



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

Alle Direzioni Generali Territoriali

Agli Uffici Motorizzazione Civile

Ai CPA

Alla Regione siciliana
Assessorato turismo comunicazione e trasporti
Servizio comunicazioni e trasporti
Dipartimento trasporti e comunicazioni
dipartimento.infrastrutture@regione.sicilia.it

Alla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia
Mobilità trasporti e telecomunicazioni
Motorizzazione civile
motorizzazione.territorio@certregione.fvg.it

Alla Provincia autonoma di Bolzano
Dipartimento Infrastrutture e mobilità
Ufficio Motorizzazione
mobilitaet.mobilita@pec.prov.bz.it

Alla Provincia autonoma di Trento
Motorizzazione civile
motorizzazione.civile@pec.provincia.tn.it

Alla Regione Valle d'Aosta –
Ufficio Motorizzazione
trasporti@pec.regione.vda.it

Allegati: 1

OGGETTO: Immatricolazione di veicoli nuovi ed usati oggetto di acquisto intracomunitario – Regole procedurali e misure di semplificazione.

INDICE

PREMESSE

PARTE 1

Nazionalizzazione di veicoli nuovi ed usati oggetto di acquisto intracomunitario

1.1 AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA

1.2 ADEMPIMENTI PROPEDEUTICI ALLA IMMATRICOLAZIONE



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

- 1.2.1 CENSIMENTO
 - 1.2.2 ABILITAZIONE ALLA IMMATRICOLAZIONE
 - A) Codice di immatricolazione e numero di omologazione
 - B) Preconvalida del fascicolo digitale
 - C) Abilitazione alla immatricolazione
 - 1.2.3 DOCUMENTAZIONE TECNICA
 - A) Veicoli mai immatricolati
 - B) Veicoli già immatricolati
 - 1.2.4 VERIFICHE IN EUCARIS E SIS II
 - A) EUCARIS
 - B) SIS II
 - 1.2.5 VISITA E PROVA
 - 1.2.6 ANNOTAZIONI AMMISSIBILI SULLA CDC/DU
 - A) Gancio traino
 - B) Pneumatici
 - 1.2.7 CASI PARTICOLARI
 - A) Veicoli provenienti dalla Gran Bretagna
 - B) Veicoli provenienti dall'Irlanda del Nord
 - C) Veicoli provenienti dalla Repubblica di San Marino
 - D) Veicoli provenienti dal Principato di Monaco
 - E) Veicoli radiati per esportazione e mai immatricolati all'estero
- 1.3 COMPETENZA TERRITORIALE DEGLI UMC

PARTE 2:

Semplificazioni

- 2.1 VEICOLI CON REVISIONE SCADUTA DI VALIDITA'
- 2.2 VEICOLI INCIDENTATI, GRAVEMENTE DANNEGGIATI, DA RISTRUTTURARE o simili
- 2.3 PROCEDURE DI VISITA E PROVA PER SOSTITUZIONE CARROZZERIA
- 2.4 ULTERIORI SEMPLIFICAZIONI DI PROSSIMA REALIZZAZIONE

ALLEGATO A (schema di dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà – par. 2.2)

PREMESSE

Com'è noto, con circolare prot. n. 108243 del 27.11.2007 sono state impartite istruzioni di carattere generale in tema di nazionalizzazione dei veicoli oggetto di acquisto intracomunitario, tenuto conto delle disposizioni contenute sia nel d.P.R. n.358/2000, istitutivo dello "Sportello telematico dell'automobilista" (STA), sia nelle leggi finanziarie riferite agli anni 2005 e 2006 (legge 30 dicembre 2004, n. 311 e legge 23 dicembre 2005, n. 266) in relazione agli obblighi di comunicazione (cd. censimento) posti a carico dei soggetti passivi di imposta, finalizzati al controllo preventivo dell'assolvimento dell'IVA dovuta sul medesimo acquisto.

Ciò posto, deve evidenziarsi che il mutato contesto normativo e tecnologico richiede, allo stato, una rivisitazione complessiva delle istruzioni operative diramate nel 2007, tenuto conto in particolare che:

- con il Decreto Interdirigenziale del 26.03.2018, adottato di concerto tra il Capo Dipartimento Trasporti ed il Direttore dell'Agenzia delle Entrate, sono stati ridefinite le modalità di



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

“censimento” dei veicoli nuovi ed usati oggetto di acquisto intracomunitario, specificando in maniera puntuale tutte le informazioni che i soggetti di imposta sono tenuti a comunicare per consentire la verifica della regolarità, sotto l’aspetto fiscale, dell’operazione commerciale; regolarità che costituisce, com’è noto, una delle condizioni essenziali per poter procedere alla nazionalizzazione dei veicoli in parola;

- il decreto legislativo n. 98/2017, nell’introdurre il “documento unico di circolazione e di proprietà” (DU), ha posto il principio fondamentale in forza del quale tutti i procedimenti che danno luogo all’emissione dei documenti di circolazione relativi ai veicoli iscritti al PRA debbono essere gestiti esclusivamente in via telematica, con conseguente totale dematerializzazione delle istanze e delle documentazioni a corredo;
- che la riforma introdotta dal decreto legislativo n. 98/2017 ha determinato la necessità, per finalità di coordinamento, di apportare modifiche al DPR n. 358/2000, le quali sono state adottate con DPR n. 126/2022.

La presente circolare, pertanto, sostituisce integralmente la richiamata circolare prot. n. 108243 del 27.11.2007, aggiornando le istruzioni operative ivi contenute ed introducendo principi innovativi, anche in prospettiva digitale, al fine di standardizzare e semplificare le procedure esistenti.

PARTE 1

Nazionalizzazione di veicoli nuovi ed usati oggetto di acquisto intracomunitario

1.1 AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA

Le procedure di immatricolazione in oggetto concernono:

1. i veicoli nuovi (autoveicoli, motoveicoli e rimorchi) provenienti da uno Stato della U.E. o aderenti allo Spazio economico europeo attraverso canali di importazione non ufficiali;
2. i veicoli usati (autoveicoli, motoveicoli e rimorchi) provenienti da uno Stato della U.E. o aderenti allo Spazio economico europeo.

