

## **Comunicazione interpretativa della Commissione sulle procedure per l'immatricolazione degli autoveicoli originari di un altro Stato membro**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(2007/C 68/04)

### **1. INTRODUZIONE**

Acquistare, o trasferire, un autoveicolo in un altro Stato membro è oggi molto più facile di qualche anno fa, soprattutto grazie a tre importanti novità.

(a) I vari dispositivi nazionali di omologazione sono stati sostituiti dal Sistema generale di omologazione per tipo di veicolo CE (*Whole Vehicle Type-Approval System* – WVTA) (1)<sup>1</sup> che è obbligatorio applicare alla maggior parte degli autoveicoli e dei motocicli, rispettivamente da gennaio 1998 e da giugno 2003. Per essere commercializzati, i veicoli a motore appartenenti a queste categorie devono perciò conformarsi a tutte le direttive CE relative all'omologazione e gli Stati membri non possono vietare la vendita, l'immatricolazione o la circolazione di tali veicoli. Il Parlamento europeo e il Consiglio stanno attualmente studiando la proposta di una nuova «direttiva quadro» (2)<sup>2</sup>. In seguito alla sua adozione, anche i veicoli commerciali (autobus e pullman, furgoni e autocarri) rientreranno nel Sistema generale di omologazione per tipo di veicolo CE. Un'omologazione CE per tipo, uniforme per l'intera Unione Europea, renderebbe più celeri e facili le immatricolazioni in tutti gli Stati membri.

(b) Il nuovo regolamento di esenzione per categoria sull'applicazione delle regole di concorrenza alle vendite

e alla manutenzione degli autoveicoli (3)<sup>3</sup>, ha ancora migliorato la possibilità dei consumatori europei di trarre beneficio dal mercato unico: ora essi possono approfittare delle differenze di prezzo tra i vari Stati membri. Per esempio, i consumatori possono ora ricorrere senza limiti ai servizi di intermediari o di appositi agenti per acquistare un autoveicolo dove convenga loro. I distributori possono operare al di fuori del loro territorio nazionale con maggior libertà e vendere veicoli a consumatori di altri Stati

---

<sup>1</sup> (1) Direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 161 del 14.6.2006, pag. 12).

<sup>2</sup> (2) Proposta della Commissione per una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, COM(2003) 418, modificata da COM(2004) 738.

<sup>3</sup> (3) Regolamento (CE) n. 1400/2002 della Commissione, del 31 luglio 2002, relativo all'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato a categorie di accordi verticali e pratiche concordate nel settore automobilistico (GU L 203 dell'1.8.2002, pag. 30) Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione del 2003.

membri («vendite attive», diverse dalle «vendite passive» in cui sono i consumatori ad avvicinare il distributore).

(c) La Comunità europea (CE) ha introdotto una carta di circolazione armonizzata per gli autoveicoli (4).<sup>4</sup>

Essa è destinata a facilitare la libera circolazione dei veicoli in uno Stato membro diverso da quello in cui sono immatricolati nonché la reimmissione in circolazione dei veicoli in precedenza immatricolati in un altro Stato membro.

Ciononostante, cittadini e imprese continuano a esitare di fronte all'acquisto di un autoveicolo in un altro Stato membro perché temono di dover affrontare inutili pratiche burocratiche e costi supplementari nel loro paese d'origine. Inoltre, trasferire autoveicoli da uno Stato membro all'altro è ancora fonte di reclami, a causa soprattutto di complicate procedure di omologazione e di immatricolazione. Attualmente, quasi il 20 % dei casi d'infrazione in corso, nel campo degli articoli da 28 a 30 del trattato CE, e il 7 % dei casi SOLVIT riguardano l'immatricolazione di autoveicoli (5).<sup>5</sup>

La presente comunicazione mira a fornire una panoramica completa e aggiornata sui principi del diritto CE che disciplinano l'immatricolazione dei veicoli a motore in uno Stato membro diverso da quello d'acquisto e il trasferimento dell'immatricolazione da uno Stato membro a un altro, alla luce dei recenti progressi della legislazione europea e della giurisprudenza della Corte di giustizia. Essa tuttavia non è un compendio dei principi della legislazione comunitaria applicabile alle imposte di immatricolazione e di circolazione dei veicoli (1), attualmente disciplinate dagli articoli 25 o 90 del trattato CE (2).

La presente comunicazione sostituisce in tutti i suoi elementi la comunicazione della Commissione 96/C 143/04 (3). Si noti tuttavia che la Corte di giustizia delle Comunità europee è la sola ad avere l'autorità di pronunciarsi definitivamente sull'interpretazione del diritto comunitario.

La presente comunicazione riveste particolare interesse per gli enti che omologano e immatricolano autoveicoli negli Stati membri ed è destinata ad aiutarli ad applicare correttamente la legislazione comunitaria. La Commissione pubblicherà una guida per i consumatori che spiegherà le modalità di trasferimento e di immatricolazione dei veicoli all'interno dell'UE. La Commissione, in ogni caso, continuerà a seguire con attenzione la corretta attuazione dei principi della normativa CE che disciplina l'immatricolazione e il trasferimento dei veicoli a motore.

---

<sup>4</sup> (4) Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/103/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344).

<sup>5</sup> 5) [http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index_en.htm). principi della legislazione comunitaria applicabile alle imposte di immatricolazione e di circolazione dei veicoli (1), attualmente disciplinate dagli articoli 25 o 90 del trattato CE (2).

