle nuove competenze in 800 unità massime, da distribuire tra Amministrazione centrale e UMC.

Tra l'altro, sarebbe risultato complesso il procedimento di assorbimento dei 500 dipendenti di ACI Informatica, società per azioni interamente posseduta dall'Automobile Club d'Italia che fornisce tutte le procedure e supporti informatici e telematici per gestire l'automazione interna e i servizi alla collettività. Tale opzione avrebbe ingenerato nuovi e maggiori costi a carico dell'Amministrazione, per far fronte alla relativa implementazione della propria banca dati, contravvenendo al principio di invarianza di spesa e agli obiettivi di risparmio fissati dalla legge di delega.

Un'altra criticità è stata identificata nella perdita da parte di ACI di quasi il 70% dei suoi ricavi totali, assicurati dall'attività del P.R.A. (230 mln di euro circa su 341 mln totali), con

possibili disequilibri o comunque con conseguente necessità di una profonda riorganizzazione della *mission*. Tale criticità si sarebbe accentuata negli effetti, laddove non si fosse riusciti a procedere alla riallocazione del personale in esubero.

Infine, l'Amministrazione sarebbe dovuta subentrare in tutti i rapporti contrattuali attivi e passivi di ACI-PRA.

Per quanto riguarda la seconda opzione, oltre alle problematiche già evidenziate, si sarebbe aggiunta quella relativa alle lunghe procedure finalizzate all'adozione dello Statuto dell'Agenzia e dei regolamenti attuativi.

L'opzione dell'intervento regolatorio è apparsa la più idonea in quanto è immediatamente operativa ed evita disequilibri all'A.C.I.

In particolare il Consiglio di Stato, pur riconoscendo la legittimità della scelta operata dal Governo, ha tuttavia evidenziato che la delega avrebbe consentito una più ampia riorganizzazione dei processi e delle strutture attraverso varie modalità, quali la creazione di un'Agenzia, il trasferimento delle funzioni PRA al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o, ancora, attraverso un'unica modalità di archiviazione.

Al riguardo, tale scelta incide profondamente sul versante dei costi amministrativi e, pertanto, si è ritenuto necessario procedere ad una sperimentazione almeno annuale sull'applicazione delle nuove procedure sottese all'introduzione del Documento unico, prima di giungere eventualmente ad un'unica modalità di archiviazione. Pertanto, al fine di corrispondere ai rilievi del Consiglio di Stato, ma anche delle commissioni parlamentari, la scelta operata dal decreto è quella di trasmettere, ad un anno dall'entrata in vigore del medesimo, una relazione al Parlamento nella quale si dà conto degli effetti e dei risultati conseguiti attraverso il documento unico evidenziando, in particolare, i risparmi conseguiti per l'utenza e gli effetti sull'organizzazione di ACI, anche ai fini della valutazione in ordine all'istituzione di un archivio unico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'ACI, da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro ventiquattro mesi dall'introduzione del documento unico, sono definite le modalità organizzative dell'eventuale archivio unico da istituirsi presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in modo da assicurare la riduzione dei costi di gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PMI

A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.

I vantaggi dell'opzione prescelta sono un risparmio di tempo per l'utenza in termini burocratici, in quanto la riorganizzazione del PRA e del CED del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini del conseguimento dell'archivio unico e l'emissione di un unico documento, comporterà il rilascio immediato del documento medesimo. Infatti, per le operazioni di immatricolazione e di passaggio di proprietà non gestite con procedura STA, attualmente la carta di circolazione e il certificato di proprietà vengono rilasciate con tempistiche diverse. Con l'introduzione del documento unico rilasciato dalla Motorizzazione, il cittadino avrà la possibilità di ottenere contestualmente e in tempo reale

sia l'immatricolazione del proprio veicolo sia la sua trascrizione al PRA. Si realizzerebbe, quindi, una evidente semplificazione burocratica.

Resta da valutare il vantaggio derivante dal conseguimento dei risparmi per l'utenza, quale effetto del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia, da adottarsi entro il 30 aprile 2018, con cui sarà determinata una tariffa unica, in misura comunque non superiore alla somma dell'importo delle due tariffe previste a normativa vigente, e l'imposta di bollo unificata. Non si ravvedono svantaggi.