Al riguardo si rammenta che:

- per veicoli nuovi si intendono:
 - a) i veicoli mai immatricolati;
 - b) i veicoli immatricolati allorché ricorra una delle seguenti condizioni:
 - percorrenza non superiore a seimila chilometri;
 - ovvero
 - cessione avvenuta non oltre sei mesi dalla data della prima immatricolazione;
- per veicoli usati si intendono
i veicoli immatricolati allorché ricorra la duplice e contestuale condizione della:
 - a) percorrenza superiore a seimila chilometri alla data della cessione;
 - b) cessione effettuata oltre il termine di sei mesi dalla data di prima immatricolazione (anche se temporanea).



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

1.2 ADEMPIMENTI PROPEDEUTICI ALLA IMMATRICOLAZIONE

La nazionalizzazione di un veicolo proveniente da altro Stato UE prevede l'espletamento propedeutico dei seguenti adempimenti:

- la comunicazione al CED dei dati relativi all'acquisto, da effettuare entro 15 giorni (cd. "censimento");
- l'eventuale visita e prova ex art. 75 CdS;
- la richiesta all'UMC di rilascio o convalida del codice di immatricolazione o del numero di omologazione;
- la verifica nel Sistema Informativo Eucaris;
- la verifica nel Sistema Informativo Schengen (SIS II);
- l'abilitazione all'immatricolazione da parte dell'UMC;
- la preconvalida del fascicolo digitale con rilascio del codice di immatricolazione;
- la validazione da parte dell'Agenzia delle Entrate dell'avvenuto assolvimento degli obblighi IVA (o della sussistenza di una causa di esclusione);

La nazionalizzazione dei predetti veicoli comporta il rilascio del DU secondo le istruzioni operative già diramate al riguardo (v. SCHEDE TEMATICHE nn. 10 e 11 pubblicate sul Portale del Trasporto).

1.2.1 CENSIMENTO

L'art. 1, comma 378, della legge finanziaria 2005 subordina l'immatricolazione dei veicoli oggetto di acquisto intracomunitario all'acquisizione, al sistema informativo di questa Direzione Generale, dei dati relativi all'acquisto stesso (e agli eventuali passaggi interni successivi) del veicolo, compreso il numero di telaio.

La mancata comunicazione di uno solo dei predetti dati non consente di procedere alla immatricolazione del veicolo, secondo quanto stabilito dall'art.4 del richiamato Decreto interdirigenziale del 26.03.2018.

Al riguardo si richiama l'attenzione sulla circostanza che, tra i dati specificati dal predetto Decreto quali necessari ai fini del corretto censimento, è richiesto in particolare il numero di identificazione individuale di cui all'art. 214 della direttiva 2006/112/CE del 28 novembre 2006 (**Partita IVA**), da inserire nel **campo "venditore"**, qualora soggetto passivo di imposta (v. art. 2, comma 1, let. b), del decreto stesso.

La completezza dei dati oggetto di comunicazione costituisce, infatti, un requisito essenziale riferito a tutti i veicoli oggetto di acquisto intracomunitario, ivi compresi quelli assoggettati al regime dell'IVA "a margine" e quelli acquistati quali "beni strumentali".

Con riferimento a tale ultimo caso, si evidenzia che l'Agenzia delle Entrate, sulla base dei dati periodicamente forniti dal CED, effettua verifiche volte ad accertare che il richiedente l'immatricolazione coincida con il soggetto che ha ottenuto, dalla medesima Agenzia, la validazione della regolarità fiscale sull'acquisto del veicolo quale "bene strumentale". Pertanto, nessun controllo preventivo è richiesto all'UMC al riguardo.

Inoltre, si rammenta che il provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle Entrate n. 265336 del 17.07.2020 ha disposto, in particolare, che gli acquisti effettuati al di fuori dell'esercizio di imprese, arti e professioni ("cd. "soggetti privati") sono assoggettati a preventiva verifica documentale da parte dell'Agenzia



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

delle Entrate, al fine di accertare la sussistenza delle condizioni di esclusione dal versamento dell'IVA mediante modello "F24 Versamenti con elementi identificativi".

In caso di esito positivo della predetta verifica, la competente Direzione Provinciale dell'Agenzia delle Entrate provvede alla comunicazione dell'esito stesso al CED al fine di consentire l'immatricolazione del veicolo senza che sia necessario il versamento dell'imposta.

Infine, si fa presente che, in fase di "censimento", ai sensi del regolamento UE n.19/2011, parte B, punto 2.7, sono da escludersi i caratteri «I», «O» o «Q» nel campo inerente al telaio del veicolo.

1.2.2 ABILITAZIONE ALLA IMMATRICOLAZIONE

Oltre alle verifiche di natura fiscale, la nazionalizzazione dei veicoli provenienti da altri Paesi UE impone la necessità di verificare gli aspetti di natura tecnica in presenza dei quali l'UMC è posto in grado di consentire l'immatricolazione del veicolo e dunque l'emissione del DU. Detta verifica si svolge mediante l'effettuazione dei seguenti adempimenti:

- rilascio o convalida del codice di immatricolazione o del numero di omologazione;
- pre-convalida del fascicolo digitale;
- abilitazione alla immatricolazione.

A) Codice di immatricolazione e numero di omologazione

Al fine del rilascio del codice di immatricolazione o del numero di omologazione, nel fascicolo digitale relativo all'istanza di nazionalizzazione deve obbligatoriamente essere allegata:

1. la documentazione attestante i dati del richiedente l'immatricolazione, sia questi persona fisica che soggetto giuridico;
2. la documentazione tecnica del veicolo (cfr. par. 1.2.3 "DOCUMENTAZIONE TECNICA");
3. la documentazione aggiuntiva per tipologia giuridica di intestazione;
4. l'eventuale documentazione integrativa/titoli autorizzativi per trasporto merci, NCC, etc.

Nel caso in cui l'istanza di nazionalizzazione sia presentata per il tramite di uno STA, quest'ultimo suggerisce un eventuale codice di omologazione di partenza o, in alternativa, i dati tecnici da cui partire per la realizzazione dell'unico esemplare, che andranno comunque **verificati e convalidati dall'UMC**.

