

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**N. 14**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di regolamento per la semplificazione del procedimento  
di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli

*(Parere ai sensi dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59  
e dell'articolo 1, allegato A, n. 6, della legge 24 novembre 2000, n. 340)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 21 giugno 2001)**

---

# SCHEMA DI REGOLAMENTO RECANTE NORME PER LA SEMPLIFICAZIONE DEL PROCEDIMENTO DI AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI PROVA DEI VEICOLI

(n. 6, allegato A, della legge 24 novembre 2000, n. 340)

## Relazione illustrativa

La legge 24 novembre 2000, n. 340 (recante “Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi – Legge di semplificazione 1999”) ha individuato, tra i procedimenti da delegificare e semplificare, quello relativo all’autorizzazione alla circolazione di prova degli autoveicoli (allegato A, numero 6).

Tale procedimento è attualmente disciplinato dagli articoli 98 del nuovo codice della strada e 254 del relativo regolamento di esecuzione.

Con lo schema di regolamento predisposto in attuazione della citata previsione legislativa, si è inteso realizzare la finalità di semplificazione attraverso, anzitutto, l’affidamento agli stessi utenti della produzione delle proprie targhe prova nel rispetto, ovviamente, di univoci criteri tecnici.

Ciò nell’intento non solo di accelerare i tempi procedurali, eliminando gli adempimenti a carico dello Stato connessi alla produzione e alla distribuzione delle predette targhe, ma anche di abbattere, conseguentemente, i costi di produzione delle stesse.

In tal modo, peraltro, si ritiene di poter promuovere anche un graduale avvicinamento della legislazione italiana alle legislazioni vigenti negli altri Stati membri dell’Unione europea.

Tale previsione appare, del resto, rispettosa della riserva di competenza contenuta nell’articolo 101, comma 1, del codice della strada, poiché la stessa è evidentemente riferita alla produzione delle sole targhe di immatricolazione dei veicoli (così come definite dall’articolo 256, comma 1 del regolamento di esecuzione del codice della strada ) e non anche alla produzione delle targhe prova (così come definite dal comma 3 del medesimo articolo 256 del regolamento di esecuzione del codice della strada).

D’altra parte, le targhe prova si caratterizzano proprio per il fatto di essere assegnate “*ad personam*” alle aziende che svolgono determinate attività, ed in tal senso possono definirsi “personali”, a differenza delle targhe di immatricolazione che sono riferite unicamente ai veicoli, e non già ai proprietari degli stessi; tant’è che mentre le targhe prova sono incedibili, le targhe di immatricolazione seguono necessariamente le vicende giuridiche dei veicoli.

Al riguardo, il regolamento si caratterizza anche per un ulteriore intervento semplificatorio: l'uniformazione della disciplina e dei requisiti tecnici e strutturali della targa prova per tutti i tipi di veicoli (autoveicoli e rimorchi, ciclomotori e motoveicoli, macchine agricole e macchine operatrici), mentre la precedente disciplina del regolamento di esecuzione del codice della strada prevedeva targhe prova con diverse caratteristiche per ogni tipo di veicolo.

Inoltre, con lo schema di regolamento in esame si è inteso razionalizzare l'ambito soggettivo di applicabilità della normativa in materia di circolazione di prova, lasciando ovviamente immutata la tipologia di attività che giustifica l'autorizzazione alla circolazione di prova.

Si tenga presente, infatti, che i citati articoli 98, comma 1, del codice della strada e 254 del regolamento di esecuzione del codice della strada ammettono la possibilità del rilascio di autorizzazione alla circolazione di prova in capo alle fabbriche costruttrici di veicoli a motore e rimorchi (compresi i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita), ai commercianti autorizzati, alle fabbriche costruttrici di carrozzerie e pneumatici, agli esercenti di officine di riparazione e trasformazione e alle fabbriche costruttrici di sistemi o dispositivi di equipaggiamento, a condizione che i veicoli siano fatti circolare su strada per esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti per ragioni di vendita o di allestimento.

Tuttavia, la più recente evoluzione del processo di riorganizzazione e ristrutturazione delle realtà aziendali che utilizzano lo strumento della circolazione di prova mostra come sia sempre più frequente, per ragioni di maggiore economicità ed efficacia, il ricorso alla esternalizzazione di talune attività che scandiscono i singoli processi produttivi, quali le attività di sperimentazione e quelle di trasferimento su strada dei veicoli da o verso aree di stoccaggio.