## 2. TERMINOLOGIA

La presente comunicazione affronta la prima immatricolazione degli autoveicoli nonché quella degli autoveicoli nuovi o usati, già immatricolati in un altro Stato membro, ai fini della presente comunicazione: Un «autoveicolo» è

— qualsiasi veicolo a motore destinato a circolare su strada, completo o incompleto, munito di almeno 4 ruote, capace di una velocità di progetto massima superiore a 25 km/h, e i suoi rimorchi, esclusi i veicoli che circolano su rotaie, i trattori agricoli e forestali, tutti i macchinari mobili e veicoli commerciali pesanti (4); oppure

— qualsiasi veicolo a motore a 2 o 3 ruote, gemellate o no, destinato a circolare su strada (5).

Un autoveicolo è «già immatricolato in un altro Stato membro» quando ha ottenuto l'autorizzazione amministrativa a circolare su strada, comportante la sua identificazione e il rilascio di un numero di immatricolazione.

La presente comunicazione riguarda perciò sia gli autoveicoli soggetti a un'immatricolazione temporanea o di breve durata che quelli soggetti a un'immatricolazione professionale.

La durata del periodo durante il quale un veicolo è stato immatricolato in uno Stato membro, prima del suo trasferimento in un altro, è irrilevante.

## 3. IMMATRICOLAZIONE DI UN AUTOVEICOLO NELLO STATO MEMBRO DI RESIDENZA

### 3.1. Definizione di Stato membro di residenza ai fini dell'immatricolazione.

Secondo la Corte di giustizia, l'immatricolazione è il corollario naturale all'esercizio dei poteri fiscali nel campo degli autoveicoli. Essa agevola i controlli allo Stato membro di immatricolazione, e agli altri Stati membri, poiché prova il pagamento delle tasse sugli autoveicoli in tale Stato (6).<sup>6</sup>

Ogni cittadino deve immatricolare il proprio veicolo nello Stato membro in cui risiede normalmente. L'articolo 7 della direttiva 83/182/CEE (1) e

<sup>6</sup> (1) I principi della legislazione comunitaria attualmente applicabili alle imposte di immatricolazione e di circolazione dei veicoli sono illustrati in un opuscolo informativo della Commissione sui diritti e gli obblighi del cittadino europeo e riguardante la tassazione dei trasferimenti intracomunitari delle autovetture e del loro utilizzo transfrontaliero, pubblicato al seguente indirizzo:

[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/other\\_taxes/passenger\\_car/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm).

(2) La Commissione ha adottato una proposta in materia di tasse relative alle autovetture [COM(2005) 261 del 5.7.2005]. Tale proposta prevede la graduale abolizione delle imposte di immatricolazione nel corso di un periodo di transizione di 5/10 anni e l'introduzione di un sistema di rimborso per le imposte automobilistiche residue se un autoveicolo immatricolato in uno Stato membro viene trasferito in modo definitivo in un altro, per esservi immatricolato.

(3) GU C 143 del 15.5.1995, pag. 4.

(4) Cfr. articolo 1 della direttiva 70/156/CEE.

(5) Qualsiasi motociclo, cioè, che rientri nel campo d'applicazione (articolo 1) della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio (GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2005/30/CE della Commissione (GU L 106 del 27.4.2005, pag. 17).

(6) Sentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 2002, Cura Anlagen GmbH contro Auto Service Leasing GmbH (ASL), causa C -451/99, Racc. 2002, pag. I-03193 (<http://curia.europa.eu/en/content/juris/index.htm>).

l'articolo 6 della direttiva 83/183/CEE (2) fissano regole precise per stabilire quale sia la residenza normale degli interessati che vivono in modo temporaneo o, rispettivamente, permanente in uno Stato membro diverso dal loro e in esso guidano. Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia tuttavia, il criterio quantitativo cui si riferisce l'articolo (vivere più di 185 giorni l'anno in un determinato luogo) non è il criterio principale quando esistano altri fattori che modificano la situazione.

Secondo la Corte di giustizia, se una persona ha dei legami, personali e professionali in due Stati membri, la sua residenza normale, stabilita nell'ambito una valutazione globale di tutti i fatti pertinenti, è quella in cui si trova il centro permanente degli interessi di tale persona; se la valutazione globale non permette tale individuazione, va data preminenza ai legami personali (3).

### 3.2. **Le varie fasi dell'immatricolazione di un veicolo.**

La legislazione nazionale attualmente in vigore negli Stati membri prevede 3 fasi (al massimo) per immatricolare un autoveicolo nello Stato membro ricevente:

— **l'omologazione delle caratteristiche tecniche dell'autoveicolo**, che in molti casi sarà l'omologazione CE per tipo. Alcuni tipi di autoveicoli sono però ancora soggetti a procedure d'omologazione nazionali.

— **il controllo tecnico dei veicoli usati** che, al fine di salvaguardare la salute e la vita delle persone, verifica se lo stato di manutenzione di un determinato autoveicolo al momento dell'immatricolazione è effettivamente buono;

— **l'immatricolazione dell'autoveicolo**, cioè l'autorizzazione amministrativa a circolare su strada, comportante la sua identificazione e il rilascio di un numero di immatricolazione.

