



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

VISTO il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: «*Nuovo codice della strada*»;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, recante: «*Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa*»;

VISTO il decreto 26 marzo 2018, recante: «*Obblighi di comunicazione in materia di acquisto e di scambio di autovetture di provenienza intracomunitaria*», adottato dal Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli Affari generali e del personale di concerto con il Direttore dell’Agenzia delle Entrate, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 79 del 5 aprile 2028;

VISTO il provvedimento del Direttore dell’Agenzia delle Entrate n. 265336 del 17.07.2020, recante «*Definizione di termini e modalità della verifica sulla sussistenza delle condizioni di esclusione dal versamento mediante modello «F24 Versamenti con elementi identificativi», in attuazione dell’art. 9 del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, che ha introdotto il comma 9-bis all’art. 1 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286*», con il quale è stato 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 delle Entrate, al fine di accertare la sussistenza delle condizioni di esclusione dal versamento dell’IVA mediante modello «*F24 Versamenti con elementi identificativi*»;

VISTO il provvedimento del Direttore dell’Agenzia delle Entrate n. 296689 del 16 luglio 2024 recante: «*Nuove modalità di gestione delle immatricolazioni dei veicoli provenienti dalla Repubblica di San Marino e dallo Stato di Città del Vaticano*», adottato in attuazione dell’art. 1, comma 93, della legge 30 dicembre 2023, n. 213;

VISTO il Protocollo d’Intesa tra il Ministero dell’Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la Motorizzazione per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione (ora Direzione Generale per la Motorizzazione), per l’attuazione delle procedure di cui al regolamento(CE) n.1986/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006, in materia di accesso ai dati inseriti nel Sistema Informativo Schengen di seconda generazione (cd. «*SIS II*») da parte degli Stati membri ai fini del rilascio delle carte di circolazione per i veicoli, siglato in data 18 aprile 2023;

VISTA la circolare congiunta Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i trasporti Terrestri e il Trasporto Intermodale e l’Agenzia delle Entrate n. 3 del 2 febbraio 2009, recante: «*Immatricolazione di veicoli importati e commercializzati in Italia e provenienti da altri Stati membri della U.E. – Chiarimenti*»;

VISTA la circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i trasporti la Navigazione e di sistemi informativi e statistici n.61627 del 16 giugno 2009 recante: «*Immatricolazione di veicoli importati e commercializzati in Italia e provenienti da altri Stati membri della U.E. – Circolare DTT- Agenzia delle Entrate n. 3 del 2 febbraio 2009. Proroga dei termini per la richiesta del codice antifalsificazione. Immatricolazione di veicoli nuovi ed usati provenienti da paesi extra Comunitari*»;

VISTA la circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i trasporti la Navigazione e di sistemi informativi e statistici n. 93994 del 29 ottobre 2009 recante:



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

«Immatricolazione di veicoli importati e commercializzati in Italia e provenienti da altri Stati membri della U.E. – Circolare DTT- Agenzia delle Entrate n. 3 del 2 febbraio 2009 e circolare n. 61627 del 16 giugno 2009. Ulteriore proroga dei termini per la richiesta del codice antifalsificazione»;

VISTA la circolare prot. n. 9716 del 23.03.2023 della Direzione Generale per la Motorizzazione con la quale sono state impartite istruzioni operative in tema di nazionalizzazione di veicoli oggetto di acquisto intracomunitario;

RITENUTA la necessità di aggiornare le predette istruzioni operative alla luce degli ulteriori interventi di ottimizzazione delle procedure telematiche implementate ed al fine di fornire ulteriori chiarimenti applicativi delle disposizioni normative di riferimento;

SENTITE le Associazioni di categoria rappresentative degli Operatori di settore;

DISPONE

l’approvazione dell’Allegato «A» al presente decreto, recante *«Istruzioni operative sulle procedure da osservare per l’immatricolazione di veicoli nuovi e usati oggetto di acquisto da Paesi UE e relative misure di semplificazione»* che integrano e sostituiscono quelle già diramate con circolare della Direzione generale per la motorizzazione prot. n. 9716 del 23.03.2023.

dott. Gaetano Servedio



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

Allegato “A”

**ISTRUZIONI OPERATIVE SULLE PROCEDURE DA OSSERVARE PER
L’IMMATRICOLAZIONE DI VEICOLI NUOVI E USATI OGGETTO DI ACQUISTO DA
PAESI UE E RELATIVE MISURE DI SEMPLIFICAZIONE**

Sommario

Premessa	5
PARTE 1	6
NAZIONALIZZAZIONE DI VEICOLI NUOVI ED USATI OGGETTO DI ACQUISTO DA PAESI U.E.....	6
1.1 Ambito di applicazione della disciplina.....	6
1.2 Adempimenti propedeutici all’immatricolazione	6
1.2.1 Censimento.....	7
1.2.2 Abilitazione all’immatricolazione	8
A. <i>Abilitazione all’immatricolazione con «Preconvalida Endoprocedimentale»</i> ..	8
1. Codice di immatricolazione e numero di omologazione	8
2. Preconvalida del fascicolo digitale	9
3. Abilitazione all’immatricolazione.....	10
B. <i>Abilitazione all’immatricolazione con «Preconvalida Tecnica»</i>	10
1.2.3 Documentazione Tecnica	11
A. <i>Veicoli mai immatricolati</i>	12
B. <i>Veicoli già immatricolati</i>	14
C. <i>Legalizzazione e traduzione della documentazione tecnica</i>	16
1.2.4 Verifiche in EUCARIS e SIS II.....	17
A. <i>EUCARIS</i>	17
B. <i>SIS II</i>	18
1.2.5 Visita e Prova	18
1.2.6 Annotazioni ammissibili sulla CDC/DU.....	22



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

<i>A. Gancio Traino</i>	22
<i>B. Pneumatici</i>	23
1.2.7 Casi Particolari	23
<i>A. Veicoli provenienti dalla Gran Bretagna</i>	23
<i>B. Veicoli provenienti dall'Irlanda del Nord</i>	24
<i>C. Veicoli importati dalla Repubblica di San Marino e Città del Vaticano</i>	24
<i>D. Veicoli provenienti dal Principato di Monaco</i>	25
<i>E. Canarie</i>	25
<i>F. Veicoli radiati per esportazione e mai immatricolati all'estero</i>	25
<i>G. Veicoli immatricolati in Stati extra Ue ed oggetto di acquisto intracomunitario</i>	25
<i>H. Veicoli al seguito di connazionali rimpatrianti</i>	27
1.3 Competenza Territoriale degli UMC	27
PARTE 2	28
SEMPLIFICAZIONI	28
2.1 Veicoli con revisione scaduta di validità	28
2.2 Veicoli incidentati, gravemente danneggiati, da ristrutturare	28
2.3 Procedure di Visita e Prova per sostituzione carrozzeria	29



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

Premessa

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 da Paesi U.E., 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 «*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.