Di qui la proposta di un razionale adeguamento dell'ambito soggettivo di applicabilità della vigente normativa alla nuova realtà organizzativa, che tenga conto di come le attività di ricerca e di sperimentazione sui veicoli risultino sempre più spesso affidate ad Istituti universitari o ad enti pubblici e privati di ricerca, e di come per la movimentazione su strada degli stessi per finalità di stoccaggio venga sempre più spesso richiesto l'apporto di aziende che esercitano professionalmente questo tipo di attività.

Pertanto, la semplificazione procedurale adottata con il presente schema di regolamento può rispondere più efficacemente alle concrete esigenze dell'utenza, senza con ciò travalicare la ratio della vigente normativa.

Considerato nel suo complesso, il nuovo impianto procedurale pone le basi normative per procedere, in via amministrativa, ad una reingegnerizzazione dell'intero procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova, trasformando integralmente le attuali procedure manuali in procedure informatiche e raccogliendo i relativi dati in archivi elettronici facilmente accessibili da parte dei competenti organi sia del Ministero delle Finanze sia del Ministero dell'Interno.

Esaminando i singoli articoli:

- l'articolo 1 definisce l'autorizzazione alla circolazione di prova e individua i soggetti ai quali può essere rilasciata;
- l'articolo 2 definisce l'utilizzo della targa prova e ne individua i requisiti tecnici di produzione;
- l'articolo 3 disciplina le ipotesi di smarrimento, sottrazione, deterioramento e distruzione dell'autorizzazione alla circolazione di prova e quelle di smarrimento e sottrazione delle targhe prova;
- l'articolo 4 prevede le abrogazioni;
- l'articolo 5 prevede l'entrata in vigore del regolamento.

**Relazione tecnica sulla quantificazione degli oneri finanziari e sulla relativa  
copertura.**

Il regolamento non comporta oneri per le amministrazioni interessate.

**Relazione tecnico – normativa**

***a) Analisi dell'impatto normativo delle norme proposte sulla legislazione vigente.***

Si richiamano di seguito, in maniera esplicita, le norme sostanziali nel cui quadro si inserisce il regolamento di semplificazione procedurale e che motivano la necessità di introdurre rilevanti elementi di semplificazione.

Il nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) disciplina all'articolo 98 la circolazione di prova e agli articoli 100, 101 e 102, nell'ambito della disciplina più generale delle targhe, vi sono delle disposizioni specifiche in materia di targhe di prova.

Il regolamento di esecuzione del codice della strada (d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495) prevede agli articoli 254, 256, 258 e 260 le modalità attuative per la produzione e distribuzione dei diversi tipi di targhe, tra cui le targhe di prova.

***b) Analisi del quadro normativo e delle situazioni di fatto che giustificano l'innovazione della legislazione vigente.***

Dal complesso sistema di disciplina della carta di circolazione e delle targhe, con il presente regolamento si è estrapolato il procedimento relativo alla circolazione di prova di autoveicoli, consentendo ai privati la produzione delle targhe prova.

Del resto, l'interesse pubblico continua ad essere presidiato dalla previsione del rilascio dell'autorizzazione alla circolazione di prova da parte del Ministero dei trasporti. Si è, infatti, trasferito il valore giuridico dalla targa (intesa come supporto materiale) alla autorizzazione alla circolazione di prova. In questo modo, si ottiene un significativo abbattimento dei tempi, in quanto per il rilascio dell'autorizzazione il Ministero dei Trasporti e della Navigazione potrà avvalersi delle procedure informatiche già in uso, raccogliendo i relativi dati in archivi elettronici facilmente accessibili da parte dei competenti organi sia del Ministero delle finanze sia del Ministero dell'Interno.

***c) Analisi della compatibilità con l'ordinamento comunitario.***

Il provvedimento non ha alcun punto di contrasto con l'ordinamento comunitario, bensì rappresenta un primo passo nella fase di allineamento alle normative di settore degli altri Paesi dell'Unione europea..

*d) Analisi della compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie e a statuto speciale.*

Il provvedimento non ha alcuna incidenza sulle competenze costituzionali né su quelle delle regioni ordinarie o a statuto speciale.

*e) Verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.*

Il provvedimento riguarda un procedimento che non coinvolge in alcun modo le funzioni delle regioni e degli enti locali.

