



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 16 aprile 2012 (17.04)
(OR. en)**

**Fascicolo interistituzionale:
2012/0082 (COD)**

**8794/12
ADD 2**

**ENT 93
MI 251
CODEC 991**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	10 aprile 2012
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2012) 82 definitivo
Oggetto:	Documento di lavoro dei servizi della commissione Sintesi della valutazione d'impatto <i>che accompagna il documento</i> Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme per la semplificazione del trasferimento all'interno del mercato unico dei veicoli a motore immatricolati in un altro Stato membro

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione SWD(2012) 82 definitivo.

All.: SWD(2012) 82 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 4.4.2012
SWD(2012) 82 final

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme per la
semplificazione del trasferimento all'interno del mercato unico dei veicoli a motore
immatricolati in un altro Stato membro**

{COM(2012) 164 final}
{SWD(2012) 81 final}

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme per la semplificazione del trasferimento all'interno del mercato unico dei veicoli a motore immatricolati in un altro Stato membro

1. DEFINIZIONE DEL PROBLEMA - OBIETTIVI

I problemi di immatricolazione dei veicoli sono un esempio tipico delle strozzature cui fa riferimento la strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva¹. Questi problemi sono stati indicati nella prima relazione sulla cittadinanza dell'Unione come uno dei principali ostacoli incontrati dai cittadini nell'esercizio nella vita quotidiana dei diritti loro riconosciuti dalla legislazione dell'Unione². Sono inoltre una delle 20 principali preoccupazioni suscitate attualmente dal mercato unico, secondo l'elenco compilato dalla Commissione³.

La valutazione d'impatto individua due problemi principali riguardanti la reimmatricolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro:

- (1) Quando un veicolo è immatricolato in uno Stato membro e utilizzato frequentemente in un altro, si pone la questione di stabilire in quale Stato membro il veicolo debba essere immatricolato. I cittadini che si trasferiscono in un altro Stato membro, i lavoratori transfrontalieri, le imprese di autonoleggio e le persone che hanno acquisito in leasing un veicolo in un altro Stato membro sono spesso obbligati a immatricolare il veicolo nel paese in cui soggiornano o in cui il veicolo è utilizzato, anche se è già immatricolato in un altro Stato membro. I commercianti di veicoli usati, che sono in genere PMI, sono confrontati allo stesso problema quando acquistano un veicolo in un altro Stato membro. Anche le società di leasing devono far fronte a problemi di immatricolazione, almeno quando sono intestatarie della carta di circolazione e il veicolo è utilizzato da una persona stabilita in un altro Stato membro. Infine, le imprese di autonoleggio che desiderano trasferire una parte della flotta in un altro Stato membro per un breve periodo per rispondere alla domanda stagionale sono solitamente obbligate a reimmatricolare i veicoli in questione in quello Stato membro.
- (2) Quando un veicolo deve essere reimmatricolato in un altro Stato membro, le formalità amministrative da espletare sono spesso lunghe e onerose e richiedono tempo. L'onere aggiuntivo è dovuto principalmente al fatto che le

¹ COM (2010) 2020 del 3.3.2010.

² COM (2010) 603 del 27.10.2010.

³ Cfr. http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/20concerns/publication_en.pdf.

autorità dello Stato membro di destinazione dispongono di poche informazioni – o non ne hanno alcuna – sul veicolo, a parte quelle che figurano nella carta di circolazione. Se il veicolo dovesse essere reimmatricolato nello stesso Stato membro, gli enti preposti all'immatricolazione potrebbero basarsi sulle informazioni delle banche dati nazionali. Attualmente, la reimmatricolazione di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro comporta numerose formalità amministrative e soprattutto vari nuovi controlli, come la presentazione di un certificato di conformità e controlli tecnici nazionali.