Proprio perché il rilascio o la convalida del codice di immatricolazione o del numero di omologazione costituisce una fase endo-procedimentale propedeutica alla nazionalizzazione, lo stesso non necessita della formulazione di apposita istanza, essendo sufficiente la presentazione dell'istanza unificata volta ad ottenere il rilascio del DU, né soggiace ad una propria autonoma tariffa, applicandosi esclusivamente la tariffa prevista per la nazionalizzazione (v. SCHEDA TEMATICA n. 19 pubblicata sul Portale del Trasporto).

B) Pre-convalida del fascicolo digitale

Poiché le operazioni di nazionalizzazione dei veicoli di provenienza UE rientrano nel campo di applicazione della riforma recata dal d.lgs. n. 98/2017, le stesse debbono essere necessariamente gestite mediante le apposite procedure informatiche implementate per l'emissione del DU.

Pertanto, anche le attività di pre-convalida dei fascicoli digitali debbono essere svolte esclusivamente mediante l'utilizzo delle predette procedure. Gli UMC, pertanto, non possono chiedere l'esibizione di



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

documentazione cartacea ma solo l'integrazione o la regolarizzazione dei documenti presenti nel fascicolo digitale.

Sotto l'aspetto operativo, si rinvia alle istruzioni già diramate sul tema (v. SCHEDA TEMATICA n. 10 pubblicata sul Portale del trasporto).

Anche in tal caso, si evidenzia, inoltre, che la pre-convalida dei fascicoli digitali costituisce una fase endo-procedimentale propedeutica alla nazionalizzazione e, di conseguenza, non necessita della formulazione di apposita istanza, essendo sufficiente la presentazione dell'istanza unificata volta ad ottenere il rilascio del DU, né soggiace ad una propria autonoma tariffa, applicandosi esclusivamente la tariffa prevista per la nazionalizzazione (v. SCHEDA TEMATICA n. 19 pubblicata sul Portale del Trasporto).

Al fine di contenere i tempi di attesa per l'utenza, e salvo quanto preannunciato nel par. 2.4 in tema di iniziative, di prossima realizzazione, finalizzate ad introdurre ulteriori semplificazioni, **le attività di pre-convalida dei fascicoli digitali e della conseguente abilitazione alla immatricolazione sono svolte nelle more dell'acquisizione dell'informazione relativa all'avvenuto assolvimento degli obblighi IVA**, fermo restando che si potrà dare corso alla emissione del DU solo in presenza dell'avvenuta verifica positiva da parte dell'Agenzia delle Entrate

In conseguenza, si fa presente che il livello di servizio auspicato per la conclusione dell'attività di pre-convalida del fascicolo digitale è di massimo **7 giorni lavorativi**, decorrenti dal giorno successivo alla data di invio del fascicolo stesso. Sarà cura delle DGT monitorare detto livello di servizio per ciascun UMC e sezione afferente del territorio di competenza, al fine di **adottare tutti i rimedi organizzativi necessari per ricondurre tempestivamente lo stesso entro i limiti massimi auspicati.**

Il termine di conclusione dell'attività di pre-convalida può restare sospeso esclusivamente nel caso in cui venga richiesta l'integrazione o la regolarizzazione dei documenti presenti nel fascicolo digitale; a tal fine, e prendendo a riferimento il termine di 7 giorni lavorativi, si richiama l'opportunità che

- l'integrazione o la regolarizzazione venga richiesta nei 4 giorni lavorativi successivi al giorno successivo alla data di invio del fascicolo digitale;
- l'integrazione o la regolarizzazione venga effettuata nei 3 giorni lavorativi successivi alla richiesta.

La durata del periodo di sospensione è pari alla durata del termine concesso dall'UMC per l'integrazione o la regolarizzazione.

Scaduto inutilmente il termine di sospensione, ovvero persistendo ancora irregolarità, l'UMC assegna alla pre-convalida l'esito negativo entro i predetti 7 giorni lavorativi computati al netto del periodo di sospensione.

Si fa presente, infine, che l'EU deve essere codificato come EU(XXXXXX)UP(PV)/AA ove X -> le 6 cifre della marca operativa, PV-> provincia sede dell'UMC, AA-> ultime due cifre dell'anno, trascurando le parentesi tonde.

C) Abilitazione alla immatricolazione

In caso di esito positivo della pre-convalida del fascicolo digitale, l'UMC abilita il veicolo alla immatricolazione, utilizzando l'apposita maschera G-Link ("AVIP"), e comunica allo STA, laddove ricorre il



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

caso, il codice di immatricolazione o il numero di omologazione mediante il campo di testo predisposto sul Portale del trasporto.

1.2.3 DOCUMENTAZIONE TECNICA

Alla richiesta di immatricolazione deve essere allegata la documentazione tecnica di seguito elencata a seconda che si tratti di veicoli mai immatricolati ovvero di veicoli già immatricolati in uno Stato membro della U.E. o aderente allo Spazio economico europeo.

A) Veicoli mai immatricolati

La documentazione tecnica che deve essere prodotta è la seguente:

- Certificato di omologazione comunitaria (C.O.C.) rilasciato dal costruttore e sottoscritto dal legale rappresentante dello stesso.

Il certificato di omologazione comunitaria è il documento di base richiesto dalle vigenti norme comunitarie al fine della immatricolazione dei veicoli nei Paesi membri UE; esso contiene i dati identificativi e le caratteristiche tecniche del veicolo necessari per la compilazione della carta di circolazione italiana.

Se il legale rappresentante della casa costruttrice non è accreditato presso questa Amministrazione, attraverso il deposito della propria firma, la sottoscrizione apposta sul certificato di omologazione deve essere legalizzata presso la competente autorità pubblica estera, in base alle modalità ivi in uso, ed ha lo scopo di comprovare sia l'autenticità della firma sia la qualità di legale rappresentante.

- attestato di rispondenza alle direttive comunitarie, obbligatorie ai fini della prima immatricolazione, entrate in vigore successivamente alla data di emissione del C.O.C., qualora da tale data sia trascorso più di un anno. L'attestato deve essere debitamente tradotto in lingua italiana e rilasciato dal costruttore. Nel caso di C.O.C. duplicato tale attestazione dovrà essere sempre presentata indipendentemente dalla data di rilascio del C.O.C. e dovrà inoltre essere prodotta, da parte dell'importatore, una dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante che quel veicolo non è mai stato precedentemente immatricolato, nonché i motivi per cui viene esibito un duplicato del C.O.C.

