



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione
DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL NORD-EST

Agli Uffici della Motorizzazione Civile di
Venezia, Verona, Bologna, Parma e Ancona e
rispettive Sezioni coordinate

Al Centro Prove Autoveicoli di Bologna e
relative Sezioni coordinate

Agli Uffici di supporto 1 e 2

LORO SEDI

Direttiva 10/2024/DGTNE

Oggetto: Misure di semplificazione e uniformazione delle formalità di nazionalizzazione dei veicoli che provengono dall'Unione Europea (UE). Aggiornamento.

Con **Direttive 12/2022/DGTNE** del 21.04.2022, **25/2022/DGTNE** del 11.10.2022 e **8/2023/DGTNE** del 28.04.2023, sono state fornite una serie di istruzioni volte a uniformare e semplificare le operazioni di che trattasi, anche alla luce delle disposizioni impartite dalla Direzione Generale per la motorizzazione, per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e navigazione con **circolare prot. 9716 del 23.03.2023**.

Considerati gli ulteriori chiarimenti interpretativi forniti dalla Direzione Generale per la motorizzazione, per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e navigazione con **circolare prot. 16524 del 29.05.2023** e tenuto conto delle diverse criticità che ad oggi continuano ad emergere nei diversi Uffici di questa Direzione Generale Territoriale, si ritiene indispensabile ulteriormente declinare le casistiche di competenza dei singoli Uffici (Motorizzazioni e Centri Prova) in materia di visita e prova nonché stabilire definitivamente le modalità attraverso le quali debbono essere presentate ed istruite le istanze di nazionalizzazione di veicoli di provenienza comunitaria, al fine di semplificare, ove possibile, le procedure tecniche-amministrative di rispettivo interesse.

§ § § § § §

1. GENERALITÀ

Le circolari prott. 9716 e 16524 sopra richiamate hanno apportato significative modificazioni nelle procedure di nazionalizzazione dei veicoli appartenenti alle categorie M - N - O - L.

La più rilevante, per quanto di specifico interesse della presente Direttiva, riguarda la visita e prova ed in particolare quando questa sia necessaria ai fini dell'immatricolazione con targa nazionale dei veicoli di provenienza UE e di quale Ufficio (Motorizzazione o Centro Prova) sia la competenza ad effettuarla.

Innanzitutto, è stabilito che la presentazione di una istanza di nazionalizzazione (formalità squisitamente amministrativa) deve essere **sempre** effettuata ad un Ufficio Motorizzazione Civile,



MIT

dgt.nordest@pec.mit.gov.it
dgtne@mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione
DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL NORD-EST

attraverso le procedure telematiche in uso (Portale del trasporto).

Ai fini dell'istruttoria le istanze di nazionalizzazione devono sempre pervenire complete di tutta la **documentazione** prevista (cfr. paragrafi 1.2.2 e 1.2.3 della circolare prot. 9716), compresa quella integrativa che - nei casi per i quali è prescritta la visita e prova da parte del CPA (vedi tabella competenze riportata più avanti) - è costituita anche, secondo il caso che ricorre, dal certificato di omologazione (nazionale individuale ovvero nazionale di piccola serie), dalle certificazioni rilasciate dalle Autorità di omologazione/immatricolazione del paese di provenienza o dalle medesime Autorità convalidate qualora rilasciate da Enti o Servizi tecnici delegati, dai documenti contenenti nel dettaglio le prescrizioni tecniche in base alle quali i veicoli sono stati immatricolati.

