



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per la Mobilità Sostenibile
Direzione Generale Territoriale del Nord-Ovest

Il Direttore Generale

Agli **UU.M.C. e Sezioni coordinate**
Loro sedi

Ai **CC.P.A e Sezioni coordinate**
Loro Sedi

Agli **Sudi di consulenza automobilistica**

Alla **Utenza interessata**

COMUNICAZIONE DI SERVIZIO n. 06 del 18.09.2023

LINEE GUIDA PROCEDURE DI NAZIONALIZZAZIONI DEI VEICOLI

1) Premessa

Le circolari ministeriali prot. n. 9716 del 23/03/2023 e prot. n. 16524 del 29/05/2023 hanno apportato significative modificazioni nelle procedure di nazionalizzazione dei veicoli appartenenti alle categorie M - N - O - L.

In particolare, la più rilevante innovazione può individuarsi nel **punto 1.2.5** delle su richiamate circolari laddove si prevede il coinvolgimento dei CC.P.A. (Centri Prova Autoveicoli) quando dalla documentazione prodotta dagli interessati nell'ambito delle procedure di nazionalizzazione di veicoli già circolanti in altro Stato membro della UE, alla **voce "k" della carta di circolazione** (nel modello armonizzato di cui alla direttiva 1999/37/CE e s.m.i.) non compare alcun codice di omologazione riconducibile a procedure di omologazione **valide senza restrizione** in tutti gli Stati UE.

Nel dettaglio, quando alla voce "k" compare uno dei seguenti codici di omologazione previsti nelle norme UE e relativi ad **omologazioni UE valide in tutti gli Stati membri** e cioè:

Estremi omologazione	Categorie	Note
ex*2018/858*xxxx*xx	M - N - O	Omologazione globale Regolamento UE 2018/858
ex*KS18/858*xxxx*xx	M1 - N1 (escluso veicoli ad uso speciale)	Omologazione UE di piccola serie (art.41 - RUE/2018/858)
ex*IV18/858*xxxx*xx	M1 - N1 Veicoli ad 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 - 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 Regolamento UE 168/2013
ex*92/61*xxxx*xx ex*2002/24*xxxx*xx	L	Omologazione globale UE veicoli L pregresse norme

la competenza alla nazionalizzazione è in capo agli UU.M.C. che procederanno di conseguenza sulla base della carta di circolazione e della documentazione tecnica integrativa necessaria al fine di compilare correttamente la carta di circolazione da rilasciare in Italia.

Si richiama in proposito il **paragrafo 1.2.3 della Circolare prot. n. 9716 avente per oggetto “Documentazione tecnica - B Veicoli già immatricolati”** dove sono dettagliatamente specificati sia i documenti che possono costituire la documentazione tecnica integrativa sia la modalità di presentazione dei medesimi.

2) Paragrafo 1.2.5 – coinvolgimento del CPA

Quando alla voce “k” del documento di circolazione compare uno dei seguenti codici:

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 - 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 - direttiva 2007/46/CE)
ex*NKS168/2013*xxxx*xx	L	Omologazione nazionale piccola serie (art.42 RUE/168/2013)

ovvero non è indicato alcun codice di omologazione oppure compare solo un codice di omologazione nazionale, il veicolo deve ritenersi ammesso alla circolazione nello Stato membro da cui proviene sulla base di norme nazionali o di eventuali deroghe o prescrizioni alternative che sono 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).

3) Adempimenti preliminari degli UU.M.C.

Ai fini della nazionalizzazione, la normativa prevede il preventivo censimento del veicolo (immatricolato in altro Stato membro), censimento da attivare presso l'UMC. Le modalità per il censimento sono definite nella Circolare prot. n. 9716.

In tale fase gli UU.M.C. devono necessariamente acquisire la documentazione integrativa richiamata in premessa ed indicata al punto 1.2.3 della Circolare prot. n. 9716, che – **nei casi esplicitati al paragrafo precedente e che determinano il potenziale coinvolgimento del CPA** – sarà costituita dagli eventuali certificati di omologazione (individuale ovvero nazionale di piccola serie) ovvero da ogni certificazione rilasciata dalle Autorità di omologazione/immatricolazione del paese di provenienza o dalle medesime Autorità, convalidati qualora rilasciati da Enti o Servizi tecnici delegati e contenenti nel dettaglio le prescrizioni tecniche in base alle quali i veicoli sono stati immatricolati.