### 3.3. **L'omologazione delle caratteristiche tecniche dell'autoveicolo.**

#### 3.3.1. *Omologazione CE per tipo*

In genere, tutte le autovetture prodotte in serie omologate dal 1996, i motocicli omologati dal maggio 2003 e i trattori omologati dal 2005, sono soggetti all'omologazione CE per tipo. Con tale procedura uno Stato membro certifica che un certo tipo di veicolo risponde a tutti i pertinenti requisiti di sicurezza e di protezione dell'ambiente, decisi a livello europeo. L'omologazione CE per tipo è valida in tutti gli Stati membri. Quando il costruttore dell'autoveicolo presenta, ai sensi della direttiva 70/156/CEE, **la domanda di omologazione CE** alla competente autorità di uno Stato membro, che la rilascerà se il veicolo soddisfa tutti i requisiti delle pertinenti direttive (4), l'autorità di omologazione di tale Stato membro invia alle autorità omonime degli altri Stati membri copia del certificato di omologazione del veicolo per ogni tipo di veicolo da essa omologato o la cui omologazione essa abbia rifiutato o ritirato. Il costruttore, in quanto titolare dell'omologazione CE, rilascia un **certificato di conformità CE** indicante che il veicolo è stato fabbricato conformemente al tipo di veicolo omologato. Il certificato di conformità CE accompagnerà ogni nuovo veicolo munito dell'omologazione CE per tipo. Inoltre, secondo le norme europee di concorrenza, i costruttori devono rilasciare i certificati di conformità CE in modo tempestivo, non discriminatorio e indipendente dalla destinazione e/o dall'origine del veicolo (a prescindere cioè dal fatto che il veicolo sia venduto

a un consumatore in un altro Stato membro o acquistato dal commerciante presso un distributore di un altro Stato membro).<sup>7</sup>

Gli Stati membri possono immatricolare e permettere la vendita o la messa in circolazione di veicoli nuovi muniti di omologazione CE per motivi attinenti alla loro fabbricazione e funzionamento, solo se accompagnati da un certificato di conformità CE valido. La legislazione europea non richiede che il certificato di conformità rimanga con il veicolo dopo l'immatricolazione. Una volta immatricolato il veicolo, nella maggior parte degli Stati membri, il certificato di conformità CE viene trattenuto dalle autorità.

Le caratteristiche tecniche dei veicoli nuovi muniti di omologazione CE per tipo, accompagnati da un certificato di conformità valido, non devono subire una nuova omologazione o soddisfare requisiti tecnici supplementari attinenti alla loro costruzione e funzionamento purché, ovviamente, non siano stati modificati dopo avere lasciato la fabbrica del costruttore. Sono perciò vietate normative nazionali, secondo cui autoveicoli, muniti di un certificato di omologazione CE valido, non possono essere immatricolati se privi di un certificato nazionale attestante la loro conformità a requisiti nazionali, come ad esempio le emissioni dei gas di scarico (1).

### 3.3.2. Omologazione nazionale

Secondo la vigente legislazione comunitaria, le seguenti categorie di autoveicoli sono prive dell'omologazione CE per tipo:

- veicoli commerciali (autobus, pullman, furgoni e autocarri) e loro rimorchi;
- veicoli fabbricati in piccola serie;
- veicoli omologati su base individuale.

Prima di essere immatricolato, un autoveicolo nuovo privo di omologazione CE può essere soggetto all'omologazione nazionale dello Stato membro ricevente. L'omologazione nazionale darà luogo a un certificato di conformità nazionale che servirà, tra l'altro, all'immatricolazione dell'autoveicolo. L'omologazione nazionale può essere per tipo o singola:

- **l'omologazione nazionale per tipo**, e per tipo in piccola serie, sono destinate a garantire la conformità del tipo di veicolo ai relativi requisiti tecnici nazionali. Essa dà luogo a un certificato nazionale di conformità del tipo, rilasciato dal costruttore, attestante che il veicolo è stato fabbricato conformemente al tipo di veicolo omologato.
- **l'omologazione nazionale singola** certifica la conformità di un particolare veicolo (unico o no) ai pertinenti requisiti nazionali. Questa

---

<sup>7</sup> (1) Direttiva 83/182/CEE del Consiglio, del 28 marzo 1983, relativa alle franchigie fiscali applicabili all'interno della Comunità in materia d'importazione temporanea di taluni mezzi di trasporto (GU L 105 del 23.4.1983, pag. 59). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/98/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 129).

(2) Direttiva 83/183/CEE del Consiglio, del 28 marzo 1983, relativa alle franchigie fiscali applicabili alle importazioni definitive di beni personali di privati provenienti da uno Stato membro (GU L 105 del 23.4.1983, pag. 64). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 92/12/CEE (GU L 76 del 23.3.1992, pag. 1).

(3) Sentenza della Corte di giustizia del 12 luglio 2001, Paraskevas Louloudakis contro Elliniko Dimosio, causa C-262/99, Racc. 2001, pag. I-05547.

(4) Le direttive applicabili sono elencate nell'allegato IV, parte I della direttiva 70/156/CEE.

procedura si applica soprattutto a veicoli importati singolarmente da paesi terzi, che non soddisfanno i requisiti d'omologazione europei, e a veicoli unici. Le procedure di omologazione nazionale, per tipo e singola, per autoveicoli da usare o da immatricolare per la prima volta nell'UE, non rientrano normalmente nel campo d'applicazione della legislazione CE. Le procedure d'omologazione nazionale per autoveicoli già muniti di omologazione nazionale di un altro Stato membro e per gli autoveicoli già immatricolati in un altro Stato membro, devono però rispettare gli articoli 28 e 30 del trattato CE. Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, l'esistenza di siffatte procedure nazionali non è, in quanto tale, necessariamente contraria ai suddetti articoli. Ma, queste omologazioni devono soddisfare almeno le seguenti condizioni procedurali per soddisfare gli articoli 28 e 30 del trattato CE (2):