È onere dell'interessato produrre la suddetta documentazione, ritenendo mutuabile a tutti i casi che ricadono nella fattispecie di che trattasi, il disposto di cui all'art. 46 del Regolamento (UE) 2018/858 ed all'art. 24 della Direttiva 2007/46/CE:

“La validità di un'omologazione individuale nazionale è limitata al territorio dello Stato membro che l'ha rilasciata. Su richiesta di un richiedente che desideri mettere a disposizione sul mercato, immatricolare o far entrare in circolazione in un altro Stato membro un veicolo con un'omologazione individuale nazionale, lo Stato membro che ha rilasciato l'omologazione fornisce al richiedente una dichiarazione recante le prescrizioni tecniche in base alle quali il veicolo è stato omologato”

ancorché il veicolo sia già entrato in circolazione nello Stato membro di provenienza. Detta disposizione, infatti, è di natura tecnica mentre l'immatricolazione è una operazione prettamente amministrativa.

Per quanto superfluo, si rammenta che tutti i documenti devono essere tradotti in italiano con asseverazione. Le traduzioni devono essere complete e riferite anche ai documenti (carte di circolazione e certificati di omologazione) che hanno formati standard definiti nella legislazione della UE almeno per le parti descrittive o che completano voci predefinite per le quali non è possibile reperire l'analogo termine italiano (cfr. circolare prot. 9716).

Ad ulteriore precisazione si evidenzia che, per poter essere fatti valere in Italia, gli atti e i documenti rilasciati da autorità straniere (ad eccezione dei documenti di circolazione e della documentazione tecnica del veicolo di cui al capoverso che segue) devono essere legalizzati dalle rappresentanze diplomatico-consolari italiane all'estero.

Per quanto riguarda il COC o la documentazione integrativa rilasciata dal costruttore del veicolo, invece, se il legale rappresentante della casa costruttrice non è accreditato presso questa Amministrazione, attraverso il deposito della propria firma, la sottoscrizione apposta su detti documenti deve sempre essere legalizzata presso la competente autorità pubblica estera, allo scopo di comprovare sia l'autenticità della firma sia la qualità di legale rappresentante.

In buona sostanza, la documentazione estera prodotta deve soddisfare sia il requisito della *“originalità”* (firma olografa o firma digitale) sia il requisito della *“legittimità”* (atto formato da un soggetto che ha il titolo per poterlo formare).

Caso particolare (ed eccezionale riferito ai suddetti requisiti di *“originalità”* e *“legittimità”*) rappresenta il certificato di omologazione individuale UE ex art. 44 del Regolamento (UE) 2018/858 che, ai sensi della circolare della Divisione 3 della Direzione Generale per la motorizzazione prot. 11280 del





Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione
DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL NORD-EST

17.04.2024, può essere presentato anche in fotocopia. In tale caso, prima di definire l'istanza di nazionalizzazione, l'Ufficio procederà alla verifica del documento attraverso l'apposito sito internazionale ETAES (sito ove sono pubblicati i certificati di omologazione rilasciati dalle autorità di omologazione UE), per il tramite della suddetta Divisione 3.

Sul punto preme evidenziare che i certificati di omologazione individuale UE sono, al momento, rilasciabili solamente per i veicoli delle categorie M1 e N1 e per i veicoli uso speciale. Conseguentemente eventuali certificati di omologazione individuale UE rilasciati per i veicoli appartenenti alle restanti categorie (M2, M3, N2, N3, O1, O2, O3 e O4) non possono essere accettati.

2. NAZIONALIZZAZIONE IN VIA AMMINISTRATIVA

In linea di principio, si ribadisce che la nazionalizzazione di veicoli (nuovi od usati) provenienti da un paese dell'Unione Europea ed appartenenti alle **categorie M1 ed L**, avviene in via amministrativa **non necessitando della preventiva visita e prova** ad eccezione, in via ordinaria, dei seguenti casi:

- 1) veicoli incidentati, gravemente danneggiati, da ristrutturare o simili;
- 2) veicoli con sistema di circolazione a sinistra.

L'eccezione alla nazionalizzazione in via amministrativa dei veicoli appartenenti alle categorie M1 ed L, qualora non rientrante in uno dei due casi sopra enumerati, deve essere sempre adeguatamente motivata (ad esempio la mancanza di alcune informazioni necessarie per la compilazione della carta di circolazione).