### **Valutazione dell'impatto amministrativo**

*a) Ricognizione degli obiettivi del progetto e analisi dei mezzi e dei tempi individuati per il loro perseguimento. Valutazione dell'esistenza di oneri organizzativi a carico delle pubbliche amministrazioni anche in relazione alla loro ripartizione tra strutture centrali e periferiche dello Stato, regioni ed enti locali. Valutazione dell'eventuale previsione della creazione di nuove strutture amministrative e del coordinamento delle strutture esistenti.*

Con lo schema di regolamento predisposto in attuazione della citata previsione legislativa, si è inteso realizzare la finalità di semplificazione della produzione industriale delle targhe prova, attraverso, anzitutto, l'affidamento agli stessi utenti della produzione delle proprie targhe prova nel rispetto, ovviamente, di univoci criteri tecnici.

Ciò nell'intento non solo di accelerare i tempi procedurali, eliminando gli adempimenti a carico dello Stato connessi alla produzione e alla distribuzione delle predette targhe, ma anche di abbattere, conseguentemente, i costi di produzione delle stesse.

In tal modo, peraltro, si ritiene di poter promuovere anche un graduale avvicinamento della legislazione italiana alle legislazioni vigenti negli altri Stati membri dell'Unione europea.

Tale previsione appare, del resto, rispettosa della riserva di competenza contenuta nell'articolo 101, comma 1, del codice della strada, poiché la stessa è evidentemente riferita alla produzione delle sole targhe di immatricolazione dei veicoli (così come definite dall'articolo 256, comma 1 del regolamento di esecuzione del codice della strada) e non anche alla produzione delle targhe prova (così come definite dal comma 3 del medesimo articolo 256 del regolamento di esecuzione del codice della strada).

Inoltre, l'interpretazione delle finalità che giustificano la circolazione di prova (articolo 1, comma 1, del regolamento) e la necessità di considerare i nuovi processi di riorganizzazione e ristrutturazione delle realtà aziendali, che utilizzano lo strumento della circolazione di prova

hanno portato ad una più ampia individuazione dei soggetti, che possono richiedere la autorizzazione alla circolazione di prova, essendo sempre più frequente, per ragioni di maggiore economicità ed efficacia, il ricorso da parte delle imprese alla esternalizzazione di talune attività che scandiscono i singoli processi produttivi, quali le attività di sperimentazione e quelle di trasferimento su strada dei veicoli da o verso aree di stoccaggio.

***b) Verifica dell'esistenza, a carico dei cittadini e delle imprese di oneri finanziari, organizzativi ed adempimenti burocratici.***

A carico degli utenti, che, nella materia *de qua*, sono individuabili, in generale, nelle aziende e fabbriche specializzate (per un elenco completo dei soggetti che possono essere autorizzati alla circolazione di prova si veda l'articolo 1 del regolamento), c'è un rilevante alleggerimento degli oneri amministrativi e degli adempimenti burocratici, connessi con una significativa riduzione dei tempi per mettere su strada veicoli in circolazione di prova.

### **Elementi di *drafting* normativo**

***a) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte nel testo, della loro necessità e della loro coerenza con quelle in uso.***

Non sono state introdotte nuove definizioni normative.

***b) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.***

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

Non si è fatto uso della tecnica della novella.

***d) Valutazione dell'opportunità di prevedere la delega per la redazione di un testo unico nella materia oggetto del progetto.***

Non è stata rilevata alcuna necessità di prevedere la delega per la redazione di un testo unico nella materia oggetto del regolamento.

***e) Individuazione di eventuali effetti abrogativi impliciti di disposizioni del progetto e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.***

Non vi sono effetti abrogativi impliciti. Le uniche abrogazioni previste dal provvedimento sono espressamente previste dall'articolo 4.

***f) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza costituzionale in materia ed eventuali giudizi di costituzionalità in corso.***

Non vi sono state pronunce della Corte Costituzionale, né sono in corso giudizi di costituzionalità sulla specifica materia del regolamento.

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

Non vi sono disegni di legge né progetti di legge all'esame del Parlamento sulla materia oggetto del procedimento.

**SCHEMA DI REGOLAMENTO RECANTE NORME PER LA SEMPLIFICAZIONE  
DEL PROCEDIMENTO DI AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI PROVA  
DEI VEICOLI.**

**IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA**

Visto l'articolo 87, quinto comma, della Costituzione;

Visto l'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto l'articolo 20 della legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni;

Vista la legge 24 novembre 2000, n. 340, allegato A, n. 6;

Visti gli articoli 98, 100, 101 e 102 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifiche ed integrazioni;

Visti gli articoli 254, 256, 257, 258, 260 e 261 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modifiche ed integrazioni;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del .....