(a) Le procedure d'omologazione nazionale devono, in ogni caso, fondarsi su **criteri oggettivi, non discriminatori e noti in anticipo**, in modo da circoscrivere la discrezionalità delle autorità nazionali e da evitare che sia usata in modo arbitrario.<sup>8</sup>

(b) Tali procedure **non devono ripetere controlli** già effettuati nel contesto di altre procedure, nello stesso Stato membro o in un altro. Le autorità nazionali non possono perciò chiedere prove tecniche quando siano state già effettuate in un altro Stato membro e i loro risultati siano noti alle autorità o possano essere messi a loro disposizione, appena ne facciano richiesta. Ciò richiede un approccio attivo da parte dell'ente nazionale cui viene inoltrata la domanda d'omologazione di un autoveicolo o di riconoscimento, in tale contesto, dell'equipollenza di un certificato d'omologazione rilasciato dall'ente omologante di un altro Stato membro. Anche quest'ultimo ente deve eventualmente adottare un approccio attivo e, in proposito, spetta agli Stati membri far sì che gli enti omologanti competenti collaborino tra loro e snelliscano le procedure necessarie ad accedere al mercato nazionale dello Stato membro importatore (1).

(c) La procedura deve poter essere effettuata in modo spedito, deve potersi concludere in tempi ragionevoli e un suo eventuale esito negativo deve poter essere impugnato in tribunale. Essa deve essere esplicitamente prevista in un atto normativo generale, vincolante per le autorità nazionali. Una procedura di omologazione nazionale è inoltre contraria ai principi della libera circolazione dei beni se la sua durata ed eventuali costi sproporzionati trattengono il proprietario dell'autoveicolo dal chiedere l'omologazione di quest'ultimo.

**I requisiti tecnici dello Stato membro ricevente non devono prescrivere modifiche superflue dell'autoveicolo.** Il fatto di essere già stato immatricolato in un altro Stato membro significa che, per le autorità competenti di quest'ultimo, l'autoveicolo risponde ai requisiti vigenti in tale Stato. Le autorità nazionali competenti possono rifiutare l'omologazione di un autoveicolo già omologato in un altro Stato membro, immatricolato o no

---

<sup>8</sup> (1) Sentenza della Corte di giustizia del 29 maggio 1997, atti amministrativi di VAG Sverige AB, causa C-329/95, Racc. 1997, pag. I-02675.

(2) Sentenza della Corte di giustizia del 22 gennaio 2002, Canal Satélite Digital SL contro Administración General del Estado e Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), causa C-390/99, Racc. 2002, pag. I-00607.

che fosse, solo se l'autoveicolo rappresenta un pericolo effettivo per la sanità pubblica. Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, gli Stati membri devono attenersi, nell'esercizio dei loro poteri discrezionali a tutela della sanità pubblica, al principio di proporzionalità. A tal fine, essi si limiteranno a quanto effettivamente necessario per salvaguardare la sanità pubblica o per soddisfare esigenze inderogabili, per esempio, di sicurezza stradale, purché proporzionato all'obiettivo così perseguito, che non avrebbe potuto essere ottenuto da misure meno restrittive di commercio intracomunitario (2). Poiché l'articolo 30 del trattato CE prevede un'eccezione alla regola della libera circolazione dei beni all'interno della Comunità, che va rigorosamente interpretata (3), **spetta in ogni caso alle autorità nazionali, che la invocano, dimostrare la necessità di applicare norme proprie per tutelare efficacemente gli interessi di cui all'articolo 30 del trattato CE** e, in particolare, il rischio reale, per la salute umana o la sicurezza stradale, che l'omologazione dell'autoveicolo in questione comporta.

Non è sufficiente sostenere che un veicolo, solo perché omologato secondo norme di un altro Stato membro e dotato forse (ma non necessariamente) di caratteristiche tecniche diverse da quelle prescritte dalla legge dello Stato membro di destinazione o da quelle dell'omologazione equivalente in tale Stato, costituisca un rischio serio per la vita e la salute umana o per l'ambiente.

In pratica, le autorità competenti dello Stato membro ricevente devono procedere nel modo che segue:

(a) innanzitutto, valutare, alla luce delle norme tecniche in vigore nello Stato membro ricevente, le caratteristiche tecniche dell'autoveicolo già omologato e immatricolato in un altro Stato membro. Ciò deve avvenire non in base alle norme in vigore al momento di tale valutazione, ma in base a quelle in vigore (nello Stato membro ricevente) al momento dell'omologazione nello Stato membro d'origine.

(b) devono tener conto delle prove e dei certificati rilasciati dalle autorità competenti degli altri Stati membri e dal costruttore (4). Si possono imporre prove supplementari solo se necessarie per fornire alle autorità competenti informazioni altrimenti irrimediabili sui certificati.

(c) stabiliscono così sotto quale profilo il veicolo a motore non risponda alle norme tecniche applicabili nello Stato membro ricevente al momento della prima omologazione del veicolo nell'UE.<sup>9</sup>

(d) applicano poi solo norme tecniche nazionali proporzionate, alla luce di uno dei motivi inderogabili riconosciuti dalla Corte come requisiti obbligatori o citate nell'articolo 30 del trattato CE. Si noti che l'applicazione al veicolo a

---

<sup>9</sup> (1) Sentenza della Corte di giustizia del 10 novembre 2005, Commissione delle Comunità Europee contro Repubblica portoghese, causa C-432/03, Racc. 2005, pag. I-09665.