Si tenga presente infine che, per i veicoli nuovi la cui omologazione comunitaria è scaduta a seguito della entrata in vigore di una o più direttive comunitarie particolari, è comunque consentita l'immatricolazione "in deroga", secondo quanto previsto dalle stesse norme comunitarie.

In tal caso, la documentazione deve essere integrata con:

- richiesta del costruttore di immatricolazione "in deroga";
- fotocopia (non in bollo né autenticata) del provvedimento di deroga concesso dallo Stato di origine per l'immatricolazione di "fine serie" (v. circolare prot. n. 113724 del 14.12.2007).

B) Veicoli già immatricolati

In tal caso, devono essere prodotti:



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

- a) la **carta di circolazione estera**, comprensiva della Parte II se rilasciata, cui va allegata la traduzione integrale in lingua italiana qualora la carta stessa sia redatta su un modello che non reca i codici comunitari previsti dalla direttiva 1999/37/CE o qualora contenga annotazioni aggiuntive;
- b) al fine di rendere possibile il popolamento dell'Archivio Nazionale dei Veicoli con tutti i dati necessari per il monitoraggio comunitario dei parametri tecnici ed ambientali, deve essere presentata:

b.1) la **scheda tecnica integrativa**, corredata dalla relativa traduzione;

«Al riguardo, si tenga presente che la scheda tecnica integrativa può essere rilasciata:

- *a cura del costruttore e sottoscritta dal legale rappresentante (sulla necessità e sulle modalità di legalizzazione della firma cfr. quanto già detto al precedente punto A.); ovvero*
- *da un ente privato estero, autorizzato dalla competente Autorità pubblica estera che ne dà comunicazione a questa Direzione Generale; ovvero*
- *dalla competente Autorità pubblica estera.»*

ovvero

b.2) l'**attestazione del codice OE**, rilasciata dal rappresentante in Italia del costruttore.

«Il codice OE rappresenta il codice meccanografico con il quale vengono memorizzati nel sistema informativo di questo Dipartimento i dati tecnici di omologazione occorrenti per l'emissione della carta di circolazione.»

In subordine, in luogo della documentazione b.1) o b.2), può essere presentato il C.O.C. in originale o in fotocopia, solo se già in possesso dell'interessato e senza obbligo da parte dell'UMC di richiederlo. In tal caso, non è necessaria né la legalizzazione della firma apposta sul C.O.C. né l'autenticazione della fotocopia.

- c) le targhe di immatricolazione, se rilasciate dallo Stato estero e non siano state fabbricate a cura degli interessati, secondo le disposizioni vigenti.

In tutti i casi in cui è prevista la traduzione dei documenti che debbono essere prodotti al fine della "nazionalizzazione", si applicano le modalità di cui all'art. 33, comma 3, del d.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 (recante "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa"), il quale prescrive che agli atti e ai documenti formati all'estero, e da valere nello Stato italiano, "deve essere allegata una traduzione in lingua italiana certificata conforme al testo straniero dalla competente rappresentanza diplomatica o consolare, ovvero da un traduttore ufficiale".

Al riguardo, si tenga conto che:

1. nell'ambito dell'ordinamento italiano non esiste un albo di traduttori ufficiali;
2. conseguentemente, l'art. 33 del d.P.R. n. 445/2000, nella parte in cui prevede che la traduzione in lingua italiana debba essere certificata conforme al testo straniero da un "traduttore ufficiale", deve essere interpretato nel senso che riveste la qualifica di "traduttore ufficiale" qualunque soggetto che ufficializzi la propria traduzione prestando apposito giuramento, davanti al cancelliere giudiziario, sulla conformità della propria traduzione al testo originale, nel rispetto della procedura prevista dall'art. 5 del regio decreto 9 ottobre 1922, n. 1366;



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

3. detta procedura di asseverazione, inoltre, non può essere ovviata mediante dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, resa dal traduttore ai sensi dell'art. 47 del d.P.R. n. 445/2000, attestante la conformità della traduzione al testo straniero.
4. Si ribadisce che andranno tradotti tutti i documenti in lingua non italiana che presentino annotazioni NON riportate nei codici armonizzati. Qualora sul documento di circolazione, ad esempio, siano riportate diciture nelle righe descrittive, queste andranno sempre e comunque tradotte.

1.2.4 VERIFICHE IN EUCARIS e SIS II

Tra gli adempimenti preliminari alle operazioni di nazionalizzazione, ruolo centrale è costituito dall'obbligo di verificare le informazioni relative al veicolo presenti sulla piattaforma Eucaris e che il veicolo stesso non risulti segnalato nella banca dati SIS II.

A) EUCARIS

Attualmente, la piattaforma EUCARIS è disponibile per Italia, Belgio, Cipro, Estonia Finlandia, Francia, Germania, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Norvegia, Paesi Bassi, Romania, Slovacchia, Svezia, Ungheria. Attraverso detta piattaforma, per i Paesi elencati ma anche per quelli che in futuro rientreranno nell'interscambio di informazioni, deve essere verificata la congruenza generale delle informazioni presenti con quelle desumibili dalla documentazione presentata per l'immatricolazione (es: cronistoria delle registrazioni negli stati Ue, numero dell'ultima carta di circolazione, eventuale status di veicolo incidentato, eventuale controllo tecnico, eventuale fine registrazione nello stato di immatricolazione).

Poiché non tutti i Paesi della UE applicano la regola per la quale il veicolo debba essere cancellato prima della sua nuova immatricolazione in altro Paese dell'Unione, la circostanza che il veicolo non risulti radiato dai registri dello Stato di provenienza non costituisce elemento ostativo alla nazionalizzazione in Italia né impedimento al suo "censimento" ai fini dell'assolvimento degli obblighi IVA (v. circolare prot.4382 del 12/02/2019).