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

Gli obiettivi specifici dell'iniziativa sono:

- armonizzare e semplificare le procedure di reimmatricolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro, a beneficio dei cittadini, dei lavoratori, dei datori di lavoro, delle società di noleggio e leasing e degli enti preposti all'immatricolazione;
- ridurre gli oneri amministrativi per tutti i soggetti interessati, senza compromettere la sicurezza stradale o la prevenzione dei reati e delle frodi.

Gli obiettivi operativi dell'iniziativa sono i seguenti:

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

2. SUSSIDIARIETÀ

Gli aspetti transfrontalieri dell'immatricolazione dei veicoli continuano a essere una fonte di problemi nel mercato interno. Ad esempio, ci sono state 17 tra sentenze e ordinanze della Corte di giustizia riguardanti gli ostacoli alla libera circolazione di merci, servizi e persone causati da problemi di immatricolazione dei veicoli.

Gli attuali problemi e le differenze tra le regole amministrative nazionali relative alla reimmatricolazione dei veicoli immatricolati in un altro Stato membro ostacolano la libera circolazione di tali veicoli all'interno dell'UE. L'UE ha quindi il diritto di agire sulla base dell'articolo 114 del TFUE per assicurare il buon funzionamento del mercato unico dei veicoli usati acquistati in un altro Stato membro, per i cittadini che trasferiscono un veicolo in un altro Stato membro di residenza, i cittadini che utilizzano un veicolo immatricolato nello Stato membro in cui lavorano e per le imprese di noleggio di veicoli (e, in misura minore, di leasing) che, a causa degli obblighi di immatricolazione cui esse stesse o i loro clienti sono soggetti, incontrano

ostacoli nell'uso transfrontaliero di tali veicoli. Tuttavia, nel rispetto del principio di sussidiarietà, la proposta non riguarda le reimmatricolazioni né i trasferimenti di veicoli all'interno dello stesso Stato membro.

Nel corso della consultazione pubblica, una netta maggioranza in ciascuna categoria di parti interessate ha affermato di ritenere necessaria un'azione a livello europeo per migliorare la situazione attuale. Tutti gli organismi pubblici che hanno contribuito alla consultazione si sono espressi a favore di un'iniziativa a livello dell'UE.

3. OPZIONI

Le opzioni sono state definite sulla base delle seguenti ipotesi:

- La prima immatricolazione di un veicolo nuovo nell'UE avviene di solito nello Stato membro di residenza/stabilimento del richiedente (ossia del futuro intestatario della carta di circolazione), anche se talvolta i veicoli nuovi sono immatricolati da un commerciante in uno Stato membro e successivamente acquistati da un cliente residente in un altro Stato membro.
- Gli Stati membri conservano l'esercizio delle loro prerogative fiscali nei riguardi dei veicoli sulla base del territorio in cui essi sono effettivamente utilizzati o della residenza del conducente, secondo il diritto dell'UE. Ad esempio, le tasse di circolazione sono prelevate dallo Stato membro in cui il veicolo è immatricolato o dallo Stato membro in cui il veicolo è per lo più utilizzato.
- Nessuna delle opzioni riguarda le reimmatricolazioni o il trasferimento dei veicoli all'interno dello stesso Stato membro.

Le opzioni da valutare in rapporto all'opzione di base (aprire procedimenti per infrazione e pubblicare comunicazioni interpretative) sono le seguenti:

3.1. Opzione 1: immatricolazione unica per l'intero ciclo di vita del veicolo ("immatricolazione unica")

Il veicolo è immatricolato una sola volta nell'UE per tutto il suo ciclo di vita e mantiene l'immatricolazione originaria finché è in uso. In caso di trasferimento della proprietà è mantenuta l'immatricolazione originaria.

Questa opzione avrebbe notevoli effetti negativi sulla sicurezza stradale (controlli tecnici), sul rispetto del codice della strada e sulla lotta alla criminalità connessa ai veicoli, sull'assicurazione dei veicoli, sul mercato dell'usato e sulla riscossione delle tasse di immatricolazione e di circolazione. Avrebbe effetti positivi per gli altri gruppi bersaglio.