(2) Sentenza della Corte di giustizia del 5 febbraio 2004, Commissione delle Comunità Europee contro Repubblica francese, causa C-24/00, Racc. 2004, pag. I-01277.

(3) Sentenza della Corte di giustizia del 5 febbraio 2004, procedure penali contro John Greenham e Léonard Abel, causa C-95/01, Racc. 2004, pag. I-01333.

(4) Sentenza della Corte di giustizia del 16 ottobre 2003, Commissione delle Comunità europee contro Repubblica italiana, causa C-455/01, Racc. 2003, pag. I-12023.

motore specifico di norme tecniche nazionali sproporzionate viola il diritto comunitario che, in ogni caso, prevale sulla legislazione nazionale.

### 3.4. Controllo tecnico dei veicoli usati

L'obiettivo del controllo tecnico è quello di verificare **l'effettivo buono stato di manutenzione di un determinato autoveicolo al momento dell'immatricolazione**. Il fatto che un autoveicolo sia stato usato e abbia circolato dopo l'ultimo controllo tecnico può giustificare il controllo tecnico all'atto dell'immatricolazione in un altro Stato membro.

Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia (1), gli Stati membri possono perciò **imporre ad autoveicoli già immatricolati nello stesso o in un altro Stato membro il controllo tecnico** prima dell'immatricolazione, purché tale ispezione sia sempre necessaria per trasferire la proprietà di autoveicoli simili o per sostituire il titolare della carta di circolazione, indipendentemente dal fatto che l'autoveicolo sia stato immatricolato nello stesso o in un altro Stato membro. Il controllo tecnico prima dell'immatricolazione deve soddisfare almeno le stesse condizioni procedurali dell'omologazione delle caratteristiche tecniche dell'autoveicolo, e cioè:

(a) deve fondarsi su **criteri oggettivi, non discriminatori e noti in anticipo**, in modo da circoscrivere la discrezionalità delle autorità nazionali e da evitare un suo uso arbitrario.

(b) Il controllo tecnico **non deve ripetere controlli** già effettuati nel contesto di altre procedure, nello stesso Stato membro o in un altro. Quando un veicolo ha subito il controllo tecnico in uno Stato membro, il principio d'equivalenza e di riconoscimento reciproco di cui all'articolo 3, paragrafo 2 della direttiva 96/96/CE del Consiglio (2) impone a tutti gli altri Stati membri di riconoscere il certificato rilasciato in tale occasione; essi possono però esigere le prove supplementari di solito effettuate per le immatricolazioni sul loro territorio, se non risultano dal suddetto certificato (3).

(c) La Commissione ritiene che la procedura del controllo tecnico deve poter essere effettuata in modo spedito e concludersi in tempi ragionevoli. Un controllo tecnico sui veicoli importati effettuato solo presso siti specifici, all'uopo separatamente designati, può costituire un ostacolo al commercio tra Stati membri.

### 3.5. L'immatricolazione dell'autoveicolo

Immatricolandolo, lo Stato membro ammette l'autoveicolo alla circolazione stradale, il che comporta la sua identificazione e il rilascio di un numero di immatricolazione.

#### 3.5.1. *Prima immatricolazione degli autoveicoli*

Per gli autoveicoli nuovi muniti di omologazione CE, acquistati in un altro Stato membro, lo Stato membro d'immatricolazione deve esigere, oltre ai dati personali specifici della persona o dell'ente che chiede l'immatricolazione nell'ambito del codice comunitario armonizzato C (4), **il certificato di conformità CE** (5).



Per i veicoli privi di omologazione CE, lo Stato membro può chiedere di esibire la pertinente omologazione nazionale o i singoli certificati nazionali di omologazione (v. sezione 3.3.2).<sup>10</sup>

La Commissione ritiene che al momento dell'immatricolazione gli Stati membri possano controllare se l'IVA sia stata correttamente pagata. Quando un *commerciante professionista* in un altro Stato membro vende un autoveicolo, deve rilasciare una fattura. Ai fini dell'IVA, esistono due possibilità:

(a) L'autoveicolo è «nuovo» se ceduto entro i 6 mesi successivi alla data della prima ammissione alla circolazione oppure se ha percorso non più di 6 000 km. L'IVA sarà dovuta nello Stato membro verso il quale il veicolo viene trasferito, ai sensi dell'articolo 2 della direttiva 2006/112/CE, del 28 novembre 2006, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto (1) («Direttiva IVA»). La cessione di mezzi di trasporto nuovi è esente nello Stato membro d'origine in cui ha sede il commerciante (articolo 138, paragrafo 2, lettera a) della direttiva IVA). Secondo questa disposizione, per ottenere l'esenzione, si accerterà che il venditore o il cliente, o terzi in loro vece, spediscono o trasportino al cliente il nuovo mezzo di trasporto, a una destinazione fuori dello Stato membro d'origine ma all'interno della Comunità.

(b) L'autoveicolo non è «nuovo»: se un privato acquista l'autoveicolo in un altro Stato membro e lo trasporta (o lo fa trasportare), l'acquisto avviene all'aliquota IVA dell'imposta al punto di vendita, cioè paga l'imposta all'*origine*. L'IVA sarà versata nello Stato membro in cui ha sede il commerciante. Se questi ha acquistato il veicolo da un acquirente che, in particolare, non ha dedotto l'IVA inclusa nel prezzo d'acquisto del veicolo, si applicherà il regime particolare per i beni di seconda mano («regime del margine» — articolo 312 e succ. della direttiva IVA).