La documentazione integrativa di che trattasi deve essere richiesta agli interessati in quanto non può ricadere sull'Amministrazione l'onere di interfacciarsi con le Autorità di omologazione/immatricolazione degli altri Stati membri.

Si ritiene opportuno al proposito richiamare quanto previsto dall'art.45 del Regolamento UE 2018/858 e dall'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”.

Pur se quanto sopra è riferito ad un veicolo ancora da immettere in circolazione, **l'assunto deve ritenersi valido anche se l'omologazione individuale è stata già utilizzata** per l'immatricolazione nello Stato membro di provenienza, in quanto trattasi sempre di un'operazione commerciale con fini di utilità.

Per quanto superfluo, si rammenta che **tutti i documenti devono essere tradotti in italiano con asseverazione.**

Le traduzioni devono essere complete e riferite anche a 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.

Per maggiori dettagli si rinvia a quanto dettagliatamente contenuto nella Circolare prot. n. 9716.

Una volta acquisita la documentazione completa di cui sopra, il coinvolgimento del CPA avverrà con formale nota di trasmissione allegando la sola documentazione tecnica debitamente tradotta (carta di circolazione e documentazione integrativa) e il frontespizio della domanda di immatricolazione da cui poter rilevare la marca operativa di registrazione della pratica, utile in caso di eventuale certificato di approvazione da rilasciare da parte del CPA.

4) Casi per i quali non necessita il coinvolgimento del CC.P.A.

Per alcune casistiche, di seguito esplicitate, non risulta necessario il coinvolgimento del CPA pur se ricadenti nelle circostanze di cui al punto 2 precedente in quanto alla voce "k" risulta riportato uno dei codici esplicitati ovvero nessun codice o un codice di omologazione nazionale. **Trattasi di casistiche per le quali il CPA non potrebbe portare alcun significativo contributo all'attività di analisi della documentazione da parte dell'UMC.**

- a) Veicolo di base appartenente ad una omologazione di cui al punto 1 (**documentata da COC del veicolo di base**), completato in una fase successiva (ad esempio: autotelaio con omologazione globale UE, completato con la carrozzeria); **tale caso è assimilabile al collaudo (EU) che i nostri UU.M.C. espletano** nel caso di autotelai o telai montati nella fase di completamento della carrozzeria dove – alla voce "k" della carta di circolazione italiana - compare il codice EU della memorizzazione nel CED.
- b) Veicoli di provenienza UE con omologazione nazionale antecedente all'entrata in vigore dell'obbligo dell'omologazione europea (**in allegato "A"** è riportata una tabella con evidenziate le date ultime di obbligo dell'omologazione europea categoria per categoria).
- c) Veicoli per i quali dalla documentazione integrativa è esplicita la rispondenza alle **prescrizioni specifiche previste in una delle omologazioni di cui al punto 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 (emessa dal Servizio tecnico e convalidata dal Land quale "Autorità di immatricolazione") riassuntiva del Test report di omologazione, veicoli che risultano rispondenti alle prescrizioni tecniche previste per l'omologazione individuale UE, pur se non è stato emesso (probabilmente per motivi di competenze, tempi e costi) il certificato di omologazione individuale UE che avrebbe al contrario consentito la libera immissione sul mercato. **In allegato "B"** è stata redatta una scheda specifica per tale casistica e alla cui lettura si rimanda.
- d) Veicoli per i quali è indicata un'omologazione nazionale (individuale o meno) e per i quali dalla documentazione integrativa è esplicita la rispondenza alle **prescrizioni specifiche previste in una delle omologazioni di cui al punto 1**. Tale casistica può ricorrere per esempio quando non è rilasciabile l'omologazione individuale UE di cui all'art. 44 del RUE/2018/858 (omologazione che come detto non ha restrizioni) in quanto tale omologazione UE 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 DM 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 pur se è utilizzato un codice di omologazione nazionale.

5) Visita e prova

Si ritiene opportuno riassumere le disposizioni concernenti la necessità della visita e prova del veicolo, come esplicitate nelle Circolari prot. n. 9716 e n. 16524.

Per principio di carattere generale, **sono esentati da visita e prova i veicoli di provenienza UE ricadenti al punto 1) precedente, purché non abbiano subito modifiche rispetto all'omologazione originale ed anche con il controllo tecnico (revisione) non in corso di validità.**

Ovviamente la documentazione integrativa deve consentire di rilevare tutti i dati che sono necessari per l'inserimento nel sistema informatico CED al fine della stampa della carta di circolazione.