Al riguardo, appare inoltre utile rammentare il richiamo all'art. 5, comma 2, della direttiva 1999/37/CE, il quale prescrive che: " *Ai fini della nuova immatricolazione di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro le autorità competenti esigono in ogni caso la consegna della parte I della vecchia carta di circolazione e, qualora sia stata rilasciata, la consegna della parte II. Tali autorità ritirano la parte o le parti consegnate della vecchia carta di circolazione e la (le) conservano per almeno sei mesi, e ne informano, entro due mesi, le autorità dello Stato membro che l'hanno rilasciata. Esse rispediscono la carta ritirata a dette autorità qualora queste ne facciano richiesta entro sei mesi dal ritiro.*"

Si richiamano, altresì, le istruzioni operative già diramate in tema di conservazione e distruzione delle targhe nonché delle documentazioni cartacee, ivi comprese le carte di circolazione estere, da parte degli STA successivamente all'espletamento dell'operazione di nazionalizzazione mediante emissione del DU (v. SCHEDA TEMATICA n. 20 pubblicata sul Portale del Trasporto).

B) SIS II

Per quanto attiene alla banca dati del Sistema Informativo Schengen - SIS II (Regolamento CE n. 1986/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006), l'accesso alla stessa, preventivo alle operazioni di nazionalizzazione, **costituisce adempimento di prioritaria necessità** in quanto, com'è noto, in detta banca dati sono in particolare segnalati i veicoli oggetto di furto o di appropriazione indebita.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

Si rammenta altresì che, in forza del Protocollo d'Intesa MIT/Ministero dell'Interno del 7.12.2017, l'accesso al SIS II è consentito non solo agli operatori degli UMC ma anche agli operatori STA, fermo restando che è in ogni caso inibita la possibilità di visualizzare informazioni di dettaglio ma consente unicamente di ricevere un *alert* nel caso in cui sussistano motivi ostativi alla immatricolazione del veicolo.

1.2.5 VISITA E PROVA

Per principio generale, i veicoli provenienti da altri Paesi UE e da nazionalizzare in Italia non sono soggetti a preventiva visita e prova ex art. 75 c.d.s.. Sussistono, tuttavia, una serie di eccezioni riferite a casistiche particolari.

I veicoli da sottoporre a visita e prova sono:

- I veicoli rispondenti solo parzialmente al regolamento (UE) 2018/858 o alla direttiva 2007/46/CE, muniti di COC o di carta di circolazione estera, che risultano approvati in deroga a talune disposizioni comunitarie, con l'individuazione di prescrizioni alternative atte a costituire azioni compensative valutate ammissibili dall'autorità di omologazione estera per la circolazione nel proprio territorio nazionale. Questi saranno soggetti, in via preliminare, alla valutazione dell'ammissibilità delle deroghe concesse dallo Stato estero di approvazione, previo parere favorevole del Centro Prove territorialmente competente, ed in ogni caso chiedendone autorizzazione alla competente Divisione 3 della DGMOT ai sensi del p.to 5.4.1 della circolare prot. 30730 del 30.10.2020;
- I veicoli incidentati, gravemente danneggiati, da ristrutturare o simili (v. par 2.2);
- I veicoli con sistema di circolazione a sinistra.

Nel Reg 2018/858 è prescritto che il certificato di omologazione individuale UE viene rilasciato sulla base del modello "D", per le omologazioni individuali UE, e del modello "E" per le omologazioni individuali nazionali. Tali modelli sono riportati nell'Allegato III al Reg. 2020/683 del 26/05/2020.

Lo stesso Reg 2020/683, all'Allegato IV, fornisce le prescrizioni da adottarsi riguardo al "sistema di numerazione armonizzato" dei certificati di omologazione. In base a detto Allegato, la numerazione delle omologazioni di cui trattasi nel caso specifico risultano essere del tipo:

- ex*IV18/858*yyyyyy, per le omologazioni individuali UE;
- ex*NIV18/858*yyyyyy, per le omologazioni individuali nazionali.

Al riguardo, si fa presente che i veicoli dotati di approvazione individuale ma con omologazione del tipo ex*xxxx*xxxx, riportata al punto K della relativa carta di circolazione estera o nelle righe descrittive, secondo predette le modalità, sono di fatto riconosciuti quali veicoli con omologazione europea.

Si evidenzia, infine, che la visita e prova dei veicoli dotati della sola approvazione individuale ovvero, in mancanza, della omologazione riportata al punto K della carta di circolazione estera, è di competenza del CPA.

Tenuto conto della comunicazione interpretativa della Commissione UE n. 2007/C 68/04, come richiamata dalla circolare prot. n. 107947/08/03 del 27.11.2007, si rammenta che **sono, in ogni caso, esentati da visita e prova i seguenti veicoli di provenienza UE:**

- i veicoli delle categorie M1 ed L mai immatricolati;
- i veicoli delle categorie M1 ed L immatricolati in uno Stato membro in regola con il prescritto controllo tecnico periodico (revisione);



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

- **Veicoli delle categorie M1 ed L immatricolati in uno Stato membro con il controllo tecnico scaduto di validità;**
- I veicoli con omologazione europea delle categorie M2, M3, N1, N2, , O1, O2, O3, O4, trattori agricoli e forestali originariamente muniti di COC, nuovi o già immatricolati in uno Stato membro, che non abbiano subito modifiche rispetto all'omologazione originale e per i quali il controllo tecnico sia in corso di validità o scaduto (se già immatricolati); **le medesime condizioni (assenza di modifiche e revisione in corso di validità) consentono, a norma della direttiva 2007/46, Allegato XIX, di esentare dalla visita e prova anche i veicoli di categoria N3.**

1.2.6 ANNOTAZIONI AMMISSIBILI SULLA CDC/DU

Gli eventuali aggiornamenti tecnici intervenuti sul veicolo possono essere annotati nel DU solo se rientrano in specifiche disposizioni normative vigenti (ad es.: può essere annotata l'installazione di impianti a gas -GPL o METANO - , o di ganci traino; non possono essere annotate le modifiche alle sospensioni o agli organi di sterzo, ai rialzi del veicolo).

Tale principio trova applicazione anche nel caso in cui il veicolo sia ancora dotato di carta di circolazione e, per le finalità di aggiornamento, non sia necessaria l'emissione del DU, nonché nel caso di veicoli dotati di carta di circolazione in quanto non assoggettati all'obbligo di iscrizione al PRA e dunque non ricadenti nell'ambito di applicazione della riforma introdotta dal d.lgs. n. 98/2017 (per approfondimenti, v. circolare prot. n. 1263 del 16.01.2023 avente ad oggetto: "Artt. 75 e 78 c.d.s. - Visita e prova - Rilascio DU e aggiornamento DU/carta di circolazione – Regimi tariffari - Chiarimenti in tema di immatricolazione e di aggiornamento DU/carta di circolazione dei veicoli con adattamenti per disabili").