Il presente documento, pertanto, sostituisce integralmente i contenuti della richiamata circolare prot. n. 108243 del 27.11.2007 e delle successive prot. n.9716 del 23.03.2023, prot.16524 de. 29/05/2023 e prot.37204 del 14/12/2023 attualizzando le istruzioni operative ivi contenute ed introducendo principi innovativi, anche in prospettiva digitale, al fine di standardizzare e semplificare le procedure esistenti.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

PARTE 1

NAZIONALIZZAZIONE DI VEICOLI NUOVI ED USATI OGGETTO DI ACQUISTO DA PAESI U.E.

1.1 Ambito di applicazione della disciplina

Le procedure di immatricolazione in oggetto concernono i veicoli di categoria L3e L4e, L5e, L7e, M, N ed O:

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

Si evidenzia, pertanto, che le procedure oggetto delle presenti istruzioni operative, non trovano applicazione nel caso in cui il veicolo, proveniente da altro paese UE, appartenga alle categorie L1e, L2e, L6e o sia munito di codice di antifalsificazione (CAF).

I veicoli nuovi mai immessi in circolazione muniti di codice antifalsificazione possono essere immatricolati direttamente presso lo STA tramite la procedura immatricolativa semplificata a condizione che il predetto codice di antifalsificazione risulti, nel sistema informativo della motorizzazione, già associato al numero di telaio del veicolo stesso.

Si rammenta, ai soli fini IVA, 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 già immatricolati, diversi da quelli di cui al precedente punto, 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.

1.2 Adempimenti propedeutici all'immatricolazione

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



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

- la comunicazione al CED dei dati relativi all'acquisto, da effettuare entro 15 giorni (cd. «*censimento*»);
- la richiesta all'UMC di rilascio o convalida del codice di immatricolazione o del numero di omologazione;
- la verifica nel Sistema Informativo Eucaris;
- l'eventuale visita e prova ex art. 75 c.d.s.;
- la verifica nel Sistema Informativo Schengen (SIS II);
- l'abilitazione all'immatricolazione da parte dell'UMC, mediante la preconvalida del fascicolo digitale (cd. «*preconvalida endoprocedimentale*») o la cd. «*preconvalida tecnica*» (v. punti A) e B) del par. 1.2.2.);
- 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,



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

arti e professioni (cd. «*soggetti privati*») sono assoggettati a preventiva verifica documentale da parte dell’Agenzia 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 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 all’immatricolazione

A. Abilitazione all’immatricolazione con «*Preconvalida Endoprocedimentale*»

Oltre alle verifiche di natura fiscale, la nazionalizzazione dei veicoli provenienti da altri Paesi U.E. 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;
- preconvalida del fascicolo digitale;
- abilitazione alla immatricolazione.

1. 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:

- la documentazione attestante i dati del richiedente l’immatricolazione, sia questa persona fisica che soggetto giuridico;
- la documentazione tecnica del veicolo (cfr. par. 1.2.3 «*Documentazione Tecnica*»);
- 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 deve suggerire** un eventuale codice di omologazione di partenza, evidenziando le eventuali difformità rilevate, 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 endoprocedimentale 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).



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

2. Preconvalida del fascicolo digitale

Poiché le operazioni di nazionalizzazione dei veicoli di provenienza U.E. 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 preconvalida dei fascicoli digitali debbono essere svolte esclusivamente mediante l'utilizzo delle predette procedure. Gli UMC non possono chiedere l'esibizione di 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 preconvalida 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, **le attività di preconvalida dei fascicoli digitali devono essere svolte anche in assenza dell'acquisizione dell'informazione relativa all'avvenuto assolvimento degli obblighi iva.**

A riguardo, si specifica che nel caso di:

- Censimento F24, la preconvalida e relativa abilitazione possono essere effettuate esclusivamente per i veicoli già censiti, anche in assenza dell'abilitazione da parte dell'Agenzia delle Entrate ed anche nel caso di veicoli da sottoporre a visita e prova (fatte salve le istruzioni in merito al rilascio del certificato di approvazione al par.1.2.5);
- Regime di “bene strumentale” o “iva a margine”: in tal caso la preconvalida può essere effettuata anche in assenza dell'abilitazione da parte dell'Agenzia delle Entrate, purché l'istanza sia corredata dell'Allegato I alle presenti istruzioni operative e purché il veicolo NON debba essere sottoposto a visita e prova. Tale procedura transitoria verrà uniformata alla stregua di quanto già avviene per i veicoli fiscalmente rispondenti ad “F24”, come da istruzioni diramate al punto precedente, una volta completato l'applicativo che consentirà il censimento anche nel caso di “bene strumentale” e “iva a margine”.

Resta assodato che qualsiasi variazione della natura fiscale (es: istanza effettuata in “regime del bene strumentale” che viene rettificata in F24 elementi identificativi) comporta la presentazione di una nuova istanza.

È opportuno rammentare che nel fascicolo digitale non è richiesta alcuna documentazione di natura fiscale e, pertanto, in sede di preconvalida l'UMC non può e non deve richiedere detta documentazione.

In conseguenza, si fa presente che il livello di servizio auspicato per la conclusione dell'attività di preconvalida del fascicolo digitale è di massimo 7 giorni lavorativi, decorrenti dal giorno successivo alla



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

data di completamento ed invio del fascicolo stesso e non dalla semplice creazione della istanza. 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 seguente la data di invio del fascicolo digitale;
- l'integrazione o la regolarizzazione venga effettuata nei 7 giorni lavorativi successivi alla sospensione.

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.

Tale codifica si intende applicata sino all'adeguamento del sistema informativo della motorizzazione alle disposizioni previste dalle norme unionali in materia.

Il codice di immatricolazione del veicolo andrà specificato nel campo pop-up «*note*» che appare all'atto della preconvalida.