B) Individuazione e la stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

Nell'ambito di questo settore, per MPMI sono intese le imprese che esercitano attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (legge n. 264/1991) ed i concessionari di veicoli, per i quali gli effetti derivanti dall'adozione del provvedimento in parola consistono in una significativa riduzione degli adempimenti burocratici e della relativa tempistica, con conseguente miglioramento dei livelli di servizio resi all'utenza.

In particolare, per quanto riguarda l'utenza delle MPMI, vale a dire di quelle imprese che dispongono di rilevanti parchi veicolari (imprese di noleggio e di leasing, le imprese di autotrasporto e le imprese del trasporto pubblico locale) sarà possibile quantificare il risparmio economico a seguito dell'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia, con cui sarà determinata una tariffa unica, in misura comunque non superiore alla somma dell'importo delle due tariffe previste a normativa vigente, e l'imposta di bollo unificata.

C) Indicazione e la stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese.

Non si introducono nuovi oneri informativi; al contrario, considerato che il provvedimento in argomento individua un solo documento unico di circolazione, a fronte dei due attuali, gli oneri informativi si riducono ad una sola domanda di rilascio del documento. Il costo amministrativo di tale riduzione può essere quantificata nella misura di € 91,5. Parimenti, il costo amministrativo dell'onere informativo derivante dall'unica domanda che l'utente dovrà affrontare sarà di € 91,5.

In particolare, in base allo schema relativo al punto 2.2 "Cittadini" dell'allegato 2 del d.P.C.M. 25 febbraio 2013, risulta quanto segue (evidenziato in giallo il valore in minuti scelto):

Cod.	Attività amministrativa	Val. (min)	Variabili	Criteri
A	Acquisizione della modulistica	20	Modalità di acquisizione	Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello provinciale
		60		
		140		
B	Compilazione di modulo di istanza/denuncia/comunicazione	30	Contenuto informativo	Richiesta informazioni semplici e di immediata reperibilità
		200		
		400		
E	Copia della documentazione	6	Complessità e	Copia di documenti semplici e

		10	voluminosità della documentazione da copiare	poco voluminosi
		30		
F	Effettuazione di pagamenti	10	Modalità di effettuazione	Pagamento online
		-		
		80		
G	Trasmissione alla PA o a soggetti terzi	20	Modalità di presentazione e dislocazione territoriale degli sportelli	Trasmissione online
		60		
		140		
H	Acquisizione della documentazione rilasciata dall'amministrazione	2	Modalità di presentazione e dislocazione territoriale degli sportelli	
		60		
		140		Acquisizione a sportello presso uffici dislocati a livello provinciale
I	Archiviazione	20	Supporto di archiviazione e volume dei documenti da conservare	Archiviazione su supporto informatico o archiviazione di documenti semplici e poco voluminosi
		-		
		60		
L	Sottoposizione ad accertamenti	30	Luogo di effettuazione dell'accertamento e complessità della procedura	
		-		NON PREVISTO
		120-240		

La somma del valore in minuti è pari a 366 che, moltiplicato per la tariffa di € 0,25 necessaria per trasformare il costo dell'onere informativo in termini monetari, dà € 91,5. Pertanto, considerato che le immatricolazioni di tutti i veicoli risultanti al CED della Motorizzazione per l'anno 2015 sono state pari a 2.100.000, si stima una riduzione del costo amministrativo pari a € 192.150.000. I passaggi di proprietà, invece, risultano pari a 5.700.000, con una riduzione del costo amministrativo pari a € 521.550.000,00.

In accoglimento di medesima condizione delle Commissioni di Camera e Senato, si è garantito ai cittadini, sin dal momento di prima attuazione del provvedimento in esame, per quanto riguarda gli adempimenti di loro spettanza, la piena accessibilità alle modalità di pagamento informatiche e on-line. Appare evidente, che, ad oggi, non sia possibile quantificare in valori/minuti la relativa attività amministrativa ed il conseguente risparmio in termini di oneri amministrativi.