A) Gancio traino

Se presente, l'annotazione inerente alla possibile presenza del gancio traino sin dall'origine del veicolo può essere riportata laddove sui documenti esteri ne sia indicata l'omologazione, inserendo la dicitura: *"Il veicolo può essere dotato di gancio traino sin dall'origine. Ogni installazione successiva è soggetta ad aggiornamento"*, oltre allo specifico codice di omologazione. Laddove sui documenti esteri sia invece indicata la potenziale presenza di gancio traino dall'origine, senza alcuna omologazione, sarà cura dell'intestatario del veicolo richiedere alla Casa costruttrice specifica attestazione che ne dimostri sia la presenza in origine sia la omologazione.

B) Pneumatici

Le misure degli pneumatici sono riconosciute solo se riportate sul documento di circolazione e/o COC del veicolo e/o sulla scheda tecnica integrativa, qualora questi siano stati rilasciati dalla Casa costruttrice o da enti privati autorizzati dalle competenti Autorità pubbliche estere.

Possono essere riconosciuti gli pneumatici alternativi riportati sul COC anche qualora su questo vengano indicati valori di emissioni inquinanti differenti, fermo restando la congruenza alle direttive antinquinamento riconosciute per il veicolo e riportando il relativo WLTP al punto (V.7) del documento di circolazione.

1.2.7 CASI PARTICOLARI



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

Si ricorda che l'Unione Europea (U.E.), inizialmente composta da 15 paesi (Austria; Belgio; Danimarca; Finlandia; Francia; Germania; Gran Bretagna; Grecia; Irlanda; Italia; Lussemburgo; Olanda; Portogallo; Spagna; Svezia) si è successivamente estesa a:

- dal 1° maggio 2004: Cipro, Estonia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia e Ungheria
- dal 1° gennaio 2007: Bulgaria e Romania.
- dal 1° luglio 2013: Croazia

Per quanto attiene allo Spazio Economico Europeo (S.E.E.), i Paesi attualmente aderenti risultano i seguenti: Regno di Norvegia, Repubblica di Islanda, Principato del Liechtenstein.

L'Accordo sullo Spazio Economico Europeo (SEE) nel mercato interno dell'UE garantisce la libera circolazione di beni, servizi, persone e capitali, nonché le politiche correlate (concorrenza, trasporti, energia, cooperazione economica e monetaria).

In virtù del disposto dell'articolo 14 del predetto Accordo, è possibile la nazionalizzazione dei veicoli provenienti dai Paesi aderenti, che siano rispondenti a tutte le vigenti norme UE recepite nell'ordinamento nazionale e soggette ad armonizzazione obbligatoria, alla data della loro prima immatricolazione in quei Paesi.

La nazionalizzazione dei veicoli in parola è comunque sottoposta alle relative procedure doganali e trattamento IVA, con l'obbligo di effettuare una dichiarazione doganale formale per tutte le spedizioni in entrata nella UE, in quanto l'unione doganale dell'UE non si estende ai Paesi appartenenti allo Spazio Economico Europeo (SEE).

A) Veicoli provenienti dalla Gran Bretagna

La Gran Bretagna dal 01.01.2021 non fa più parte della UE e, di conseguenza, i veicoli provenienti da tale Paese devono essere sottoposti alle relative procedure doganali.

Detti veicoli debbono pertanto essere considerati, a tutti gli effetti, come provenienti da un Paese extraUE e dunque, ai fini della loro nazionalizzazione in Italia, si rammenta in particolare che:

- la documentazione tecnica che accompagna i veicoli deve essere tradotta e legalizzata;
- i veicoli devono rispettare le direttive vigenti alla data della richiesta di immatricolazione in Italia.

B) Veicoli provenienti dall'Irlanda del Nord

Come già chiarito con il File Avviso n. 4 del 23.02.2021, l'Irlanda del Nord, a differenza della Gran Bretagna, è sottoposta alla particolare disciplina prevista dal Protocollo Irlanda/Irlanda del Nord; pertanto, nei rapporti commerciali con tale Paese si continua ad applicare, anche dopo la Brexit, la normativa doganale unionale, nel rispetto del principio della libera circolazione delle merci.

Di conseguenza, i veicoli per i quali è possibile accertare che l'immatricolazione è avvenuta in Irlanda del Nord possono essere introdotti nella UE senza essere sottoposti a formalità doganali.

Alla nazionalizzazione dei i veicoli provenienti dall'Irlanda del Nord si applica, dunque, la regola generale del preventivo "censimento" e pagamento dell'IVA, se dovuta, mediante "F24 Versamenti con elementi identificativi".

C) Veicoli importati dalla Repubblica di San Marino



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

Come chiarito con circolare congiunta MOT/Agenzia delle Entrate n. 3 del 2 febbraio 2009, i veicoli provenienti dalla Repubblica di San Marino sono da considerarsi, a tutti gli effetti, come veicoli provenienti da un Paese extraUE.

Detti veicoli, pertanto, non sono soggetti a preventivo "censimento" e pagamento dell'IVA con "F24 Versamenti con elementi identificativi".

Tuttavia, in forza dei particolari rapporti commerciali intercorrenti con l'Italia, ai fini dell'immatricolazione dei veicoli provenienti dalla Repubblica di San Marino non è richiesta certificazione doganale, bensì la produzione della documentazione comprovante il versamento dell'IVA eseguito dal fornitore (operatore della RSM) presso l'Ufficio tributario della Repubblica di San Marino, ovvero un documento equipollente.

Per ciò che attiene ai controlli di natura tecnica, i veicoli già immatricolati, provenienti dalla Repubblica di San Marino (così come quelli provenienti dallo Stato di Città del Vaticano), sono assimilati ai veicoli provenienti da altri Paesi UE (circolare prot. n. 45/98 del 28 maggio 1998, da ultimo richiamata dalla circolare prot. n. 38416 del 5.12.2022.