Anche per i veicoli (nuovi o usati) provenienti da un paese dell'Unione Europea ed appartenenti alle **categorie M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, O3, O4 ed i trattori agricoli e forestali**, originariamente muniti di COC e che non abbiano subito modifiche rispetto all'omologazione originale, la nazionalizzazione avviene in via amministrativa.

Parimenti per i veicoli usati per i quali dalla carta di circolazione estera, ovvero dalla documentazione tecnica integrativa, sia riscontrabile la piena rispondenza alle normative europee vigenti al momento della prima immatricolazione in un Paese della UE, la nazionalizzazione avviene in via amministrativa.

Ugualmente, per i veicoli usati (purché rientranti nelle casistiche sopraesposte) per i quali il controllo tecnico (revisione) non è in corso di validità, la nazionalizzazione avviene in via amministrativa. In tal caso, sulla carta di circolazione dovrà essere annotato l'**obbligo di revisione prima di entrare in circolazione**.

In tutti gli altri casi la nazionalizzazione avviene a seguito di visita e prova.

3. NAZIONALIZZAZIONE A SEGUITO DI VISITA E PROVA

La **visita e prova** è, di norma, una formalità tecnica **autonoma** ed **indipendente** dalla successiva formalità amministrativa di nazionalizzazione.

Al fine di individuare la competenza in materia di visita e prova (Uffici Motorizzazione e Centri Prova) - nei casi in cui ricorre - si dovrà necessariamente fare riferimento alle informazioni **della carta di**





Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione
DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL NORD-EST

circolazione rilasciata nel paese di provenienza (in particolare il campo “k” della carta di circolazione nel modello armonizzato di cui alla direttiva 1999/37/CE e s.m.i.) ovvero, per i veicoli nuovi, alle informazioni del certificato di omologazione.

A tal riguardo, in funzione del codice di omologazione, riportato nel campo “k” (o in altro campo) della carta di circolazione per i veicoli usati, è possibile individuare la **competenza della visita e prova** (UMC o CPA), avuto riguardo al fatto che, in generale, la competenza del CPA è riferita ai veicoli che sono stati ammessi alla circolazione nello Stato membro da cui provengono sulla base di norme nazionali o di eventuali deroghe o prescrizioni alternative esplicitate nelle righe descrittive della carta di circolazione ovvero nei certificati di omologazione rilasciati al costruttore (omologazioni di piccola serie/individuali) o al proprietario (omologazioni individuali).

Conseguentemente, in funzione del codice di omologazione attribuito al veicolo, dalle successive Tabelle 1 e 2 si evince la competenza della visita e prova, nei casi in cui ricorre (cfr. paragrafo 2).

Tabella 1
Visita e prova di competenza UMC

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 ex*98/14*xxxx*xx ex*2001/116*xxxx*xx	M1	Omologazione globale UE veicoli M1 pregresse norme
ex*168/2013*xxxx*xx	L	Omologazione globale UE (Regolamento UE 168/2013)
ex*92/61*xxxx*xx ex*2002/24*xxxx*xx	L	Omologazione globale UE veicoli L pregresse norme

Tabella 2
Visita e prova di competenza CPA

Estremi omologazione	Categorie	Note
ex*NKS18/858*xxxx*xx	M - N - O	Omologazione nazionale piccola serie (art. 42 Regolamento UE 2018/858)
ex*NKS2007/46*xxxx*xx	M - N - O	Omologazione nazionale piccola serie (art.23 - dir. 2007/46/CE)
ex*NIV18/858*xxxx*xx	M - N - O	Omologazione nazionale individuale (art.45 RUE/2018/858)
ex*xxxx (modello D)	M - N - O	Omologazione individuale (art.24 - dir. 2007/46/CE)
ex*NKS168/2013*xxxx*xx	L	Omologazione nazionale piccola serie (art.42 RUE/168/2013)

Premesso quanto sopra, la visita e prova è altresì di competenza del CPA nel caso in cui nel campo “k” (o in altro campo) della carta di circolazione per i veicoli usati non è indicato alcun codice di omologazione oppure compare solo un codice di omologazione nazionale (fatta eccezione per il caso di cui al successivo punto a)).





Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione
DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL NORD-EST

Casi particolari per i quali non ricorre il coinvolgimento del CPA

Esclusivamente nei casi appresso individuati, ancorché la casistica sia riconducibile alla Tabella 2 di cui sopra, si ritiene non necessario il coinvolgimento del CPA in quanto, da questo, non sarebbe ricavabile alcun significativo contributo per l'istruttoria già svolta dall'UMC:

- a) veicoli di provenienza UE con omologazione nazionale antecedente l'entrata in vigore dell'obbligo di omologazione europea (in **Tabella "A"** sono riportate, categoria per categoria, le date iniziali dell'obbligo di omologazione europea);
- b) 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 precedente Tabella 1**. E' il caso ricorrente di alcuni veicoli muniti di carta di circolazione tedesca (ad esempio i veicoli tipo RAM prodotti da FCA USA) che sono muniti di una sintesi riassuntiva del Test report di omologazione (emessa dal Servizio tecnico e convalidata dal Land quale "Autorità di immatricolazione"), dalla quale si evince la rispondenza alle prescrizioni tecniche previste per l'omologazione individuale UE, ancorché non sia stato emesso (per ragioni diverse da quelle di natura tecnica) il certificato di omologazione individuale UE che avrebbe, al contrario, consentito la libera immissione sul mercato. In **Tabella "B"** è riportata una scheda specifica di esempio per tale casistica e alla cui lettura si rimanda;
- c) 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 precedente 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 "A"

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 (***)





Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL NORD-EST

- (*) 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.

Tabella “B”

Requisiti per l'omologazione individuale UE ex art. 44 del Regolamento (UE) 2018/858
Prescrizioni per l'omologazione ai sensi dell'art. 24 della Direttiva 2007/46/CE

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		— la norma FMVSS n. 210 (Ancoraggi delle cinture di sicurezza); — l'articolo 22-3 del JSRRV.
20 A	Regolamento UN n. 48 (Installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa)	a) L'installazione dei dispositivi di illuminazione deve essere conforme alle prescrizioni essenziali del regolamento UN n. 48, serie di modifiche 03, eccetto quelle degli allegati 5 e 6 del regolamento UN n. 48. b) Non sono permesse esenzioni per quanto riguarda il numero, le caratteristiche essenziali di progettazione, i collegamenti elettrici e il colore della luce emessa o riflessa dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa di cui alle voci da 21 a 26 e da 28 a 30. c) I dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa che devono essere montati per soddisfare le prescrizioni di cui alla lettera a) devono recare un marchio di omologazione «UE». d) Le luci dotate di una sorgente luminosa a scarica in gas sono permesse solo se in combinazione con l'installazione di un dispositivo tergilampi e di un dispositivo automatico di regolazione dei fari, se del caso. e) I proiettori anabbaglianti dei fari devono essere adattati al senso di marcia della circolazione stradale vigente nel paese in cui il veicolo è omologato.
21 A	Regolamento UN n. 3 (Catadiottri)	Se necessario, devono essere due catadiottri supplementari contrassegnati con il marchio di omologazione «CE» aggiunti sul lato posteriore, in una posizione conforme al regolamento UN n. 48.
22 A	Regolamenti UN n. 7, n. 87 e n. 91 (Luci di ingombro, luci di posizione anteriori, luci di posizione posteriori, luci di arresto, luci di posizione laterali e di marcia diurna)	Le prescrizioni di cui ai regolamenti UN n. 7, n. 87 e n. 91 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci.
23 A	Regolamento UN n. 6 (Indicatori di direzione)	Le prescrizioni di cui al regolamento UN n. 6 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci.
24 A	Regolamento UN n. 4 (Dispositivi di illuminazione della targa d'immatricolazione posteriore)	Le prescrizioni di cui al regolamento UN n. 4 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci.
25C, 25E, 25F	Regolamenti UN n. 98, n. 112 e n. 123 (Proiettori (comprese le lampade))	a) Va verificata la conformità dell'illuminazione prodotta dal fascio di luce anabbagliante dei fari montati sul veicolo alle disposizioni del punto 6 del regolamento UN n. 112 relativo ai fari che emettono un fascio di luce asimmetrico. A tal fine può essere fatto riferimento alle tolleranze indicate nell'allegato 5 di detto regolamento. b) La stessa prescrizione si applica per il fascio di luce anabbagliante, di cui al regolamento UN n. 98 o n. 123.
26 A	Regolamento UN n. 19 (Proiettori fendinebbia anteriori)	Le disposizioni di cui al regolamento UN n. 19 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci, se il veicolo ne è dotato.
27 A	Regolamento (UE) n. 1005/2010 (Dispositivi di rimorchio)	Non si applicano le prescrizioni del regolamento (UE) n. 1005/2010.
28 A	Regolamento UN n. 38 (Proiettori fendinebbia posteriori)	Le disposizioni del regolamento UN n. 38 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci.