D) Condizioni e i fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

Con l'emanando decreto legislativo si è proceduto alla valutazione della sostenibilità organizzativa ed economica dell'opzione prescelta. Il nuovo procedimento prevede che gli STA e gli UMC, ricevute le istanze e la relativa documentazione del veicolo, trasmettono per via telematica i dati al Centro elaborazione dati (CED) presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il quale trasmette contestualmente, esclusivamente per via telematica, i dati relativi alla proprietà ed allo stato giuridico del veicolo al PRA, unitamente alla relativa documentazione. Il PRA provvede alle iscrizioni ed alle trascrizioni dopo di che il CED, verificata la congruenza dei dati ricevuti con quelli presenti nell'ANV e nel PRA, consente agli STA e agli UMC la stampa della carta di

circolazione, quale documento unico di proprietà e di circolazione. Sulla scorta di una proposta emendativa avanzata in sede di Conferenza Unificata, a maggior chiarimento della portata applicativa della disposizione di cui all'articolo 2, comma 7, dello schema di provvedimento, si è previsto che le istanze volte alla annotazione delle ipoteche nel PRA possano essere presentate direttamente anche presso gli Uffici PRA, ad eccezione dell'ipotesi relativa alla cessazione della circolazione dei veicoli, trattandosi di un dato che deve essere annotato non solo al PRA ma anche nell'ANV, e si è previsto, altresì, che i provvedimenti di fermo amministrativo, e di revoca dello stesso, notificati al MIT dal concessionario della riscossione siano comunicati dal CED del MIT, in via telematica, al sistema informativo del PRA, ciò in quanto descrive più chiaramente gli adempimenti di cooperazione tra la banca dati del MIT e la banca dati del PRA. Le attuali risorse amministrative e gestionali, nonché tecnologiche a disposizione consentono di far fronte a tale nuovo procedimento, in quanto ciascuna delle due strutture continuerà a svolgere le proprie funzioni, sebbene il PRA comunicherà solo con l'ANV e la Motorizzazione sarà l'unico ente competente all'emissione della carta di circolazione, intesa come documento unico di circolazione e proprietà.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITÀ DEL PAESE

Quanto previsto dall'intervento regolatorio permette di eliminare una anomalia del Paese, considerato che in nessuno dei principali paesi europei è prevista l'assimilazione dei veicoli ai beni mobili registrati con conseguente emissione di un documento che certifichi la proprietà del veicolo da parte di un ente ad hoc.

Infatti, il raffronto con i principali Club europei assimilabili all'A.C.I. (Gran Bretagna, Germania, Olanda, Spagna), evidenzia che non esistono altri casi in cui si realizzi la coesistenza di ruolo pubblico e ruolo istituzionale di sostegno all'evoluzione del fenomeno automobilistico. Negli altri contesti europei, infatti, i Club automobilistici si sostengono mediante i ricavi provenienti dalle sole attività istituzionali, con portafogli di prodotti comunque assimilabili a quelli che l'A.C.I. già gestisce.

SEZIONE 7 - MODALITÀ ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) *Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.*

L'attuazione delle disposizioni recate dall'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella propria qualità della Direzione Generale per la motorizzazione e le sue articolazioni territoriali degli UMC.

B) *Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.*

Successivamente alla conclusione dell'iter approvativo del decreto, se ne darà notizia nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Se ne darà pubblicità anche per il tramite degli UMC, mediante l'affissione di documentazioni esplicative.

C) *Strumenti e modalità per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio.*

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti curerà il controllo sistematico dell'intervento normativo, attraverso il monitoraggio del flusso informativo tra l'A.N.V. e il P.R.A., in particolare per tutte le immatricolazioni di veicoli nuovi (operazione di

associazione di un veicolo ad un nuovo intestatario) o per i passaggi di proprietà (variazione intestatario di veicolo già immatricolato). Inoltre, valuterà i tempi di consegna della carta di circolazione. In accoglimento di un'osservazione della IX commissione Camera, è stata introdotta la previsione che, a decorrere dall'entrata in vigore del decreto in esame, la vigilanza sull'ACI è esercitata, nell'ambito delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, dalla Presidenza del Consiglio dei ministri e, limitatamente alle attività di tenuta del PRA, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ferme restando le competenze del Ministero della giustizia e dell'autorità giudiziaria previste dalle disposizioni vigenti.

D) *Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio.*

Il provvedimento non prevede meccanismi per la revisione dell'intervento normativo in oggetto. Va da sé che qualora emergessero eventuali criticità riconducibili a lacune insite nell'intervento, ovvero problemi relativi alla fase di attuazione dello stesso, saranno prese in esame misure integrative e correttive.

E) *Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR.*

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettuerà la verifica, dopo un biennio dalla entrata in vigore dell'intervento normativo, attraverso i periodici controlli sul grado di raggiungimento delle finalità perseguite e degli effetti prodotti. A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti saranno presi in esame gli indicatori in precedenza indicati.

SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

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