3. Abilitazione all'immatricolazione

In caso di esito positivo della preconvalida del fascicolo digitale, l'UMC abilita il veicolo alla immatricolazione, utilizzando l'apposita maschera G-Link («*AVIP*»), e comunica allo STA, laddove ricorre il caso, il codice di immatricolazione o il numero di omologazione mediante il campo di testo predisposto sul Portale del trasporto.

B. Abilitazione all'immatricolazione con «Preconvalida Tecnica»

Oltre che nell'ambito del procedimento di rilascio del DU, l'abilitazione può essere effettuata anche in un momento antecedente alla presentazione dell'istanza di immatricolazione.

Infatti, al fine di ridurre i tempi di attesa nella evasione delle pratiche di nazionalizzazione, è stato implementato un apposito applicativo (cd. «*preconvalida tecnica*») che consente la verifica della documentazione tecnica del veicolo ancor prima che venga individuato l'acquirente finale.

La «*preconvalida tecnica*» costituisce, pertanto, un autonomo procedimento che permetterà di anticipare la fase di abilitazione alla immatricolazione in attesa che venga presentata, in un momento successivo, l'istanza di immatricolazione:



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

- è avviata su istanza dell'importatore professionale (se diverso dal soggetto a nome del quale il veicolo verrà in seguito immatricolato) o di un operatore commerciale, presentata per il tramite di uno STA privato;
- consente l'abilitazione alla immatricolazione solo a seguito dell'esito positivo della visita e prova (art. 75 c.d.s.), nei casi in cui la stessa è prescritta;
- consente l'abilitazione alla immatricolazione solo a condizione che siano state effettuate le necessarie verifiche in SIS II e in EUCARIS (v. successivo par. 1.2.4).

Si rinvia alle istruzioni operative di imminente rilascio con le quali verrà comunicata sia la data di messa in esercizio dell'applicativo in parola, sia i dettagli relativi alle modalità di gestione degli adempimenti richiesti.

Trattandosi di autonomo procedimento, l'abilitazione alla immatricolazione con «*preconvalida tecnica*» sarà assoggettata al pagamento di tariffa comprensiva di imposta di bollo (dovuta per l'istanza) e dei diritti di motorizzazione.

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. Le definizioni di costruttore, rappresentante del costruttore e importatore di seguito utilizzate sono quelle individuate dal Regolamento UE 2018/858 e s.m.i.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

A. Veicoli mai immatricolati

La documentazione tecnica che deve essere prodotta è la seguente: Certificato di Conformità europeo (C.O.C.) rilasciato dal costruttore e sottoscritto dal legale rappresentante dello stesso o persona

Il certificato di Conformità europeo è il documento di base richiesto dalle vigenti norme unionali al fine della immatricolazione dei veicoli nei Paesi membri UE sulla base di un'omologazione globale UE o di un'omologazione UE in piccola serie (KS) o di omologazione nazionale (NKS) (se è stata accettata dall'autorità di omologazione italiana), rilasciate in base al regolamento UE 2018/858 e s.m.i.; esso contiene i dati identificativi e le caratteristiche tecniche del veicolo necessari per la compilazione del documento di circolazione.

Se il sottoscrittore del C.O.C. non è accreditato presso questa Amministrazione, attraverso il deposito della propria firma, quest'ultima può essere direttamente verificata nel fascicolo di omologazione, pubblicato sull'ETAES ai sensi del Regolamento 2020/1812, recante norme sullo scambio dei dati on line e sulla notifica delle omologazioni UE a norma del Regolamento UE 2018/858.

Si demanda alle singole e sole DGT, attraverso l'accesso al portale ETAES, la verifica della presenza di tali firme nel relativo fascicolo omologativo, qualora non già inserite nello «archivio costruttori» de «ilportaledellautomobilista», laddove venga fatta richiesta da un UMC di competenza. Il rilascio di nuova utenza è di competenza della Divisione 2 di questa Direzione Generale.

delegata.

- attestato di rispondenza ai regolamenti unionali obbligatori ai fini della prima immatricolazione, entrati 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 o dal rappresentante del costruttore (punto 0.9 del C.O.C.). Nel caso di C.O.C. duplicato (applicando il comma 3 dell'art. 36 del regolamento UE 2018/858 e s.m.i.), tale attestazione dovrà essere sempre presentata indipendentemente dalla data di rilascio del C.O.C. e dovrà, inoltre, essere prodotta da parte del costruttore o del rappresentante del costruttore o 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.;
- per i veicoli che hanno ottenuto un'omologazione individuale UE, ai sensi dell'art. 44 del regolamento UE 2018/858 e s.m.i., il C.O.C. è sostituito dal modello D previsto dall'Allegato III del regolamento europeo UE 2020/683 e s.m.i., completo in tutte le sue parti **con firma olografica o digitale e timbro dell'Autorità di competenza, e presentato in originale e/o in copia laddove quest'ultima sia riscontrabile sul sito ETAES**; l'originale, nel caso, sarà restituito mentre la copia sarà trattenuta. Ovviamente il documento digitale sostituisce il documento cartaceo (**il modello D di omologazione individuale UE costituisce ANCHE documento di origine del veicolo**).

Il certificato di omologazione individuale è il documento richiesto dalle vigenti norme unionali al fine della immatricolazione dei veicoli nei Paesi membri UE sulla base di un'omologazione individuale UE;



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

esso contiene i dati identificativi e le caratteristiche tecniche del veicolo necessari per la compilazione del documento di circolazione (DU).

Se si hanno dubbi in merito all'autenticità del Certificato di omologazione individuale, e comunque quando si è in presenza di un documento in copia, l'autenticità del certificato di omologazione individuale può essere verificato tramite il portale ETAES qualora il fascicolo omologativo sia stato caricato dall'autorità di omologazione su detto portale.

Tuttavia, si fa presente che, per quanto riguarda l'immatricolazione in Italia, il sistema CED non consente una eventuale seconda immatricolazione utilizzando lo stesso certificato di omologazione individuale.

Si demanda alle singole DGT, che sono ora dotate di accesso al portale ETAES la verifica dell'autenticità del suddetto certificato mediante il riscontro con il relativo fascicolo omologativo.

Qualora il certificato di omologazione individuale UE non risulti pubblicato sul sito ETAES in quanto non è previsto l'obbligo di pubblicazione di quest'ultimo ai sensi del Regolamento UE 2020/1812, la DGT interessata potrà chiedere il supporto alla Divisione 2 di questa Direzione Generale, competente per le questioni internazionali.