Per le ipotesi ricadenti al punto 2 e al punto 4 nonché per i veicoli con circolazione a sinistra, la visita e prova – sia che sia di competenza dell'UMC che del CPA – avrà lo scopo di:

- in via prioritaria riscontrare 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 e l'idoneità dei dispositivi di equipaggiamento obbligatori quali i dispositivi luminosi, i vetri, pneumatici, ecc.;
- rilevare eventuali dati o elementi che sono stati oggetto di deroga.

Considerato che la finalità della presente direttiva esula dal trattare le particolari casistiche afferenti alle visite e prove in quanto è finalizzata a regolamentare le competenze ed attività conseguenti all'applicazione del paragrafo **1.2.5**, si fa riserva di emanare, con successivo provvedimento, le linee guida per la conduzione delle visite e prove.

In tali future linee guida verranno esaminati i casi più ricorrenti concernenti le visite e prove al fine di uniformare il comportamento dei Funzionari a ciò preposti.

6) CONCLUSIONI

Al fine di rendere più fluido il processo afferente l'attività di nazionalizzazione dei veicoli provenienti dall'estero ed al fine di adottare criteri di verifica e modalità operative uniformi sull'intero territorio della DGT del Nord-Ovest, si invitano gli Uffici in indirizzo ed il personale preposto ad attenersi alle indicazioni di cui alle presenti linee guida.

Il Direttore Generale
Dott. Ing. Antonello PERSANO

ALLEGATO 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	idem
M1 – uso speciale	29 aprile 2012	Allegato XIX 2007/46/CE
N1 – completi ed incompleti	29 ottobre 2011	idem
N1 – completati	29 aprile 2013	idem
N2 N3 O1 O2 O3 O4 completi ed incompleti	29 ottobre 2012	idem
M2 M3 – completi ed incompleti	29 ottobre 2010	idem
N1 N2 N3 O1 O2 O3 O4 Uso speciale	29 ottobre 2014	idem
N2 N3 - completati	29 ottobre 2014	idem
M2 M3 - completati	29 ottobre 2011	idem
O1 O2 O3 O4 - completati	29 ottobre 2013	idem
L	17 giugno 1999	92/61/CEE – 97/24/CE (E)

NOTE:

(%) 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.

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

ALLEGATO B

Normativa a riferimento:

- a) Requisiti per l'omologazione UE individuale di un veicolo a norma dell'articolo 44 del Regolamento UE 2018/858; Allegato II, parte I, Appendice 2 (veicoli M1 e N1);
- b) Prescrizioni per l'omologazione ai sensi dell'articolo 24 della direttiva 2007/46/CE di veicoli completi appartenenti alla categoria M1 e N1, prodotti in grandi serie nei paesi terzi o per i paesi – Allegato IV – Appendice 2.

14.6.2018



Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 151/135

Voce	Riferimento dell'atto normativo	Prescrizioni alternative
		<ul style="list-style-type: none"> — 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)	<ol style="list-style-type: none"> 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 tergifari 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))	<ol style="list-style-type: none"> 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 al regolamento UN n. 38 non si applicano. Il servizio tecnico deve verificare però il corretto funzionamento delle luci.

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 DIV 2 e condiviso dalla DIV 3 della 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 31 A “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 I, appendice 2” (o similari 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.

A supporto di quanto sopra, si acclude una certificazione (allegato B1) rilasciata in Germania per un veicolo RAM, costituita dal certificato di omologazione individuale nazionale ma supportato da una certificazione del TÜV attestante la rispondenza alle voci delle prescrizioni tecniche per l'omologazione individuale UE.

La conformità è attestata con la dizione tedesca “gem. Teil I Anl 2” la cui dizione per esteso è: gemäß Teil I Anlage 2” cioè “conforme parte I, appendice 2” (il riferimento all'Allegato II è esplicitato in calce alla tabella).

In merito poi al significato della voce “B”, si riporta la traduzione (desunta da altro analogo rapporto di prova – allegato B2), che è coerente con le indicazioni fornite nel Regolamento UE 2018/858 in premessa all'appendice 2 in questione, circa le verifiche che i Servizi tecnici devono espletare.