Se una *persona fisica* vende il suo autoveicolo, ai fini dell'IVA le possibilità sono:

(a) «veicolo nuovo» (per la definizione di veicolo nuovo, v. punto (a) precedente). In tal caso l'IVA sarà versata nello Stato membro verso cui viene trasferito il veicolo (articolo 2 della direttiva IVA). Per evitare la doppia tassazione, la persona fisica che ha venduto il «veicolo nuovo» può dedurre o essere rimborsato dell'IVA inclusa nel prezzo d'acquisto nello Stato membro d'origine, per un importo non superiore all'IVA che dovrebbe versare se la cessione fosse stata tassata nello Stato membro d'origine (articolo 172 della direttiva IVA).

(b) Veicolo «non nuovo». La transazione non rientra nel campo d'applicazione dell'IVA. L'IVA non va versata.

---

<sup>10</sup> (1) Sentenza della Corte di giustizia del 12 giugno 1986, Bernhard Schloh contro Auto contrôle technique SPRL, causa C-50/85, Racc. 1968, pag. 01855, paragrafi 14-16. causa C-451/99, paragrafi 62, 63 e 64.

(2) GU L 46 del 17.2.1997, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

(3) Causa C-451/99.

(4) Cfr. allegati I e II della direttiva 1999/37/CE.

(5) Articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 70/156/CEE

La Commissione ritiene che, al momento dell'immatricolazione, le autorità nazionali possano anche chiedere un **attestato della copertura assicurativa**.

### 3.5.2. Autoveicoli già immatricolati in un altro Stato membro

Per gli autoveicoli già immatricolati in un altro Stato membro, lo Stato membro di immatricolazione può solo chiedere la presentazione dei seguenti documenti:

(a) l'originale o una copia della carta di circolazione non armonizzata rilasciata in un altro Stato membro: molti veicoli immatricolati prima del 2004 sono ancora muniti della carta di circolazione non armonizzata. Per il diritto comunitario non esiste l'obbligo di sottoporre alle autorità nazionali d'immatricolazione dello Stato membro di destinazione l'originale o la copia di tale certificato, rilasciato in un altro Stato membro. La Commissione ritiene invece che la legge nazionale, per evitare controlli amministrativi doppi o ridurre il traffico di veicoli rubati, può obbligare l'acquirente a presentare copia della carta di circolazione rilasciata nello Stato membro d'origine prima di immatricolare l'autoveicolo.

(b) **La carta di circolazione armonizzata:** La carta di circolazione armonizzata rilasciata da uno Stato membro, deve essere riconosciuta dagli altri Stati membri ai fini della reimmatricolazione del veicolo in un altro Stato membro (2). L'acquirente di un autoveicolo munito della carta di circolazione armonizzata, avrà ricevuto la parte I della precedente carta di circolazione e la parte II, se è stata rilasciata. La parte I della precedente carta di circolazione e la Parte II (se rilasciata) vanno trasmesse alle autorità d'immatricolazione dello Stato membro di destinazione affinché queste possano ritirare la/le parte/i della precedente carta di circolazione. Entro 2 mesi, esse informeranno del ritiro della carta le autorità dello Stato membro che l'ha rilasciata. Esse restituiranno inoltre a tali autorità la carta che hanno ritirato se queste lo chiedono entro 6 mesi dal ritiro. Se la carta di circolazione si compone delle parti I e II <sup>11</sup>(1) ma manca la parte II, le autorità competenti dello Stato membro in cui è stata chiesta la nuova immatricolazione possono, in casi eccezionali, reimmatricolare il veicolo ma solo dopo aver ottenuto la conferma, scritta o elettronica, dalle autorità competenti dello Stato membro in cui il veicolo era stato immatricolato in precedenza, che il richiedente ha diritto a reimmatricolare il veicolo in un altro Stato membro (2).

(c) il certificato di conformità CE o nazionale:

— Le autorità nazionali non possono chiedere il certificato di conformità CE per i veicoli già immatricolati in un altro Stato membro, se la carta di circolazione precedente del veicolo è del tutto conforme al modello di cui alla direttiva 1999/37/CE. Secondo l'articolo 4 della direttiva, la carta di circolazione rilasciata da uno Stato membro deve essere riconosciuta dagli altri Stati membri ai fini della reimmatricolazione dell'autoveicolo in uno di tali Stati.

---

<sup>11</sup> (1) GU L 347 dell'11.12.2006, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla decisione 2007/133/CE (GU L 57 del 24.2.2007, pag. 12).

(2) Articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 1999/37/CE.

— Le autorità nazionali possono però chiedere il certificato di conformità CE per i veicoli già immatricolati in un altro Stato membro, se la carta di circolazione non armonizzata dell'altro Stato membro non permette loro di identificare l'autoveicolo con sufficiente precisione.

— Se l'autoveicolo non è munito di nessun certificato di conformità CE, le autorità nazionali possono chiedere un certificato di conformità nazionale;

(d) l'attestato dell'avvenuto pagamento dell'IVA, se il veicolo è nuovo ai fini dell'IVA (v. sezione 3.5.1.);

(e) un certificato di assicurazione;

(f) un **certificato dell'avvenuto controllo tecnico**, se il controllo tecnico è obbligatorio per tutte le nuove immatricolazioni degli autoveicoli già immatricolati nello stesso o, rispettivamente, in un altro Stato membro.