Si ricorda che le «*omologazioni individuali UE*» sono rilasciabili solamente nel pieno rispetto delle disposizioni e prescrizioni previste nell'Allegato II, parte I per i veicoli delle categorie M1 e N1, e parte III per i veicoli uso speciale del Regolamento UE 2018/858 e s.m.i. Per tutte le altre categorie di veicoli (M2, M3, N2, N3, O1, O2, O3 e O4) l'omologazione individuale UE non è, al momento, rilasciabile in quanto mancano le relative disposizioni europee, come anche ribadito nella circolare prot. n. 22215 del 20/7/2023 e, quindi, non possono essere accettati certificati di omologazione individuale UE per queste ultime categorie di veicoli.

Si tenga presente infine che, per i veicoli nuovi la cui omologazione unionale è scaduta a seguito della entrata in vigore di una o più regolamenti europei particolari, è comunque consentita la procedura dell'immatricolazione in deroga di «fine serie» (art. 49 del Regolamento UE 2018/858) secondo quanto previsto dalle stesse norme unionali, a richiesta del costruttore e la relativa approvazione da parte della Divisione 3 di questa Direzione.

La documentazione presentata all'UMC, in caso di immatricolazione di fine serie, deve comprendere anche la dichiarazione integrativa del C.O.C. nella quale viene indicato il numero di telaio e il/i Regolamento/i in scadenza nonché il riferimento dell'accoglimento dell'istanza di fine serie rilasciato dalla Divisione 3.

Non è ammessa l'immatricolazione con dichiarazioni di fine serie rilasciate da altri Paesi UE.

Per un costruttore extra U.E., titolare di omologazione europea, oltre alla documentazione sopra richiamata è da verificare se il veicolo provenga da uno Stato U.E. o extra U.E. La nazionalizzazione di quest'ultimo è, pertanto, 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.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

B. Veicoli già immatricolati

In tal caso, devono essere prodotti:

- 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 europeo dei parametri tecnici ed ambientali, deve essere presentato:
 - b.0 il **C.O.C.** in originale o in fotocopia. In tal caso, non è necessaria né la legalizzazione della firma apposta sul C.O.C. né l'autenticazione della fotocopia, né la traduzione;

OVVERO

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

A tale ultimo riguardo, si tenga presente che la scheda tecnica integrativa può essere rilasciata:

- dal costruttore o dal rappresentante del costruttore o da persona delegata;

Se il rappresentante del costruttore o la persona delegata non è accreditato presso questa Direzione Generale, attraverso il deposito della propria firma, la sottoscrizione apposta sulla scheda tecnica integrativa deve essere autenticata (in originale o firmata digitalmente) dalla competente Autorità pubblica estera ([link](#)), in base alle modalità ivi in uso.

OPPURE

- dalla competente Autorità pubblica estera ([link](#)) in cui il veicolo è stato immatricolato.

OVVERO

- b.2 l'**attestazione del codice di trasposizione OE/OB/OD/OR/OA/OW/OY**, rilasciata dal costruttore o dal rappresentante del costruttore o da persone all'uopo delegate dal costruttore stesso a trattare le pratiche di omologazione o di trasposizione delle omologazioni presso il Ministero come da risultanze dell'archivio costruttori consultabile nel Portale dell'Automobilista.

Il codice di trasposizione 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.

OVVERO



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

b.3 qualora sia possibile determinare in maniera inequivocabile, attraverso l'omologazione europea al punto K, il Tipo – Variante – Versione del veicolo, un codice di omologazione oggetto di trasposizione italiana (codice OX) o di procedura NPI, non dovrà essere richiesta alcuna documentazione tecnica integrativa alla carta di circolazione. **Al riguardo si specifica che per tale agevolazione non possono essere presi in considerazione omologazioni individuali rilasciate in «Esemplare Unico».**

Per i veicoli immatricolati e oggetto di allestimento all'estero e non dotati di COC relativo al veicolo completato, nel caso in cui dal documento di circolazione e dalla visita e prova non siano desumibili in maniera inequivocabile (es: sponda caricatrice non annotata sul documento di circolazione francese ma veicolo con masse e dimensioni conformi a quanto specificato nel documento) le caratteristiche del veicolo così come immesso in circolazione nello Stato di provenienza, **in aggiunta** alla documentazione tecnica di cui ai capi precedenti, che nella fattispecie sarà riferita al veicolo incompleto, dovrà essere prodotta scheda tecnica integrativa dalla quale dovranno essere desunti i dati relativi al solo allestimento di carrozzeria.

Tale scheda tecnica integrativa può essere rilasciata anche da un ente privato estero autorizzato, purché la stessa sia stata validata dalla pubblica Autorità estera in cui il veicolo è stato immatricolato.

In mancanza di tale documentazione integrativa, **per l'assoluta impossibilità di reperirla**, è indispensabile la presentazione di una dettagliata relazione tecnica e la sottoposizione del veicolo a visita e prova presso il C.P.A.

OVVERO

b.4 **Certificato di rilevanza storica**; per i veicoli di interesse storico e collezionistico si rimanda a quanto specificato nel Decreto Ministeriale del 17/12/2009 e nella circolare prot.79260 del 04/10/2010 e s.m.i. A riguardo si specifica che:

- laddove nel CRS non sia indicata la classe ambientale (categoria Euro) del veicolo, per permettere l'emissione del documento di circolazione, deve essere assegnata la classe “Euro 0”;
- nel CRS può essere riportata l'informazione relativa alla omologazione europea del veicolo, se sussiste;

c) **le targhe di immatricolazione nello Stato estero.** Qualora queste siano targhe personali, non ne viene richiesta la consegna a condizione che sia prodotta una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà attestante che l'intestatario delle targhe stesse le ha trattenute.

Si evidenzia che gli UMC possono comunicare alle autorità estere l'avvenuto ritiro delle targhe e del documento di circolazione estero anche se questi sono detenuti da uno STA. Al riguardo, si richiamano le istruzioni operative attualmente vigenti contenute nella scheda tematica n.20 pubblicata, com'è noto, su il «*Portale del Trasporto*».