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del .....

Acquisito il parere delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del .....

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro per la funzione pubblica, di concerto con i Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'interno e della giustizia;

**E m a n a**

**Il seguente regolamento:**

**Articolo 1**  
**(Autorizzazione alla circolazione di prova)**

1. L'obbligo di munire della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, i veicoli che circolano su strada per esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento, non sussiste per i seguenti soggetti, se autorizzati alla circolazione di prova ai sensi del comma 2:

a) le fabbriche costruttrici di veicoli a motore e di rimorchi, i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati di tali veicoli, ivi comprese le aziende che esercitano attività di trasferimento su strada di veicoli non ancora immatricolati da o verso aree di stoccaggio e per tragitti non superiori a 100 Km, nonché gli Istituti universitari e gli enti pubblici e privati di ricerca che conducono sperimentazioni su veicoli;

b) le fabbriche costruttrici di carrozzerie e di pneumatici;

c) le fabbriche costruttrici di sistemi o dispositivi di equipaggiamento di veicoli a motore e di rimorchi, qualora l'applicazione di tali sistemi o dispositivi costituisca motivo di aggiornamento della carta di circolazione ai sensi dell'articolo 236 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 e successive modifiche ed integrazioni, i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati di veicoli allestiti con tali sistemi o dispositivi di equipaggiamento;

d) gli esercenti di officine di riparazione e di trasformazione, anche per proprio conto.

2. L'autorizzazione alla circolazione di prova è rilasciata con le modalità stabilite dal Ministero dei trasporti e della navigazione.

3. La validità dell'autorizzazione è annuale e non è prorogabile.

4. L'autorizzazione è utilizzabile per la circolazione di un solo veicolo per volta ed è tenuta a bordo dello stesso. Sul veicolo è presente il titolare dell'autorizzazione medesima o un suo dipendente munito di apposita delega.

5. A chiunque adibisce un veicolo in circolazione di prova ad uso diverso si applicano le sanzioni previste dall'articolo 98, commi 3 e 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

## **Articolo 2** **(Targhe prova)**

1. Il veicolo che circola su strada per le esigenze di cui al comma 1 dell'articolo 1, munito dell'autorizzazione, espone posteriormente una targa, trasferibile da veicolo a veicolo insieme con la relativa autorizzazione, recante una sequenza di caratteri alfanumerici corrispondente al numero dell'autorizzazione medesima. Per gli autotreni o autoarticolati, la targa è applicata posteriormente al veicolo rimorchiato. In caso di omissione, si applicano le sanzioni previste dall'articolo 100, comma 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Il titolare dell'autorizzazione provvede, a propria cura e spese, alla produzione della targa di cui al comma 1. E' consentito un unico esemplare della targa per ogni autorizzazione.

3. La targa è composta, nell'ordine, da due caratteri alfabetici, dalla lettera "P" e da cinque caratteri numerici. Il fondo della targa è bianco. Il colore dei caratteri e della lettera "P" è nero. I caratteri alfanumerici e la lettera "P" sono realizzati mediante imbutitura profonda  $1,4 \pm 0,1$  mm di un supporto metallico piano in lamiera di alluminio dello spessore di  $1,00 \pm 0,05$  mm ricoperto di pellicola retroriflettente autoadesiva.

4. Le dimensioni della targa e il formato dei relativi caratteri sono quelli previsti nella figura allegata al presente regolamento. Il modello è depositato presso il Ministero dei trasporti e della Navigazione.

### **Articolo 3**

#### **(Smarrimento, sottrazione, deterioramento e distruzione dell'autorizzazione alla circolazione di prova e della targa)**

1. In caso di smarrimento, sottrazione o distruzione dell'autorizzazione, il titolare della stessa ne fa denuncia entro quarantotto ore agli organi di polizia, che ne prendono formalmente atto e ne rilasciano ricevuta, e provvede alla distruzione della relativa targa.

2. Il titolare, sulla base della ricevuta di resa denuncia, chiede il rilascio di una nuova autorizzazione.

3. In caso di deterioramento dell'autorizzazione, il titolare, previa distruzione della relativa targa, chiede il rilascio di una nuova autorizzazione e, contestualmente, restituisce quella deteriorata.