#### 4. TRASFERIMENTO DI UN AUTOVEICOLO IN UN ALTRO STATO MEMBRO

Un autoveicolo può ovviamente essere messo su un rimorchio o su un autocarro e trasportato in un altro Stato membro. In altri casi sarà il proprietario, o chi per lui, a guidarlo verso lo Stato membro di destinazione. Come regola generale, per la maggior parte degli Stati membri, un autoveicolo non può circolare senza una targa con un numero di matricola. Normalmente, l'autoveicolo in circolazione ha le targhe dello Stato membro d'origine o quelle dello Stato membro di destinazione.

È inoltre obbligatorio coprire la responsabilità civile con un'assicurazione (3) ed è perciò consigliabile che gli automobilisti, quando usano il veicolo, abbiano con loro la «carta verde», cioè il certificato internazionale di assicurazione (4). In seguito alla firma dell'Accordo Multilaterale (5) da parte di tutti gli Stati membri (nonché di Andorra, Croazia, Lichtenstein, Norvegia e Svizzera), la targa di immatricolazione del veicolo equivale comunque a un certificato d'assicurazione. Ciò permette gli autoveicoli muniti di una targa di immatricolazione di uno di questi paesi di circolare liberamente nell'area da essi coperta, senza la necessità di controllare alle frontiere la presenza dell'assicurazione obbligatoria dei veicoli a motore.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> (1) Secondo il considerando 7 della direttiva 1999/37/CE, gli Stati membri usano una carta di circolazione composta di un'unica parte o di due parti distinte e «attualmente è opportuno che entrambi i sistemi continuino a coesistere». Pertanto, cfr. articolo 3, paragrafo 1 della direttiva, la carta di circolazione comporta una sola parte, secondo l'allegato I, o due parti, secondo gli allegati I e II. Il riferimento alla parte II si applica solo agli Stati membri che adottano una carta di circolazione composta di due parti separate (parte I e parte II) (2) Articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 1999/37/CE.

(3) Direttiva 72/166/CEE del Consiglio, del 24 aprile 1972, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU L 103 del 2.5.1972, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2005/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 149 dell'11.6.2005, pag. 14).

(4) Ogni automobilista può ottenere una carta verde dalla compagnia che gli ha rilasciato l'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore. Il sistema della carta verde è stato introdotto nel 1953 per impulso della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite ed è gestito dal Consiglio dei Bureaux. La carta verde certifica che l'automobilista ha almeno la copertura assicurativa obbligatoria minima per i terzi richiesta dalle leggi dei paesi visitati (per maggiori informazioni, cfr. <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

(5) Convenzione tra gli Uffici nazionali di assicurazione degli Stati membri dello Spazio economico europeo, firmata il 30 maggio 2002, di cui all'allegato alla decisione 2003/564/CE

Esistono 2 modi legali di guidare un autoveicolo nello Stato membro di destinazione: si applica al veicolo o una targa d'immatricolazione professionale o una targa temporanea.

#### **4.1. Applicazione di una targa d'immatricolazione professionale**

Nella maggior parte degli Stati membri esistono regimi d'immatricolazione professionale per permettere ai rivenditori al dettaglio di far circolare autoveicoli sulle strade pubbliche per brevi periodi senza obbligarli a un'immatricolazione formale. I regimi d'immatricolazione professionale sono riservati a costruttori, assemblatori, distributori e commercianti per gli autoveicoli che possiedono.

La maggior parte degli Stati membri non rilascia carte di circolazione professionali in quanto tali, comprendenti l'identificazione dell'autoveicolo. Essi rilasciano di solito un altro tipo di documento che collega le targhe al loro titolare, e/o chiedono al titolare di tenere un registro dei viaggi effettuati con la targa.

L'articolo 35, paragrafo 1, lettera a) della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale (1) precisa che le Parti contraenti non possono proibire il movimento di autoveicoli immatricolati da un'altra parte contraente, se il conducente è munito di una carta di circolazione. Le Parti contraenti devono anche riconoscere le carte di circolazione rilasciate da altre Parti contraenti conformemente alla convenzione. Non esistono comunque disposizioni della Convenzione che impongano, o permettano, alle Parti contraenti di proibire la libera circolazione dei veicoli non conformi alla convenzione.

Data la libertà di transito dei beni all'interno della Comunità (2), il movimento intracomunitario di autoveicoli muniti di un numero di targa professionale rilasciato in un altro Stato membro è disciplinato dal trattato CE (3), in particolare dall'articolo 28. Le possibili restrizioni devono essere giustificate ai sensi dell'articolo 30 CE o con uno dei requisiti obbligatori accettati dalla Corte di Giustizia.

Ai veicoli muniti di targhe professionali si applica di solito anche il principio che ogni Stato membro deve far sì che la responsabilità civile per i veicoli normalmente stazionati nel suo territorio sia coperta da assicurazione. I danni coperti e le modalità dell'assicurazione sono stabiliti dalle misure a tal fine adottate. Gli Stati membri possono però escludere da tale obbligo i veicoli muniti di targhe professionali (derogare cioè dalla suddetta disposizione), se le targhe rientrano in un elenco stilato dallo Stato membro interessato e inviato agli altri Stati membri e alla Commissione. In tal caso, gli altri Stati membri hanno il diritto di chiedere che la persona responsabile del veicolo in questione sia munita di una carta verde valida o stipuli un contratto assicurativo alla frontiera tale da soddisfare i requisiti dello Stato membro interessato (4). Tuttavia, una nuova modifica apportata alla direttiva 72/166/CEE dalla 5a direttiva «assicurazione autoveicoli» 2005/14/CE (5) afferma che i veicoli esenti dall'obbligo assicurativo per la targa speciale di cui sono muniti vanno trattati come veicoli non assicurati. Le vittime di infortuni causati da tali veicoli possono chiedere di essere

---

della Commissione, del 28 luglio 2003, relativa all'applicazione della direttiva 72/166/CEE del Consiglio per quanto riguarda i controlli sull'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli (GU L 192 del 31.7.2003, pag. 23)

risarcite all'organismo di indennizzo del paese in cui è avvenuto l'infortunio. Tale organismo dovrà poi rivalersi sul fondo di garanzia del paese in cui il veicolo è di solito stazionato.