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

Con riferimento specifico all'avvenuto ritiro delle targhe, l'UMC ne dà comunicazione alle competenti autorità estere sulla base di dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà rilasciata dallo STA e controfirmata dall'interessato e caricata nel fascicolo digitale. In ogni caso, a richiesta degli interessati, previo versamento tariffa (10,20 + 32,00), l'UMC rilascia un'attestazione relativa alla circostanza che le targhe ed il documento di circolazione (parte I e parte II se sussiste), in sede di immatricolazione del veicolo in Italia, sono state trattenute dallo STA (o dall'UMC) ai fini della successiva distruzione.

Si coglie l'occasione per ribadire che **tutte le interlocuzioni** con i punti di contatto delle Autorità Estere debbono avvenire esclusivamente per il tramite degli UMC e non anche per il tramite degli STA.

C. Legalizzazione e traduzione della documentazione tecnica

A norma dell'art. 33, comma 2, del DPR n. 445/2000, le firme sugli atti e sui documenti formati da Autorità estere e da valere nello Stato italiano debbono essere legalizzate dalle rappresentanze diplomatiche o consolari italiane all'estero.

Tuttavia, tenuto conto delle disposizioni contenute nella direttiva 1999/37/CE, le carte di circolazione rilasciate dalle competenti Autorità degli altri Paesi UE, non necessitano di legalizzazione, così come, più in generale, non è richiesta la legalizzazione delle firme apposta dai funzionari di dette Autorità sulla restante documentazione tecnica integrativa.

Viceversa, sono sempre soggette a legalizzazione le carte di circolazione (e l'eventuale documentazione tecnica integrativa) emesse negli Stati extraUE. (Per la Gran Bretagna v. par. 1.2.7, punto A.)

Nel caso in cui le predette carte di circolazione non rechino la firma dell'Autorità estera che le ha emesse, il competente funzionario dell'Autorità stessa può apporre la propria firma olografa sul documento originale successivamente alla sua emissione, in modo da consentirne la legalizzazione ad opera delle competenti rappresentanze diplomatiche o consolari italiane.

In ogni caso, per gli Stati che hanno sottoscritto la Convenzione de L'Aia del 5 ottobre 1961, la legalizzazione può essere sostituita dalla «Postilla» (o «*Apostille*»), che viene apposta dalla competente Autorità interna designata da ciascuno Stato e indicata nell'atto di adesione alla Convenzione stessa. L'elenco aggiornato dei Paesi che hanno ratificato la Convenzione de L'Aja e delle Autorità competenti all'apposizione dell'*Apostille* è reperibile attraverso il seguente link del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione internazionale:

<https://www.esteri.it/it/servizi-consolari-e-visti/italiani-all-estero/traduzione-e-legalizzazione-documenti/>

Si rammenta che, sempre a norma dell'art. 33, comma 2, del DPR n. 445/2000, le firme apposte dalle rappresentanze diplomatiche o consolari italiane all'estero, o dai funzionari da loro delegati, non sono a loro volta soggette a legalizzazione.

Il comma 3 del medesimo art. 33 del DPR n. 445/2000 prevede, inoltre, che gli atti e i documenti formati all'estero e da valere nello Stato italiano, redatti in lingua straniera, deve essere allegata una traduzione in lingua italiana certificata conforme al testo straniero dalla competente rappresentanza diplomatica o consolare ovvero da un traduttore ufficiale.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

La predetta disposizione trova applicazione generalizzata con riferimento a tutti i documenti redatti in lingua straniera, con la sola eccezione dei C.O.C. e delle carte di circolazione redatte secondo il modello armonizzato (direttiva 1999/37/CE).

Di conseguenza, andranno tradotti tutti i documenti in lingua straniera 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.

Al riguardo, si tenga conto che nell'ambito dell'ordinamento italiano non esiste un albo di traduttori ufficiali; conseguentemente, la richiamata norma, nella parte in cui prevede che la traduzione in lingua italiana possa essere certificata conforme al testo straniero anche 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 o ad un notaio, sulla conformità della propria traduzione al testo originale, nel rispetto della procedura prevista dall'art. 5 del regio decreto 9 ottobre 1922, n. 1366.

Ciò vale ad evidenziare anche che la descritta procedura di asseverazione 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.

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 rientrano 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 U.E. 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) fermo restando il ritiro della carta di circolazione e delle relative targhe rilasciate dalle Autorità estere.

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*



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

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. SCHEMA 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.

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:

1. i veicoli rispondenti solo parzialmente al regolamento (UE) 2018/858, cioè aventi un'omologazione nazionale in piccole serie (art. 42 Reg. UE 2018/858) o un'omologazione nazionale individuale (art. 45 Reg. UE 2018/858), o alla direttiva 2007/46/CE, cioè aventi un'omologazione nazionale per piccole serie (art. 23 della direttiva 2007/46/CE) o un'omologazione individuale (art. 24 della direttiva 2007/46/CE), muniti di COC o certificato di omologazione individuale 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 ovvero laddove al punto K del documento di circolazione non sia indicato alcun codice di omologazione. Questi saranno soggetti, in via preliminare, sottoposti alla valutazione dell'ammissibilità delle deroghe concesse dallo Stato estero di approvazione, da parte del Centro Prove territorialmente competente, anche a seguito di visita e prova over ricorre l'esigenza, e, in ogni caso, chiedendone autorizzazione alla competente Divisione 3 della DGMOT, ai sensi del p.to 5.4.1 della circolare prot. 22215 del 20.07.2023;



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

2. i veicoli incidentati, gravemente danneggiati, da ristrutturare o simili (v. par 2.2);
3. i veicoli con sistema di circolazione a sinistra.