MIT

dgt.nordest@pec.mit.gov.it
dgtne@mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione
DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL NORD-EST

Lo stralcio di tabella sopra riportato esplicita, per i veicoli M1 e N1, le prescrizioni per conseguire l'omologazione individuale. Trattasi delle prescrizioni fissate dalle normative (la precedente disciplina di cui alla direttiva 2007/46/CE e l'attuale normativa di cui al Regolamento (UE) 2018/858) **ed il cui rispetto consente l'immatricolazione, senza restrizioni, in tutti gli Stati membri.**

La tipologia di tabella indicata - differenziata fra M1 e N1 - è sostanzialmente equivalente considerando l'ultima edizione consolidata della 2007/46/CE e l'attuale edizione del Regolamento (UE) 2018/858.

La corretta applicazione delle prescrizioni di cui sopra è stata esplicitata con apposito parere da parte della Divisione 2 della DGMOT e condiviso dalla Divisione 3 della medesima DGMOT.

Se ne illustra l'iter con riferimento alla voce 20A "Installazione dei dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa" e ad alcune delle voci collegate riguardanti alcuni dispositivi luminosi:

- nella prima colonna è esplicitata la norma in esame: 20A - installazione dei dispositivi di illuminazione e segnalazione luminosa;
- nella seconda colonna è indicata la norma di riferimento da applicare: Regolamento UN 48;
- nella terza colonna sono indicate le "prescrizioni alternative".

L'iter che il Servizio tecnico, preposto al rilascio dell'omologazione individuale UE, deve applicare consta dei seguenti passi:

- se il veicolo è munito di certificazione di sistema (rilasciata al costruttore) di rispondenza del tipo di veicolo al Regolamento UN 48, la prescrizione principale è rispettata;
- se non è disponibile la certificazione di sistema, si applicano le prescrizioni alternative di cui alla terza colonna ed in particolare:
 - a) l'installazione deve essere conforme alle prescrizioni essenziali del Regolamento UN 48.03, ad eccezione della regolazione verticale dei proiettori anabbaglianti (Allegati 5 e 6) di cui possono essere privi;
 - b) in applicazione di quanto sopra, non sono ammesse deroghe riguardo alle quote di installazione, al numero dei dispositivi, al colore della luce, ai collegamenti elettrici (simultaneità dell'accensione di due luci uguali), al funzionamento delle luci;
 - c) non è necessario che i dispositivi rechino il marchio di omologazione accettato in UE e cioè la marcatura UN (tale assunto è confermato dal contenuto delle voci riferite ai singoli dispositivi dove è indicato generalmente "le prescrizioni di cui al Regolamento UN xx non si applicano"). Solo se è necessario montare dispositivi per conformarsi al Regolamento UN 48, tali dispositivi da montare devono avere il marchio di omologazione. In altri termini, se per esempio il veicolo è stato presentato al Servizio tecnico privo degli indicatori di direzione laterali in quanto non previsti dal costruttore, i dispositivi che devono essere montati dovranno recare il marchio di omologazione del regolamento UN specifico per gli indicatori di direzione laterali.

