

Riccione

15-18 settembre 2010

PALAZZO DEI CONGRESSI



LA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI CON TARGA ESTERA

Massimo Ancillotti
Comandante Corpo P.M. Firenze

SESSIONI SPECIALI
SPECIALE ASAPS
(Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale)

Mercoledì 15 Settembre, mattina

Premessa

La corretta individuazione dell'apparato precettizio e sanzionatorio da riservare alla circolazione dei veicoli immatricolati all'estero rappresenta da sempre argomento di discussione tra gli organi di polizia stradale e da sempre non mancano difficoltà di corretto inquadramento giuridico e dubbi comportamentali, soprattutto in una materia come quella in discussione davvero priva di punti di riferimento precisi su cui ancorare posizioni sicure e caratterizzata da una forte frammentazione di disposizioni cui confrontarsi essendo regolata sia dal Nuovo Codice della Strada sia da Convenzioni internazionali e Direttive comunitarie.

Tale complesso quadro normativo coinvolge problematiche doganali e tributarie che l'operatore di Polizia Municipale deve (o, quantomeno, dovrebbe) conoscere.

Pur rientrando, infatti, le violazioni doganali nella competenza della Polizia Tributaria, non è infatti improponibile che la Polizia Municipale si trovi nella necessità di segnalare a tale forza di Polizia le violazioni riscontrate e procedere agli atti urgenti eventualmente richiesti dalla fattispecie accertata.

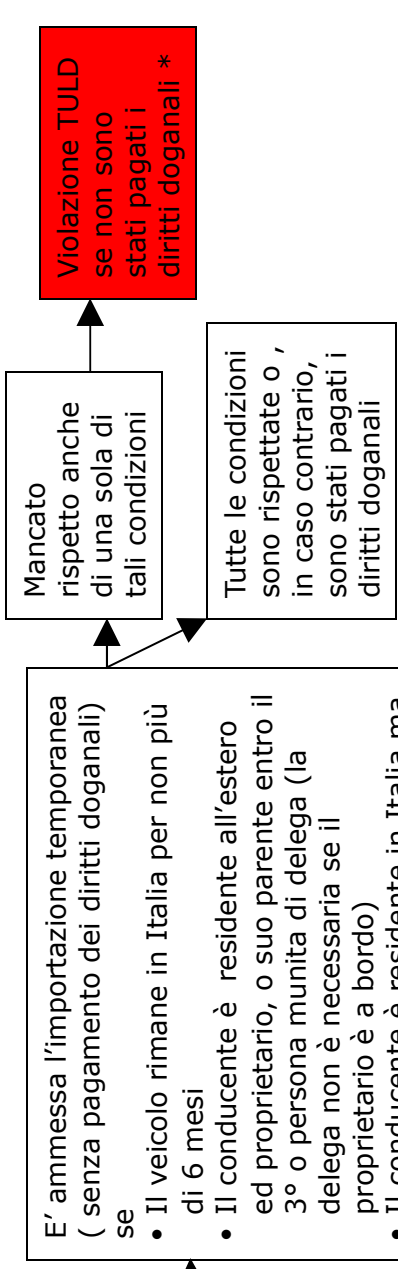
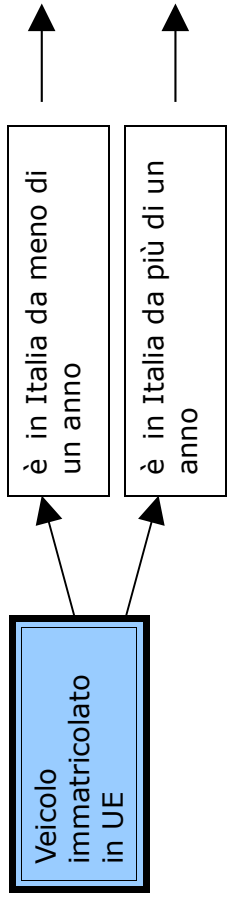
Inizieremo proponendo una ricostruzione schematica delle modalità operative con le quali affrontare un controllo di un veicolo immatricolato all'estero.

Analizzeremo poi nel dettaglio le diverse problematiche, dando atto delle interpretazioni proposte da giurisprudenza, dottrina e prassi.

Termineremo con una scheda che intende essere una sorta di prontuarizzazione.

OK per il CDS (non essendo previste formalità doganali in ambito UE, per un anno il veicolo può circolare liberamente, anche se condotto dal residente in Italia). In caso di violazioni si applica l'articolo 207

Art. 132 (Trascorso un anno il veicolo deve essere nazionalizzato altrimenti si applica la sanzione pecuniaria di cui all'art. 132, secondo le modalità di cui all'art.207)



E' ammessa l'importazione temporanea (senza pagamento dei diritti doganali) se

- Il veicolo rimane in Italia per non più di 6 mesi
- Il conducente è residente all'estero ed proprietario, o suo parente entro il 3° o persona munita di delega (la delega non è necessaria se il proprietario è a bordo)
- Il conducente è residente in Italia ma a bordo è presente il proprietario o un suo parente entro il 3° residente all'estero

Mancato rispetto anche di una sola di tali condizioni

Tutte le condizioni sono rispettate o, in caso contrario, sono stati pagati i diritti doganali

OK per TULD. Passiamo al CDS

Il veicolo è in Italia da più di un anno?