4. In caso di smarrimento o sottrazione della targa, si applicano le disposizioni di cui ai commi 1 e 2.

5. In caso di distruzione della targa, il titolare provvede, ai sensi e nei limiti dell'articolo 2, commi 2 e 3, alla produzione di un nuovo esemplare. Allo stesso modo provvede in caso di deterioramento della targa, previa distruzione della stessa.

6. Il titolare che, successivamente alla richiesta di cui al comma 2, rientra in possesso dell'autorizzazione o della targa smarrita o sottratta, provvede alla sua distruzione.

#### **Articolo 4 (Abrogazioni)**

1. Ai sensi dell'articolo 20, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59, dalla data di entrata in vigore del presente regolamento sono abrogate le seguenti disposizioni:

a) gli articoli 98, commi 1 e 2, e 100, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

b) l'articolo 254, l'articolo 256, comma 3, le figure III 4/o, III 4/p, III 4/q e III 4/r degli allegati relativi al titolo III, le lettere l), m), n) e o) del paragrafo 1 dell'appendice XII al titolo III, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le lettere b), d), i) ed l), del paragrafo 1, punto 1.3, dell'appendice XIII al titolo III, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

2. All'articolo 100, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: “, di prova” sono soppresse.

3. All'articolo 258 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495:

a) al comma 1, alinea, le parole “, di prova” sono soppresse;

b) al comma 1, lettera d), le parole “targhe prova degli autoveicoli e loro rimorchi;” sono soppresse.

4. All'articolo 260 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495:

a) al comma 1, lettera a), le parole “e delle targhe prova per le stesse” sono soppresse;

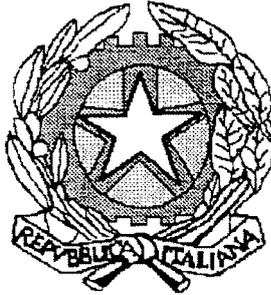
b) al comma 1, la lettera b) è soppressa.

5. All'appendice XIII al titolo III, paragrafo 0, punto 0.2, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le parole “, in prova” sono soppresse.

**Articolo 5**  
**(Entrata in vigore)**

1. Il presente regolamento entra in vigore il quindicesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale della repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.



Nucleo per la Commissione dello studio della procedura
4 VII 2001
ARRIVO Prot. 4701/MSMP/I.20

disse Bz

# Consiglio di Stato

SECRETARIATO GENERALE

N. 155/01

Roma, addì 31. 05. 2001

Risposta a nota del.....

N. .... Div. ....

## OGGETTO

*Schema di regolamento per la  
semplificazione del  
procedimento di  
autorizzazione alla  
circolazione di prova dei  
veicoli.*

D'ordine del Presidente,  
mi prego di trasmettere  
copia del parere numero  
126/2001 emesso dalla  
Sezione Consultiva per gli  
Atti Normativi di questo  
Consiglio sull'affare a  
fianco indicato, in  
conformità a quanto  
disposto dall'art. 15 della  
Legge 21 luglio 2000, n.  
205.

Allegati N.  
.....

PRESIDENZA CONSIGLIO MINISTRI  
- Nucleo -

IL SEGRETARIO GENERALE  
*Luca Barbatello*

ROMA



*CONSIGLIO DI STATO*

*Sezione Consultiva per gli atti normativi*

*Adunanza del 21 maggio 2001*

N. della Sezione: 126/2001

**OGGETTO:**

*Presidenza del Consiglio dei Ministri. Nucleo per la semplificazione delle norme e delle procedure. Schema di regolamento per la semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli.*

*La Sezione*

Vista la relazione prot. n. 820/01/NSNP in data 26-4-2001, pervenuta il 9-5-2001, con la quale la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Nucleo per la semplificazione delle norme e delle

procedure - chiede il parere del Consiglio di Stato in merito allo schema di regolamento in oggetto.

Esaminati gli atti e udito il relatore ed estensore Cons. Roberto Chieppa;

PREMESSO:

L'amministrazione riferisce che lo schema di regolamento in oggetto risponde alla necessità di semplificare il procedimento di autorizzazione alla circolazione in prova dei veicoli.

Viene evidenziato che la finalità di semplificazione è stata realizzata attraverso un sistema che affida agli stessi utenti la produzione delle proprie targhe di prova nel rispetto di univoci criteri tecnici, con il vantaggio di accelerare i tempi procedurali, eliminare adempimenti a carico dello Stato connessi alla produzione ed alla distribuzione delle targhe di prova ed abbattere i costi di produzione delle stesse targhe.