#### 4.2. Autoveicoli muniti di una targa temporanea

Molti Stati membri si sono dotati di un sistema d'immatricolazione temporanea che permette la circolazione dell'autoveicolo per un breve periodo prima di ottenere l'immatricolazione definitiva o prima di lasciare il territorio. L'immatricolazione temporanea avviene di solito nello Stato membro d'origine del veicolo. La Commissione ritiene tuttavia che, in base al principio generale della libertà di transito dei beni e alla direttiva sui documenti d'immatricolazione dei veicoli, lo Stato membro d'origine debba anche accettare l'uso — sul proprio territorio — di targhe e di certificati temporanei rilasciati dallo Stato membro di destinazione.

<sup>13</sup>Per l'immatricolazione temporanea:

— Gli Stati membri possono rilasciare una **carta di circolazione temporanea che non differisca o si discosti poco dal modello di cui alla direttiva 1999/37/CE**. In tal caso, se il conducente è munito della parte I della carta di circolazione di cui all'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva (1), gli altri Stati membri devono riconoscere la carta di circolazione temporanea rilasciata da uno Stato membro per l'identificazione del veicolo nel traffico internazionale.

— Altrimenti, la **carta di circolazione temporanea può essere sostanzialmente diversa dal modello di cui alla direttiva 1999/37/CE**. Gli altri Stati membri sono tenuti in generale a riconoscere tale carta ai sensi degli articoli 28 e 30 del trattato CE.

La libera circolazione dell'autoveicolo, munito di targa e di carta di circolazione temporanei, può essere vietata solo per ragioni di sicurezza stradale (come: capacità di guida del conducente, sua conformità alle norme locali del codice della strada o conformità del veicolo al controllo tecnico), per il fondato sospetto che il veicolo sia stato rubato o per ragionevoli dubbi delle autorità di controllo sulla validità del documento.

Si raccomanda inoltre agli automobilisti di portare con sé la «carta verde» che conferma la copertura assicurativa almeno al livello minimo obbligatorio imposto dalle leggi del paese visitato. Durante il viaggio, e fino alla sua immatricolazione definitiva nello Stato membro di destinazione, il veicolo deve essere coperto da una polizza d'assicurazione rilasciata da un assicuratore autorizzato a operare nello Stato d'origine del veicolo. Tuttavia, una nuova norma (2), che gli Stati membri dovranno recepire entro l'11

---

<sup>13</sup> (1) United Nations—Economic Commission for Europe, 8 novembre 1968, e successive modifiche.

(2) Sentenza della Corte di Giustizia del 23 ottobre 2003, Administration des douanes et droits indirects contro Rioglass SA e Transremar SL, causa C-115/02, Racc. 2003, pag. I-12705, paragrafo 18.

(3) Cfr. sentenza della Corte di Giustizia del 2 ottobre 2003, procedura penale contro Marco Grilli, causa C-12/02, Racc. 2003, pag. I-11585.

(4) Articolo 4, lettera b), della direttiva 72/166/CEE.

(5) Articolo 1, paragrafo 3), lettera b), da recepire da parte degli Stati membri entro e non oltre l'11 giugno 2007.

giugno 2007, precisa che, se un veicolo è spedito da uno Stato membro a un altro, lo Stato membro in cui si colloca il rischio viene considerato, per 30 giorni dall'accettazione della consegna da parte dell'acquirente, Stato membro di destinazione anche se il veicolo in questione non è stato in esso formalmente immatricolato. Ciò consente all'acquirente del veicolo di ottenere la copertura assicurativa nel suo Stato membro di residenza anche se il veicolo è ancora munito di targa straniera (targa temporanea del paese d'origine). In pratica, ciò significa che l'assicurazione va stipulata nel paese di destinazione. Tale assicurazione può essere offerta da imprese d'assicurazione, stabilite nello Stato membro di destinazione o in altri Stati membri, che forniscano servizi nello Stato membro di destinazione grazie alla libera prestazione di servizi o alla libertà di stabilimento.

## **5. RICORSI**

Qualsiasi decisione delle autorità nazionali che rifiuti l'omologazione per tipo dell'autoveicolo o la sua immatricolazione va comunicata all'interessato che sarà contestualmente informato delle vie di ricorso, e delle scadenze da esse comportate, in base della legislazione dello Stato membro interessato (3). Oltre alle possibilità formali di ricorso a livello nazionale, la persona che chiede l'immatricolazione, i cittadini e le imprese possono cercare una soluzione ai problemi di omologazione o di immatricolazione degli autoveicoli tramite il sistema SOLVIT (4). L'uso del sistema SOLVIT è gratuito. È anche possibile denunciare uno Stato membro rivolgendosi direttamente alla Commissione europea. La Commissione, se ritiene che uno Stato membro non abbia ottemperato agli obblighi che gli derivano dal trattato CE, può avviare una procedura d'infrazione contro di esso ai sensi dell'articolo 226 del trattato CE.