Analoghe disposizioni si rinvengono per esempio alla voce 31A "Cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta" ove non è richiesta l'omologazione UN delle cinture ma, se le cinture dovessero mancare, quelle da applicare devono essere omologate UN. Non vi sono invece deroghe circa il numero e il tipo (tre punti/addominale, ecc.) rispetto alle prescrizioni del Regolamento UN 16.

Sulla base delle considerazioni ed indicazioni di cui sopra, una certificazione integrativa rilasciata da un Servizio tecnico notificato nella UE che riporti - voce per voce - la dizione "conforme all'Allegato II, parte





Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione
DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL NORD-EST

l, appendice 2" (o simili diciture che comunque possano far risalire con certezza alla norma di riferimento concernente le prescrizioni delle omologazioni individuali UE) è senz'altro accettabile anche se - come detto - riferita ad un'omologazione individuale nazionale o ad altro riferimento di omologazione nazionale.

4. ADEMPIMENTI PROCEDURALI

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

- 1) censimento (comunicazione al CED dei dati relativi all'acquisto);
- 2) visita e prova ex art. 75 del C.d.S.;
- 3) presentazione del **fascicolo digitale**;
- 4) abilitazione (rilascio o convalida del codice di immatricolazione o del numero di omologazione);
- 5) verifica nel Sistema Informativo EUCARIS;
- 6) verifica nel Sistema Informativo Schengen (SIS II);
- 7) **preconvalida** del fascicolo digitale;
- 8) immatricolazione.

La sequenza delle operazioni di cui sopra è riportata per facilitare la lettura delle disposizioni che seguono.

Il **censimento** è, di norma, attività rimessa all'importatore ai fini degli adempimenti di natura fiscale la cui competenza è in capo all'Agenzia delle Entrate.

La **visita e prova** - nei casi in cui, ai sensi dell'ampia disamina delle diverse casistiche fino a qui affrontata, è necessaria ai fini della successiva nazionalizzazione - può essere direttamente richiesta dall'utente al competente Ufficio (UMC o CPA secondo quanto sopra specificato in termini di competenze) affinché la successiva predisposizione del fascicolo digitale possa essere completa e, quindi, essere definita per l'emissione del DU.

Inoltre, a definitivo chiarimento generale, si evidenzia che la visita e prova - che sia di competenza del CPA ovvero dell'UMC - ha lo scopo di:

- riscontrare, in via prioritaria, gli elementi identificativi dei veicoli (VIN, targhetta del costruttore) e la congruità dei dati certificati nella documentazione esibita a corredo della richiesta di immatricolazione (dimensioni, masse, categoria, tipo e caratteristiche generali del veicolo);
- rilevare la presenza dei dispositivi di equipaggiamento obbligatori quali i dispositivi luminosi, i vetri, gli pneumatici, ecc.;
- rilevare eventuali dati o elementi che sono stati oggetto di deroga;

e non è valida come revisione ad eccezione del caso in cui vengano effettuate anche tutte le verifiche previste dal D.M. 214/2017.