Pertanto:

- i veicoli nuovi di fabbrica, indipendentemente dalla loro provenienza debbono essere accompagnati dal certificato di conformità comunitario (COC) valido al momento della richiesta di immatricolazione in Italia e sono soggetti a preventiva visita e prova solo se provengono da Paesi extraUE;
- i veicoli già immatricolati in altro Paese UE, che transitano dalla Repubblica di San Marino, debbono essere rispondenti alle disposizioni tecniche armonizzate vigenti al momento della loro immatricolazione in detto Paese e non sono soggetti a preventiva visita e prova, salvo quanto chiarito al par. 1.2.5;
- i veicoli già immatricolati nella Repubblica di San Marino debbono essere rispondenti alle disposizioni tecniche armonizzate vigenti al momento della loro immatricolazione nella Repubblica di San Marino e non sono soggetti a preventiva visita e prova, salvo quanto chiarito al par. 1.2.5;
- i veicoli già immatricolati in un Paese extraUE, che transitano attraverso la Repubblica di San Marino, debbono essere rispondenti alle disposizioni tecniche armonizzate vigenti al momento della richiesta di immatricolazione in Italia e sono soggetti a preventiva visita e prova.

D) Veicoli provenienti dal Principato di Monaco

Come chiarito con circolare congiunta MOT/Agenzia delle Entrate n. 3 del 2 febbraio 2009, il Principato di Monaco si intende, ai fini dell'IVA, compreso nel territorio della Francia.

Pertanto le operazioni commerciali da e per il Principato di Monaco si intendono effettuate nei confronti della Repubblica francese.

Ne consegue che la nazionalizzazione dei veicoli provenienti dal Principato di Monaco è subordinata al preventivo "censimento" e pagamento dell'IVA con "F24 Versamenti con elementi identificativi".



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

Detti veicoli, tuttavia, debbono essere sottoposti a visita e prova preventivamente alla loro nazionalizzazione.

E) Veicoli radiati per esportazione e mai immatricolati all'estero

I veicoli radiati per esportazione, mai reimmatricolati in un altro Paese UE o di fatto mai esportati all'estero, di cui venga richiesta la reimmatricolazione in Italia, devono essere regolarmente "censiti" ed i relativi obblighi IVA debbono essere assolti, se dovuti, mediante modello "F24 Versamenti con elementi identificativi".

Con la radiazione, infatti, il veicolo perde lo status di "veicolo nazionale", indipendentemente dal fatto che venga o meno effettivamente trasferito all'estero.

Oltre alla documentazione di rito, nel fascicolo digitale (codici pratica C017xx o C117xx) occorre allegare la dichiarazione che il veicolo non è stato immatricolato all'estero successivamente alla radiazione in Italia per esportazione, sottoscritta dall'importatore parallelo presso il quale è stato acquistato il veicolo, ovvero, dal richiedente la reimmatricolazione in Italia, nel caso di acquisto diretto all'estero.

Il veicolo segue il normale iter di nazionalizzazione ma con alcune particolarità proprie dell'operazione.

Le pratiche di nazionalizzazione di veicoli già immatricolati in Italia, radiati per esportazione all'estero e lì mai immatricolati, possono essere espletate solo presso un UMC, che ha la possibilità di "forzare" l'inserimento del numero di telaio in quanto già presente nell'ANV.

Nel terzo riquadro del DU viene riportata la seguente dicitura: "VEICOLO PROVENIENTE DA Stato ESTERO GIÀ IMMATRICOLATO IN ITALIA (targa nazionale IN DATA gg/mm/aaaa) E MAI TARGATO ALL'ESTERO."

Nel caso in cui il veicolo, radiato per esportazione e mai reimmatricolato all'estero, abbia la revisione scaduta da oltre 3 anni, la nazionalizzazione è subordinata all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione mediante visita e prova; detto accertamento, effettuato ai sensi dell'art. 75 del C.d.S., assorbe e ricomprende gli obblighi di revisione.

1.3 COMPETENZA TERRITORIALE DEGLI UMC

La nazionalizzazione dei veicoli può essere operata in qualunque Ufficio del territorio nazionale indipendentemente dalla residenza del richiedente (se persona fisica) o dalla sede legale o sede secondaria dell'Impresa (se persona giuridica).

Tuttavia, per evitare il ricorso a "migrazioni strumentali", distorsive del mercato e pregiudizievoli del corretto e regolare esercizio delle attività degli Uffici, a decorrere dal 1° aprile 2023, questa Direzione Generale, anche con il supporto delle DGT, effettuerà un puntuale **monitoraggio quantitativo, per ciascun UMC, dell'afflusso mensile delle richieste di nazionalizzazione a nome di soggetti residenti o stabiliti in ambiti territoriali differenti.**



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

In funzione degli esiti di detto monitoraggio, lo scrivente si riserva di adottare nuove e diverse disposizioni, ove necessarie.

PARTE 2

Semplificazioni

Nelle more della implementazione di nuove procedure che permettano, tra l'altro, l'espletamento in via completamente digitale anche delle istanze inerenti ai veicoli da sottoporre a visita e prova, si illustrano di seguito una serie di semplificazioni volte a snellire gli adempimenti degli UMC ed a ridurre i tempi di attesa per gli utenti.

2.1 VEICOLI CON REVISIONE SCADUTA DI VALIDITA'

In merito alla scadenza del controllo tecnico di revisione, si tenga presente che non tutti i Paesi UE applicano la stessa tempistica prevista in Italia.

Con riferimento specifico ai veicoli di categoria M1, N1, L, O1 e O2, si applica sempre la regola temporale del "4+2". Di conseguenza, se la revisione risulta scaduta in ragione della predetta regola temporale, il veicolo deve essere sottoposto a revisione, prima dell'immissione in circolazione, presso un UMC o un Centro autorizzato ai sensi dell'art. 80 CdS. (es. il veicolo immatricolato all'estero nel gennaio 2020 e reimmatricolato in Italia nel 2023, dovrà effettuare la prima revisione nel gennaio 2024; mentre il veicolo immatricolato all'estero nel gennaio 2019 e reimmatricolato in Italia a marzo 2023, dovrà necessariamente effettuare la revisione per poter circolare sul territorio italiano).

Resta invece ferma la regola della revisione annuale per tutti i veicoli aventi massa complessiva a pieno carico >3,5 t oltre agli autoveicoli aventi categoria d'uso NCC o taxi.