Esclusivamente nei casi appreso individuati, ancorché la casistica sia riconducibile al precedente punto 1, non è necessario il coinvolgimento del CPA in quanto, da questo, non sarebbe ricavabile alcun significativo contributo per l'istruttoria già svolta dall'UMC:

- veicoli per i quali dalla documentazione integrativa (art. 46, comma 2, del Reg. (UE) 2018/858) è esplicita la rispondenza alle **prescrizioni specifiche previste per le omologazioni riportate nella Tabella 1**;
- veicoli per i quali è indicata un'omologazione nazionale (individuale o meno) per i quali dalla documentazione integrativa (art. 46, comma 2, del Reg. (UE) 2018/858) è esplicita la rispondenza alle **prescrizioni specifiche previste per le omologazioni riportate nella Tabella 1**. Tale casistica può ricorrere per esempio quando non è rilasciabile l'omologazione individuale UE di cui all'art. 44 del Reg. (UE) 2018/858 (omologazione che, come detto, non ha restrizioni) in quanto tale omologazione UE - come già detto - è rilasciabile solo per i veicoli M1 e N1 (Allegato II, parte I, appendice 2) e per gli usi speciali di cui all'Allegato II, parte III, appendici da 1 a 6. La situazione in esame è assimilabile alle omologazioni limitate di piccola serie, rilasciate in Italia dai CPA senza deroghe normative, ai sensi del D.M. 277/2001. Le omologazioni limitate di piccola serie infatti - se non sono esplicitate deroghe nell'atto di omologazione - sono rilasciate nel pieno rispetto della normativa europea pur se è utilizzato un codice di omologazione nazionale.

TABELLA 1

Estremi omologazione	Categorie	Note
ex*2018/858*xxxx*xx	M - N - O	Omologazione globale UE (Regolamento UE 2018/858)
ex*KS18/858*xxxx*xx	M1 - N1 (escluso uso speciale)	Omologazione UE di piccola serie (art.41 - RUE/2018/858)
ex*IV18/858*xxxx*xx	M1 – N1 (uso speciale)	Omologazione individuale UE (art.44 - RUE/2018/858)
ex*2007/46*xxxx*xx	M - N - O	Omologazione globale UE (direttiva 2007/46/CE)
ex*KS2007/46*xxxx*xx	M1 - N1	Omologazione UE di piccola serie (art. 22 - dir. 2007/46/CE)
ex*92/53*xxxx*xx	M1	Omologazione globale UE veicoli M1 pregresse norme
ex*98/14*xxxx*xx		
ex*2001/116*xxxx*xx	L	Omologazione globale UE (Regolamento UE 168/2013)
ex*168/2013*xxxx*xx		
ex*92/61*xxxx*xx	L	Omologazione globale UE veicoli L pregresse norme
ex*2002/24*xxxx*xx		

Il 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



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

delle omologazioni i cui veicoli debbano essere soggetti alla procedura sopra citata risultano essere del tipo:

- ex*NKS18/858*yyyyyy, per le omologazioni nazionali in piccole serie;
- ex*NIV18/858*yyyyyy, per le omologazioni individuali nazionali.

I veicoli per i quali si riscontra che la numerazione è quella di un'omologazione globale UE (ex*2018/858*yyyyyy), o di un'omologazione UE in piccola serie (ex*KS18/858*yyyyyy) o di un'omologazione individuale UE (ex*IV18/858*yyyyyy) sono esentati, in ogni caso, da visita e prova. Sono, altresì, esentati i veicoli di provenienza UE per i quali al punto (K) della carta di circolazione estera o dalla documentazione tecnica integrativa presentata sia riscontrabile la piena rispondenza alle normative comunitarie vigenti al momento della prima immatricolazione:

- Direttiva 2007/46/CE o Regolamento UE 2018/858 (veicoli cat. M, N e O);
- Direttiva 92/53/CE o 98/14/CE o Direttiva 2001/116/CE (M1);
- Regolamento UE 168/2013 o Direttiva 2002/24/CE o Direttiva 92/61/CEE (veicoli cat. L).

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 e purché averti un'omologazione europea di riferimento rilasciata senza deroghe;
- i veicoli delle categorie M1 ed L immatricolati in uno Stato membro in regola con il prescritto controllo tecnico periodico (revisione) e purché averti un'omologazione europea di riferimento rilasciata senza deroghe;
- **i veicoli delle categorie M1 ed L immatricolati in uno Stato membro con il controllo tecnico scaduto di validità e purché averti un'omologazione europea di riferimento rilasciata senza deroghe;**
- i veicoli con omologazione europea delle categorie M2, M3, N1, N2, N3, 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 purché averti un'omologazione europea di riferimento rilasciata senza deroghe e per i quali il controllo tecnico sia in corso di validità o scaduto (se già immatricolati).

I telai ed autotelai di categoria N ed O, dotati di omologazione europea rilasciata senza deroghe, oggetto di allestimento riportato sulla CDC estera e non dotati di omologazione UE relativa al veicolo completato, devono effettuare visita e prova presso UMC, fatta salva la competenza del CPA secondo quanto specificato al par. 1.2.3.

Sono altresì esentati da visita e prova i veicoli nuovi di fabbrica muniti di COC e dotati di omologazione europea rilasciata senza deroghe, anche se di provenienza Extra-UE

I veicoli di provenienza U.E., con omologazione nazionale antecedente all'entrata in vigore dell'obbligo dell'omologazione europea, risultano esentati da visita e prova se di categoria M1 ed L; devono essere sottoposti a visita e prova presso gli UMC i veicoli di categoria N1, N2, N3, O1, O2,



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

O3, O4. I veicoli di categoria M2 ed M3 sono di competenza del CPA. Per tutti questi veicoli si applicano le norme che erano in vigore per l'immatricolazione in Italia facendo riferimento alla data di prima immatricolazione del veicolo in uno Stato dell'U.E. (*anche nel caso in cui l'entrata in U.E. dello Stato Membro sia successiva a quest'ultima*).

Per i veicoli di interesse storico e collezionistico, si rimanda alle disposizioni contenute nel Decreto Ministeriale del 17/12/2009 e nella circolare prot.79260 del 04/10/2010, sia in merito alla necessità di visita e prova sia alla competenza dell'accertamento tecnico (UMC o CPA).

Nella tabella riassuntiva di seguito, si riportano le date limite per l'omologazione globale:

CATEGORIE	DATA (*)	RIFERIMENTO
M1 motore termico - completi	1° gennaio 1996	70/156/CEE - 92/53/CEE (**)
M1 motore termico - completati	1° gennaio 1998	70/156/CEE - 92/53/CEE (**)
M1 - uso speciale	29 aprile 2012	Allegato XIX 2007/46/CE
N1 - completi ed incompleti	29 ottobre 2011	Allegato XIX 2007/46/CE
N1 - completati	29 aprile 2013	Allegato XIX 2007/46/CE
N2 N3 O1 O2 O3 O4 - completi ed incompleti	29 ottobre 2012	Allegato XIX 2007/46/CE
M2 M3 - completi ed incompleti	29 ottobre 2010	Allegato XIX 2007/46/CE
N1 N2 N3 O1 O2 O3 O4 - uso speciale	29 ottobre 2014	Allegato XIX 2007/46/CE
N2 N3 - completati	29 ottobre 2014	Allegato XIX 2007/46/CE
M2 M3 - completati	29 ottobre 2011	Allegato XIX 2007/46/CE
O1 O2 O3 O4 - completati	29 ottobre 2013	Allegato XIX 2007/46/CE
L	17 giugno 1999	92/61/CEE - 97/24/CE (***)

(*) Per tutte le date limite è stata prevista – a richiesta dei costruttori – l'eventuale procedura di "fine serie" cioè la possibilità di immatricolazione di limitati quantitativi di veicoli presenti nel territorio della UE. Il periodo di "fine serie" è di norma di 12 mesi per i veicoli completi e 18 mesi per gli incompleti.