L'opzione 1 permetterebbe di eliminare i costi amministrativi per le imprese, per i cittadini e per gli organismi pubblici che esistono nello scenario di base. Si avrebbe un risparmio dell'ordine di 1.500 milioni di EUR all'anno. Sarebbe eliminata anche la perdita di utili, in quanto il veicolo potrebbe essere utilizzato senza interruzioni. Questo consentirebbe un risparmio di circa 336 milioni di EUR all'anno. Con questa

opzione verrebbero meno anche i costi specifici per le imprese di autonoleggio (636 milioni di EUR), che potrebbero trasferire liberamente i veicoli da un paese all'altro.

3.2. Opzione 2: l'intestatario mantiene l'immatricolazione in tutta l'UE, ma il trasferimento del veicolo a un nuovo intestatario richiede una nuova immatricolazione

Ogni intestatario della carta di circolazione mantiene la propria immatricolazione finché il veicolo è trasferito a un altro intestatario. In altre parole, i veicoli non devono essere reimmatricolati se l'intestatario trasferisce la propria residenza in un altro Stato membro. In questo caso, tuttavia, egli deve informare le autorità del nuovo Stato membro, che a loro volta informano le loro controparti nello Stato membro di immatricolazione. Il trasferimento del veicolo a un altro titolare richiederebbe però una reimmatricolazione. Questa opzione è stata suddivisa in una sub-opzione 2a (nessuna formalità), una sub-opzione 2b (i cittadini che si trasferiscono in un altro Stato membro potrebbe mantenere l'immatricolazione originaria, ma dovrebbero informare della loro nuova residenza l'ente preposto all'immatricolazione dei veicoli dello Stato membro in cui risiedevano in precedenza) e una sub-opzione 2c (i cittadini che si trasferiscono in un altro Stato membro potrebbe mantenere l'immatricolazione originaria, ma dovrebbero informare della loro nuova residenza l'ente preposto all'immatricolazione dei veicoli del nuovo Stato membro).

Questa opzione avrebbe effetti negativi sulla sicurezza stradale (controlli tecnici) e sul rispetto del codice della strada, sull'assicurazione e sulla tassazione dei veicoli. Avrebbe però effetti positivi per i cittadini che si trasferiscono in un altro Stato membro, i lavoratori transfrontalieri, le società di noleggio e leasing e gli enti preposti all'immatricolazione dei veicoli. Non avrebbe alcun effetto sul mercato dei veicoli usati e sulla lotta alla criminalità connessa con i veicoli.

I risparmi annui stimati sono di 2.472 milioni di EUR (sub-opzione 2a), 2.385 milioni di EUR (sub-opzione 2b) e 2.343 milioni di EUR (sub-opzione 2c).

3.3. Opzione 3: immatricolazione nello Stato membro dell'intestatario del veicolo e reimmatricolazione semplificata

In caso di trasferimento in un altro Stato membro della residenza dell'intestatario o di trasferimento del veicolo ad un altro intestatario in un altro Stato membro, il veicolo sarebbe reimmatricolato, ma con una procedura semplificata che limiterebbe le formalità burocratiche e il numero dei controlli per mezzo di un elenco dettagliato dei documenti che potrebbero o no essere richiesti e di un divieto esplicito di richiedere documenti supplementari.

Questa opzione non avrebbe effetti negativi. Non avrebbe alcun effetto sulla tassazione dei veicoli, sul rispetto del codice della strada, sulla sicurezza stradale e sull'assicurazioni dei veicoli, mentre avrebbe effetti positivi per gli altri gruppi bersaglio.

I costi amministrativi sarebbero ridotti in quanto questa opzione eliminerebbe la necessità di cancellare l'immatricolazione e ridurrebbe i tempi e i costi necessari per

la reimmatricolazione. In un primo tempo le autorità pubbliche dovrebbero ancora applicare le procedure di cancellazione.

Questa opzione permetterebbe un risparmio stimato in 1.171 milioni di EUR all'anno.