Secondo l'amministrazione l'affidamento della produzione delle targhe di prova agli stessi titolari dell'autorizzazione non contrasterebbe con la riserva di competenza contenuta nell'art. 101, comma 1 del D. Lgs. n. 285/1992, in quanto detta riserva sarebbe relativa alla produzione ed alla distribuzione delle sole targhe di immatricolazione dei veicoli e non anche delle targhe di prova, che vengono assegnate "ad personam".

L'interesse pubblico sarebbe comunque presidiato dalla previsione del rilascio dell'autorizzazione alla circolazione di prova da parte del Ministero dei trasporti.

Ciò premesso in via generale, la relazione ministeriale passa ad illustrare il contenuto dello schema, che si compone di cinque articoli.

#### CONSIDERATO:

1. La legge 24 novembre 2000 n. 340 ha individuato, tra i procedimenti da delegificare e semplificare, quello relativo all'autorizzazione alla circolazione di prova degli autoveicoli (v. Allegato A, numero 6), che costituisce appunto l'oggetto del regolamento in esame.

La Sezione non condivide l'interpretazione dell'amministrazione relativa alla non inclusione delle targhe di prova nella riserva di produzione e distribuzione, prevista dall'art. 101, comma 1 del Codice della strada.

La norma, infatti, si limita a riferirsi genericamente alle "targhe dei veicoli a motore o da essi rimorchiati" e non espressamente alla targhe di immatricolazione, come sostenuto dall'amministrazione.

Sia nel Codice della strada che nel relativo regolamento di esecuzione (D.P.R. n. 495/1992) il termine generico "targhe" è sempre utilizzato non in sostituzione del più specifico termine "targhe di immatricolazione", ma per indicare ogni tipo di targa, come dimostra anche il fatto che nel regolamento di esecuzione sotto l'intestazione "targhe" vengono riunite le definizioni dei vari tipi di targa (di immatricolazione, ripetitrici, di prova, di riconoscimento. V. art. 256 del DPR n. 495/1992).

Inoltre, al comma 8 dell'art. 100 del Codice della strada viene previsto che con regolamento sia stabilito il marchio ufficiale che "le targhe di ogni tipo", con esclusione di quelle ripetitrici, devono portare. Tale previsione stabilisce, quindi, che anche le targhe di prova devono contenere il marchio ufficiale dello Stato, la cui sola individuazione è demandata a norma regolamentare. Di tale disposizione non si tiene conto nello schema in esame.

Deve, quindi ritenersi che la riserva allo Stato di produzione e distribuzione delle targhe dei veicoli a motore si riferisca anche alle targhe in prova e deve, conseguentemente, essere eliminato il secondo comma dell'art. 2 dello schema, che affida invece la produzione delle targhe di prova allo stesso titolare dell'autorizzazione.

Ciò non esclude che l'amministrazione possa individuare, nel rispetto della menzionata riserva, altre forme di semplificazione per accelerare i tempi procedurali e gli adempimenti connessi alla produzione ed alla distribuzione delle targhe di prova.

Il contenuto dello schema e, in particolare, le abrogazioni previste dall'art. 4 dovranno essere adeguate alle conseguenti modifiche del testo.

Si segnala anche la necessità di adeguare il testo alla nuova denominazione dei Ministeri derivante alla riforma di imminente entrata in vigore (v. art. 1, comma 2 ed art. 2, comma 4 dello schema).

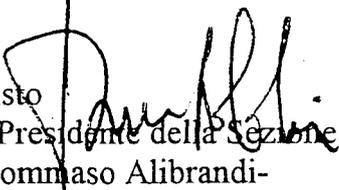
Si ricorda, infine, che, come ribadito espressamente dalla Circolare 2 maggio 2001 n. 1/1.1.26/10888/9.92 della Presidenza del consiglio dei ministri "Guida alla redazione dei testi normativi", pubblicata sulla G.U. 3 maggio 2001 n. 105, "se l'amministrazione si discosta dal parere del

Consiglio di Stato nelle premesse deve essere indicata, a pena di illegittimità del provvedimento, la motivazione di tale discostamento” (v. punto 2.2.4 e l’Allegato 3 della predetta circolare).

P.Q.M

La Sezione esprime parere favorevole subordinato all’accoglimento delle suesposte osservazioni.

Visto  
Il Presidente della Sezione  
-Tommaso Alibrandi-



Per estratto dal verbale  
Il Segretario della Sezione  
-Maria Barbagallo-