(**) le direttive 98/14/CE e 2001/116/CE hanno modificato la direttiva base 70/156/CEE senza incidere sulle date limite.

(***) la direttiva 2002/24/CE e il Regolamento UE 168/2013 hanno soppresso la direttiva 92/61/CEE senza incidere sulla data limite.

Si richiamano, inoltre, le avvertenze finali della circolare prot.10119 del 05/04/2024 che chiarisce che il certificato di approvazione ai sensi dell'art.75 Cds può essere rilasciato anche a soggetti diversi dal costruttore/allestitore del veicolo; nella fattispecie, si specifica che i veicoli di importazione parallela oggetto di visita e prova possono essere immatricolati con certificato di approvazione proveniente da altro Ufficio anche qualora non siano stati oggetto di modifica da parte di allestitore.

Per l'ammissione a visita e prova, occorre effettuare preliminarmente almeno le verifiche relative ad Eucaris e deposito firma (ove ricorra il caso, secondo quanto stabilito al par.1.2.3).

In ogni caso il certificato di approvazione può essere rilasciato esclusivamente:

- per veicoli già censiti F24 ai fini dell'abilitazione in AVIP o in preconvalida tecnica con relativo codice di immatricolazione;
- nelle more della realizzazione dell'applicativo unico per il censimento delle varie tipologie di regime fiscale, secondo quanto già menzionato al par.1.2.2, esclusivamente a valle



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

dell'acquisizione dell'abilitazione da parte dell'Agenzia delle Entrate nel caso di bene strumentale o iva a margine;

- a seguito del riscontro della veridicità della documentazione doganale (vedi caso particolare: veicolo nuovo munito di COC ma proveniente da paesi Extra UE).

Tale dispositivo (verifiche preliminari per l'ammissione a visita e prova e rilascio del certificato) ha effetto anche per i Centri Prova Autoveicoli.

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, pneumatici o di ganci traino e tutti quegli aggiornamenti previsti da specifiche disposizioni; non possono essere annotate le modifiche alle sospensioni o agli organi di sterzo, ai rialzi del veicolo, etc).

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. 10119 del 05.04.2024 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 non siano, invece, indicati la possibile presenza dall'origine del gancio e/o il relativo codice di omologazione, per il riconoscimento della presenza del dispositivo sarà possibile allegare alla istanza:

- attestazione resa dalla Casa costruttrice che ne dimostri sia la presenza in origine sia la omologazione;

o, in alternativa,

- dichiarazione 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 la presenza del gancio all'atto dell'importazione e il relativo codice omologativo, corredata dalla dichiarazione dell'officina meccanica, accreditata ai sensi del DM 08.01.2021, che ne certifica la corretta installazione.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

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, rilasciata secondo quanto riportato al punto b1) del par.1.2.3.

1.2.7 Casi Particolari

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 e debbono essere considerati, a tutti gli effetti, come provenienti da un Paese extraUE.

Pertanto, ai fini della loro della nazionalizzazione in Italia, si evidenzia in particolare che:

- la documentazione tecnica che accompagna i veicoli deve essere tradotta e legalizzata (*v. par. 1.2.3, punto C.*);
- i veicoli devono rispettare le direttive vigenti alla data della richiesta di immatricolazione in Italia, *anche nel caso in cui siano stati immatricolati in Gran Bretagna quando questa era ancora parte della UE e rispondevano ad una omologazione comunitaria alla data di prima immatricolazione.*



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

Questo principio è da valersi, in linea generale, per qualsiasi veicolo proveniente da paese Extra UE anche se precedentemente immatricolato in Italia o in altro Stato membro;

- qualora lo specimen dei documenti di circolazione non sia stato modificato rispetto a quelli adottati pre Brexit (V5C), non si rende necessaria la legalizzazione ai fini della 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 unione, 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 e Città del Vaticano

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.

Tuttavia, a seguito del provvedimento del direttore Agenzia Entrate n. 296689/2024 del 16 luglio 2024 («*Nuove modalità di gestione delle immatricolazioni dei veicoli provenienti dalla Repubblica di San Marino e dallo Stato di Città del Vaticano*»), adottato in attuazione dell'art. 1, comma 93, della legge 30 dicembre 2023, n. 213, le vigenti norme in materia di veicoli oggetto di acquisto intracomunitario sono state estese ai veicoli provenienti dalla Repubblica di San Marino e dallo Stato di Città del Vaticano e introdotti sul territorio italiano attraverso canali di importazione non ufficiali.

Pertanto, a decorrere dal 14 settembre 2024, i veicoli provenienti dalla Repubblica di San Marino, così come quelli provenienti dalla Città del Vaticano, sono assoggettati al preventivo censimento ai fini della loro immatricolazione in Italia (v. circolare prot. n. 21454 del 29.07.2024), nonché all'assolvimento degli obblighi IVA, se dovuti, mediante «*F24 Versamenti con elementi identificativi*».

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 unionale (COC) valido al momento della richiesta di immatricolazione in Italia;



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

- i veicoli già immatricolati in altro Paese U.E., 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*».

Detti veicoli, tuttavia, debbono essere sottoposti a visita e prova e debbono rispondere ai regolamenti unionali vigenti al momento della richiesta di nazionalizzazione anche se precedentemente immatricolati in Italia o in altro Stato UE.

E. Canarie

I veicoli provenienti dalle Canarie sono assoggettati alle normali procedure dei veicoli di provenienza comunitaria; tuttavia, per quanto concerne esclusivamente l'aspetto fiscale, alla istanza deve essere allegata la bolla doganale, la cui veridicità è oggetto di verifica secondo le disposizioni vigenti.