3.4. Opzione 4: immatricolazione nello Stato membro in cui il veicolo è principalmente utilizzato e reimmatricolazione semplificata

Il veicolo dovrebbe essere immatricolato nello Stato membro di principale utilizzazione, anche quando l'intestatario della carta di circolazione risiede in modo permanente o è stabilito in un altro Stato membro. La procedura di immatricolazione sarebbe però semplificata come nell'opzione 3.

Questa opzione avrebbe effetti positivi per le imprese di noleggio e per il rispetto del codice della strada. Questa opzione ha però il difetto di essere vaga e potrebbe creare difficoltà nella pratica, in particolare per le persone o le imprese che utilizzassero veicoli in Stati membri diversi. I concetti di "uso essenziale di carattere permanente" o "uso effettivo di carattere permanente" richiederebbero chiarimenti e una definizione molto precisa. Questa opzione avrebbe perciò effetti negativi per i cittadini, i lavoratori frontalieri, i datori di lavoro, le società di leasing e per la tassazione dei veicoli. Non avrebbe alcun effetto per gli enti preposti all'immatricolazione, per la lotta alla criminalità e per l'assicurazione dei veicoli.

I risparmi stimati ammontano a 1.171 milioni di euro all'anno.

3.5. Opzione 5: ottimizzazione dello scambio elettronico di informazioni tra gli enti nazionali preposti all'immatricolazione

Questa opzione prevede che le informazioni tecniche relative al veicolo e i dati relativi all'ultima immatricolazione nello Stato membro di origine siano raccolti per via elettronica dall'ente preposto all'immatricolazione dello Stato membro di destinazione mediante l'esistente sistema Eucaris.

L'opzione 5 avrebbe effetti positivi per i cittadini che importano il loro veicolo nel paese di residenza, gli enti preposti all'immatricolazione, la lotta alla criminalità e il mercato dei veicoli usati. Non si avrebbero effetti negativi. Questa opzione non avrebbe alcun effetto per i lavoratori frontalieri, le società di leasing e di noleggio, la tassazione dei veicoli, il rispetto del codice della strada e l'assicurazione.

Il risparmio annuo stimato ammonta a 274 milioni di EUR.

4. CONFRONTO DELLE OPZIONI

L'incidenza delle diverse opzioni sulla riduzione dell'onere amministrativo può essere così sintetizzata:

Opzioni	1	2a	2b	2c	3	4	5
Cittadini e imprese	1.400	1.400	1.359	1.360	890	890	133
Autorità pubbliche	100	100	78	56	776	53	29
Totale costi amministrativi (A)	1.500	1.500	1.437	1.416	943	943	162
Perdita di utili (B)	336	336	336	336	224	224	112
Risparmi sui costi di noleggio a senso	418	418	409	407	0	0	0

unico							
Risparmi sulla perdita di domanda	202	202	188	169	0	0	0
Risparmi sui picchi di domanda stagionali	16	16	15	15	4	4	0
Totale risparmi addizionali totali delle società di autonoleggio (C)	636	636	612	591	4	4	0
TOALE (A + B + C)	2.472	2.472	2.385	2.343	1.171	1.171	274

Lo scenario di base crea rilevanti costi amministrativi e altri costi per i cittadini, le imprese e le autorità pubbliche. Da questo punto di vista tutte le opzioni porterebbero a un miglioramento significativo della situazione e a una riduzione dei costi (specie degli oneri amministrativi) per tutti gli attori.

L'incidenza qualitativa delle opzioni può essere sintetizzata come segue nella tabella di confronto qualitativo:

Opzioni	1	2a	2b	2c	3	4	5
Gruppi bersaglio							
Cittadini che trasferiscono la residenza	+	+	+	+	+	0	+
Mercato dell'usato	+	0	0	0	+	0	+
Lavoratori transfrontalieri	+	+	+	+	+	-	0
Imprese di leasing	+	+	+	+	+	-	0
Imprese di noleggio	+	+	+	+	+	+	0
Enti di immatricolazione	+	+	+	+	+	0	+
Altre incidenze							
Controlli tecnici	-	-	0	0	0	0	0
Rispetto del codice della strada	-	-	0	0	0	+	0
Assicurazione auto	-	-	-	-	0	0	0
Questioni fiscali	-	-	-	-	0	0	0
Criminalità connessa ai veicoli	-	0	0	0	+	0	+
+ = effetto positivo - = effetto negativo 0 = nessun effetto							

Dalla tabella risulta che nessuna delle opzioni permette di risolvere tutti i problemi.