L'attestazione della revisione effettuata nel Paese di provenienza è rilasciata dalle competenti Autorità estere mediante attestazione sulla carta di circolazione o da questa validata, ovvero può essere contenuta in un separato documento rilasciato dalle medesime Autorità o sul certificato di revisione rilasciato ai sensi della direttiva 2014/45/UE. In alternativa, si tiene conto dei dati relativi al controllo tecnico che siano riscontrabili sulla piattaforma Eucaris.

In tutti i casi, nelle righe descrittive del DU deve essere riportata la data dell'ultima revisione effettuata nel Paese di provenienza del veicolo, con relativo esito, utilizzando la funzione *SIREV=mmaaaa*.

2.2 VEICOLI INCIDENTATI, GRAVEMENTE DANNEGGIATI, DA RISTRUTTURARE

A parziale modifica della circolare n. 104/83 del 03.05.1983, con la finalità di semplificare la procedura di accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione mediante visita e prova, la **competenza è attribuita agli UMC** qualora si tratti di veicoli incidentati o comunque gravemente danneggiati, ovvero da ristrutturare (o simili) provenienti da altri Paesi UE.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

L'attività tecnica di visita e prova deve conformarsi all'analogo procedimento relativo alla revisione straordinaria a seguito di incidente stradale di cui all'art. 80, comma 7 del C.d.S..

Alla richiesta di visita e prova deve essere allegata una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, resa ai sensi dell'art. 47 del DPR n. 445/2000, con la quale l'importatore, o l'acquirente a nome del quale il veicolo dovrà essere immatricolato, dichiara di aver provveduto al ripristino della piena efficienza e funzionalità del veicolo stesso avvalendosi di una officina di autoriparazione di propria fiducia (v. ALLEGATO A).

Il funzionario dell'UMC rinvia alla **competenza del CPA** quando:

- il danneggiamento complessivo subito dal veicolo non consente all'UMC di effettuare la visita e prova, essendo necessarie verifiche tecniche rientranti nelle competenze del CPA;
- il soggetto interessato non è in grado di rendere la predetta dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, non essendo a conoscenza degli elementi ivi richiesti per procedere alla visita e prova.

L'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione mediante visita e prova è effettuato ai sensi dell'art. 75 del CdS; detto accertamento, considerate le modalità di esecuzione delle verifiche tecniche, **assorbe e ricomprende gli obblighi di revisione** (è quindi prevista la corresponsione della tariffa di € 45,00, per diritti di motorizzazione, e di €32,00 per imposte di bollo).

Si raccomanda, infine, l'obbligo di segnalare alle competenti Autorità di Polizia i casi di evidenti anomalie e discordanze tra l'entità dei danneggiamenti dichiarati ed il valore economico d'acquisto del veicolo, tale da poter indurre dubbi sulla lecita provenienza del veicolo stesso.

2.3 PROCEDURE DI VISITA E PROVA PER SOSTITUZIONE CARROZZERIA

Al fine di semplificare le procedure di visita e prova, e conseguentemente ridurre il carico operativo degli Uffici, qualora venga richiesta la nazionalizzazione di un veicolo per il quale è già prevista la sostituzione della carrozzeria, la visita e prova può essere effettuata **in un'unica soluzione** anziché in due tempi.

Tale agevolazione è limitata ai veicoli nuovi, o ai veicoli ancora in regola con il controllo periodico (revisione), e per i quali sia richiesta la visita e prova per applicazione di carrozzerie diverse da quelle risultanti dalla documentazione estera.

La facoltà di effettuare la visita e prova in un'unica soluzione può essere riconosciuta solo agli allestitori e per gli allestimenti dagli stessi realizzati.

Qualora gli interventi effettuati interessino la struttura portante del veicolo, la visita e prova deve essere sempre eseguita in due tempi.

In ogni caso, dovranno essere presentate sempre due istanze: una relativa all'allestimento del veicolo ed una relativa alla nazionalizzazione.

Particolari allestimenti dei veicoli da nazionalizzare debbono trovare corrispondente riscontro nella documentazione tecnica (COC, carta di circolazione estera, scheda tecnica, etc.) presentata ai fini della pre-



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI
E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

convalida. Qualora dalla citata documentazione non si evinca compiutamente il predetto allestimento, occorre effettuare preliminarmente una valutazione degli altri elementi che possano indirettamente confermare la conformazione del veicolo presentato a nazionalizzazione (ad esempio masse e dimensioni).

Nei casi in cui anche tale indagine non conduca ad univoca convinzione dell'operatore sulla conformazione del veicolo, si potrà disporre la visita e prova dello stesso secondo le modalità previste dalla circolare n. 104/83 del 03.05.1983, con la finalità di accertare in modo inequivocabile la conformità del veicolo a quanto omologato dalla autorità estera.

Si ricorda che, ai sensi dell'art.76 del CdS, il certificato di approvazione può essere rilasciato al solo costruttore/allestitore del veicolo.

2.4 ULTERIORI SEMPLIFICAZIONI DI PROSSIMA REALIZZAZIONE

Si preannuncia che entro il mese di agosto del c.a. saranno implementati una serie di ulteriori interventi di ottimizzazione e semplificazione delle procedure di nazionalizzazione che consentiranno:

- di registrare nel sistema che l'operatore abbia effettuato le richieste verifiche sulla piattaforma EUCARIS;
- agli STA di visualizzare il *flag* relativo all'avvenuto assolvimento degli obblighi IVA;
- all'UMC di visualizzare se, per un determinato telaio, sono state effettuate precedenti pre-convalide che hanno avuto esito negativo, con indicazione delle relative motivazioni;
- agli STA di visionare l'informazione (SI/NO) relativa all'accreditamento presso il MIT della Casa costruttrice estera;
- agli UMC di effettuare in modalità digitale, su richiesta dell'importatore professionale presentata per il tramite di uno Studio di consulenza automobilistica, la cd. "pre-convalida tecnica", intendendo per tale la pre-convalida svincolata da una istanza di immatricolazione e, dunque, prima ancora che il veicolo venga venduto all'acquirente finale;
- agli UMC di svolgere più agevolmente le attività di pre-convalida del fascicolo digitale, all'interno di un nuovo applicativo per la gestione di tutte le procedure DU.

(ing. Pasquale D'Anzi)