F. Veicoli radiati per esportazione e mai immatricolati all'estero

Con nota prot. n. 412320 del 27.11.2023, l'Agenzia delle Entrate ha fornito i chiarimenti necessari agli adempimenti relativi alla immatricolazione di veicoli già immatricolati in Italia, radiati per esportazione e mai esportati o reimmatricolati all'estero, a seguito della quale è stata emessa la circolare ministeriale prot.37204 del 14/12/2023.

Al riguardo occorre distinguere:

- **Veicoli radiati per esportazione verso altro Paese UE e oggetto di acquisto intracomunitario (Codici pratiche DU: C11701, C11702, C11703)**

I veicoli radiati per esportazione verso un altro Paese UE, che siano stati effettivamente esportati ma non reimmatricolati nello Stato di destinazione e reintrodotti nel territorio italiano a seguito di acquisto intracomunitario, sono assoggettati alla procedura ordinaria del c.d. «*censimento*», ai sensi della normativa vigente in materia.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

Il «*censimento*» è effettuato sulla base della dichiarazione sostitutiva dell’atto di notorietà (art. 47, DPR n. 445/2000), resa dal soggetto obbligato all’adempimento, attestante che il veicolo non è stato reimmatricolato in altro Paese UE e che è stato oggetto di acquisto intracomunitario, con la specificazione dello Stato nel quale l’acquisto stesso è stato effettuato.

- **Veicoli radiati per esportazione verso altro Paese UE e mai esportati (Codici pratiche DU: C01723, C01724, C01725, C01726)**

I veicoli che, successivamente alla radiazione per esportazione verso altro Paese UE, non sono stati di fatto esportati, non sono soggetti a «*censimento*» e si può procedere direttamente alla nuova immatricolazione in Italia. In detta ipotesi, occorre distinguere:

- il richiedente la nuova immatricolazione è lo stesso soggetto che ha richiesto la radiazione per esportazione

alla richiesta di nuova immatricolazione deve essere allegata una dichiarazione sostitutiva dell’atto di notorietà con la quale il richiedente dichiara che, successivamente alla radiazione per esportazione, il veicolo non è stato di fatto più esportato e non è stato oggetto di cessione sul territorio nazionale o di altro Paese UE;

- il richiedente la nuova immatricolazione è soggetto diverso da quello che ha richiesto la radiazione per esportazione

alla richiesta di nuova immatricolazione deve essere allegata una dichiarazione sostitutiva dell’atto di notorietà con la quale il richiedente dichiara che il veicolo non è stato oggetto di acquisto intracomunitario ma di cessione sul territorio italiano, con indicazione del nominativo del venditore e della data dell’acquisto.

In ogni caso, il relativo titolo di proprietà sarà prodotto, come da disposizioni generali vigenti, ai fini della trascrizione al PRA e della emissione del DU, le cui procedure (compresa la documentazione a supporto delle istanze) restano invariate anche nei casi di specie.

Resta fermo inoltre che, sulla base dei dati forniti mensilmente dal CED, l’Agenzia delle Entrate si riserva gli eventuali controlli di competenza, ivi compresa l’acquisizione dei titoli di proprietà.

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.

G. Veicoli immatricolati in Stati extra Ue ed oggetto di acquisto intracomunitario

I veicoli immatricolati in Stati extra Ue ma oggetto di acquisto intracomunitario devono rispondere alle normative vigenti in Italia al momento della richiesta di immatricolazione; tuttavia, da un punto di vista fiscale, sono assoggettati alla procedura di censimento.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

H. Veicoli al seguito di connazionali rimpatrianti

Indipendentemente dalla provenienza del veicolo (Paese UE o extra UE), ai veicoli portati sul territorio italiano al seguito di cittadini italiani, già residenti in Italia, muniti di dichiarazione consolare che attesti il definitivo rimpatrio, si applicano le deroghe previste dalla circolare DGMOT 16.3.1998 prot. n. 0583/4319. Pertanto, tali veicoli, che debbono essere stati immatricolati all'estero a nome dello stesso concittadino, possono essere nazionalizzati anche in assenza della rispondenza alle normative vigenti al momento della richiesta.

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, effettua 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**.

In funzione degli esiti di detto monitoraggio, questa Direzione generale si riserva di adottare nuove e diverse disposizioni, ove necessarie.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

PARTE 2

SEMPLIFICAZIONI

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 validità

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 2022 e reimmatricolato in Italia nel 2025, dovrà effettuare la prima revisione nel gennaio 2026; mentre il veicolo immatricolato all'estero nel gennaio 2021 e reimmatricolato in Italia a marzo 2025, dovrà necessariamente effettuare la revisione per poter circolare sul territorio italiano; inoltre, per un veicolo M1 immatricolato all'estero nel gennaio 2021 e revisionato nel gennaio 2024, decorrono 2 anni per la scadenza della revisione, da effettuarsi quindi nel gennaio 2026).

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.

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 istanza deve essere allegata dichiarazione da parte di officine autorizzate di avvenuta riparazione e ripristino eventuale (in base alle specifiche competenze) con l'indicazione dell'origine dei ricambi o di verifica della piena efficienza e buono stato del veicolo (meccanistiche). L'istanza deve essere corredata di dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà con la quale il richiedente la



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

immatricolazione dichiara di essere a conoscenza che il veicolo è stato gravemente incidentato e che lo stesso è stato sottoposto ad un intervento di riparazione.

Qualora il veicolo sia stato oggetto di riparazione all'estero, l'importatore deve produrre specifica dichiarazione, resa ai sensi del D.P.R. 445/2000, in cui attesti che il veicolo è stato importato già riparato, indicando la denominazione dell'officina estera e la natura degli interventi effettuati; in tal caso, il veicolo dovrà essere sottoposto a verifica da parte di officina meccatronica italiana che ne attesti la piena funzionalità.

In ogni caso, per tali veicoli andrà creato EU nel quale dovrà essere riportata la seguente dicitura: «*Veicolo incidentato o gravemente danneggiato e ripristinato a perfetta regola d'arte*».

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.

L'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione mediante visita e prova è effettuato ai sensi dell'art. 75 del C.d.S.; 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 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 di visita e prova**: una relativa all'allestimento del veicolo ed una relativa alla nazionalizzazione.