Un confronto degli effetti quantificabili e non quantificabili porta ai seguenti risultati, rispetto all'opzione di base:

Confronto di tutti gli effetti							
Opzioni	1	2a	2b	2c	3	4	5
Risparmi (milioni di EUR)	2.472	2.472	2.385	2.343	1.171	1.171	274

Una prima constatazione è che tutte le opzioni permettono di realizzare considerevoli risparmi, ma anche che, nonostante questi risparmi, le opzioni 1, 2a, 2b e 4 hanno

effetti negativi molto rilevanti, in particolare per gli aspetti assicurazione e tassazione.

Si raccomanda pertanto di scegliere esclusivamente le opzioni che presentano solo effetti positivi e neutri, ossia:

- Opzione 3: immatricolazione nello Stato membro del intestatario del veicolo e reimmatricolazione semplificata.
- Opzione 5: ottimizzazione dello scambio elettronico di informazioni tra gli enti nazionali preposti all'immatricolazione.

Combinando le opzioni 3 e 5 si otterrebbero risparmi relativamente elevati pari ad almeno 1.445 milioni di EUR e si avrebbero effetti positivi o neutri per tutti i gruppi bersaglio.

Per quanto riguarda la forma dello strumento legislativo, la valutazione d'impatto raccomanda un regolamento.

5. MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

I diversi problemi considerati in questa valutazione d'impatto non sono ancora oggetto del diritto derivato dell'UE. Si applicano quindi, a loro riguardo, le disposizioni del TFUE. I sistemi nazionali e i problemi incontrati dai cittadini e dalle imprese sono molto diversi, in particolare per i veicoli già immatricolati in un altro Stato membro. È quindi importante predisporre un sistema coerente di monitoraggio e di valutazione, senza però imporre oneri amministrativi supplementari per i cittadini, le imprese e gli enti nazionali preposti all'immatricolazione dei veicoli. Attualmente esistono poche statistiche precise su certe categorie di soggetti direttamente interessati dagli attuali problemi di immatricolazione dei veicoli, in particolare sui cittadini che trasferiscono i loro veicoli in un altro Stato membro o sul mercato dell'usato. Non vi sono neppure statistiche precise sulla quantità di difficoltà e sul tempo necessario per la reimmatricolazione in un altro Stato membro. Tuttavia, il software EUCARIS fornisce statistiche che potrebbero essere utilizzate come indicatori.

Si suggerisce di utilizzare i seguenti indicatori e metodi di monitoraggio per una valutazione dello strumento legislativo, entro i quattro anni seguenti la data limite fissata per la sua attuazione:

Soggetti interessati	Indicatori/metodo di monitoraggio
Cittadini che acquistano un veicolo usato in un altro Stato membro	- Numero di denunce - Numero di casi SOLVIT - Numero di cause - Numero di domande ai centri europei dei consumatori - Numero di reimmatricolazioni e cancellazioni Consultazione pubblica, in particolare sugli oneri amministrativi
Cittadini che si trasferiscono in un altro Stato membro con il loro veicolo	
Cittadini che vivono parte dell'anno in un altro Stato membro	
Cittadini che lavorano in un altro Stato membro e dispongono di un veicolo di servizio	

Imprese di leasing e noleggio	Indagine riguardante in modo specifico questo settore
Enti nazionali preposti all'immatricolazione dei veicoli	Indagine riguardante in modo specifico gli enti nazionali preposti all'immatricolazione dei veicoli
Tutte le categorie di soggetti	Statistiche EUCARIS