Ove in sede di visita e prova venga presentato un veicolo per il quale è prevista la nazionalizzazione in via amministrativa, è fatto obbligo al personale tecnico incaricato di non procedere all'operazione tecnica, ancorché prenotata, ed annotare sul Mod. TT 2119 (da restituire all'utente) la dicitura "NAZIONALIZZAZIONE IN VIA AMMINISTRATIVA".





Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione
DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL NORD-EST

In via incidentale si rappresenta che gli eventuali allestimenti non ricavabili dalla carta di circolazione estera per ragioni diverse da quelle di natura tecnica, pur rappresentando il motivo per cui il veicolo viene presentato a visita e prova, ai fini del collaudo devono essere certificati dall'importatore come preesistenti mediante dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà ovvero mediante la fattura di acquisto.

In sede di visita e prova, comunque, deve essere presentata a cura del richiedente, tutta la documentazione tecnica necessaria per la successiva definizione del collaudo.

La presentazione del **fascicolo digitale** deve essere effettuata attraverso il "Portale del Trasporto" all'Ufficio Motorizzazione Civile territorialmente competente. Oltre alla documentazione di rito, ampiamente descritta nel precedente paragrafo 1 (GENERALITÀ), al fascicolo digitale dovrà essere allegato il certificato di approvazione conseguito all'esito della visita e prova ovvero, per le nazionalizzazioni in via amministrativa, l'estratto dei dati di omologazione (cfr. maschera OLEU) unitamente al codice dell'omologazione di riferimento individuata. In caso di assenza di una omologazione di riferimento sarà cura dello studio di consulenza predisporre comunque l'estratto dei dati di omologazione annotando al posto dell'omologazione di riferimento la dicitura "OMOLOGAZIONE DI RIFERIMENTO NON INDIVIDUATA IN ANV".

Ove in sede istruttoria dovesse emergere la necessità di visita e prova, il fascicolo digitale sarà respinto. Diversamente, ove si rendesse necessario il coinvolgimento del CPA, questo dovrà avvenire con formale nota di trasmissione da parte dell'Ufficio adito, allegando la sola documentazione tecnica debitamente tradotta (carta di circolazione e documentazione integrativa).

Sulla base della documentazione presente nel fascicolo digitale, l'Ufficio provvederà all'**abilitazione**, nei casi previsti, del telaio, indipendentemente dalle risultanze relative agli aspetti fiscali (la cui competenza, come detto, è in capo all'Agenzia delle Entrate), atteso che queste sono comunque bloccanti ai fini dell'immatricolazione.

Effettuate, quindi, le verifiche **EUCARIS** e **SIS II**, l'Ufficio, accertato che il fascicolo digitale è completo di tutta la documentazione prevista, provvederà sollecitamente ad effettuarne la **preconvalida**.

A tal riguardo, infine, nei casi in cui si è resa necessaria la (preventiva) visita e prova, nel fascicolo digitale dovrà essere presente oltre alla documentazione amministrativa di rito, il CAT (certificato di approvazione) ed il COC o la carta di circolazione estera (secondo il caso che ricorre). La restante documentazione tecnica prodotta dall'interessato all'atto del collaudo resta allegata a detta formalità.

§ § § § §

Le presenti disposizioni entrano in vigore il giorno successivo alla data di adozione del presente provvedimento. Per le formalità di nazionalizzazione già presentate alla data di entrata in vigore della presente, dovranno essere adottate le disposizioni di maggior favore (in termini di semplificazione) per l'interessato.

Ogni altra precedente disposizione in contrasto con la presente è da ritenersi abrogata.
La presente direttiva è notificata a tutto il personale della Direzione Generale Territoriale del Nord-Est attraverso il sistema di gestione documentale DOCUMIT.





Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE DEL NORD-EST

Si autorizza la pubblicazione sul sito internet istituzionale della Direzione Generale Territoriale del Nord-Est (www.dgtne.it).

Il Direttore Generale
Dott. Ing. Paolo AMOROSO



MIT

dgt.nordest@pec.mit.gov.it
dgtne@mit.gov.it