No

OK anche per il CDS. In caso di violazioni si applica l'articolo 207

SI

Art. 132 (Trascorso un anno il veicolo deve essere nazionalizzato altrimenti si applica la sanzione pecuniaria di cui all'art. 132, secondo le modalità di cui all'art.207)

Violazione TULD*

SI

Non è ammessa l'importazione temporanea. Quindi, sono stati pagati i diritti doganali?

No

La violazione non sussiste se il veicolo è di proprietà da almeno 12 mesi di cittadino (italiano o straniero) che dopo essere stato residente all'estero per almeno 18 mesi continuati (i 18 mesi non sono necessari se trattasi di straniero) ha trasferito la propria residenza in Italia

Introduzione

La Convenzione di Ginevra del 19 settembre 1949 (ratificata con legge 19 maggio 1952, n. 1049) e successivamente la Convenzione di Vienna del 1968 (che ha sostituito la precedente tra le parti firmatarie) hanno imposto a tutte le nazioni aderenti di riconoscere il certificato di immatricolazione dello Stato di origine del veicolo per un periodo non inferiore ad un anno.

In conformità a tali convenzioni, l'articolo 132 del Nuovo Codice della Strada prevede che gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero, adempite le formalità doganali, se prescritte, sono ammessi a circolare in Italia per la durata massima di un anno, in base al certificato di immatricolazione dello Stato di origine; decorso tale termine non possono più circolare se non vengono nazionalizzati (cioè immatricolati in Italia), pena l'applicazione della sanzione pecuniaria di cui al successivo comma 5 (e non dell'articolo 97 comma 3).

Numerosi i problemi interpretativi sollevati dall'articolo in commento.

Innanzitutto, il richiamo alle formalità doganali operato dal primo comma impone di distinguere tra importazioni comunitarie e importazioni extra-UE.

Importazione comunitaria

In ambito comunitario non esistono formalità doganali.

Il primo problema che si pone è stabilire se a tali importazioni sia applicabile l'articolo 132.

Parte della Dottrina in un primo tempo aveva affermato la tesi negativa, ritenendo che i veicoli comunitari potessero circolare con documenti e targa stranieri senza alcuna limitazione temporale.

L'opinione contraria, espressa da altra Autorevole Dottrina¹ è stata suffragata da un importante parere del Ministero dell'Interno di cui si riporta il testo.

Ministero dell'interno
Servizio Polizia Stradale
Nazionalizzazione dei veicoli di proprietà di cittadini della U.E che hanno acquisito la residenza in Italia
(Risposta n 300/A/1/27794/111/56 del 24 ottobre 2007)

Si fa riferimento al quesito qui pervenuto con nota n. 38271/07 Coll.n. 29957/07 del 1° giugno 2007, concernente la corretta disciplina sanzionatoria da applicare ai casi di cittadini comunitari che dopo aver stabilito la loro residenza in Italia, continuano a circolare sul territorio nazionale con veicoli di loro proprietà, senza aver provveduto a nazionalizzare il mezzo.

Nel merito della questione, acquisito il parere del Ministero dei Trasporti, si ritiene che anche nei confronti dei conducenti di veicoli di cui trattasi, è configurabile l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 132 del Codice della Strada con le relative sanzioni di cui al comma 5 del medesimo articolo.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO
Dr. A. Giannella

Pertanto, come precisato dalla citata Dottrina "mentre per la patente rilasciata in un Paese della U.E. non esiste un obbligo di conversione per esplicita previsione della direttiva 91/439/CEE, per quanto riguarda i veicoli non vi è analogia disposizione e, ferma restando la libera circolazione transfrontaliera (che ha fatto venire meno l'applicazione della legge doganale in materia di contrabbando), il veicolo potrà circolare per un anno ai sensi dell'articolo 132, ma entro tale termine dovrà essere reimmatricolato (di norma senza necessità di visita e prova), ovvero esportato.

Quindi, ad esempio, un cittadino francese che si trasferisca definitivamente in Italia potrà circolare al massimo per un anno con il veicolo recante targa e documenti di circolazione rilasciati in Francia, ma entro tale termine dovrà provvedere all'immatricolazione italiana, senza necessità di visita e prova (salvo il caso in cui debba essere revisionato o sia di importazione parallela o in altri casi particolari)".

¹ G. Carmagnini: **Obbligo di nazionalizzazione dei veicoli di immatricolazione comunitaria a seguito di importazione in Italia. Il Ministero dell'interno prende posizione sulla vexata quaestio dell'applicabilità dell'articolo 132 ai veicoli dell'Unione Europea con una nota del del 24 ottobre 2007**(www.vigilaresullastrada.it 30/11/2007)

Anche con tale precisazione tuttavia i problemi per l'interprete non sono finiti. Infatti, non essendo prevista alcuna formalità doganale in ambito comunitario diventa difficile stabilire la data di definitiva importazione di un veicolo immatricolato in uno Stato membro. "Se il veicolo è immatricolato a nome dello stesso soggetto che ha stabilito la residenza in Italia si potrà presumere tale data da quella di acquisizione della residenza del proprietario del mezzo valutata congiuntamente alla prima notizia della presenza del veicolo nel nostro Paese (ad esempio per conoscenza diretta o qualora vi sia altra prova, come potrebbe essere un verbale di accertamento di una violazione), ma è anche possibile che il veicolo venga introdotto in Italia da un soggetto già residente"².

Importazione extra-UE temporanea

I veicoli extracomunitari per poter circolare all'interno del territorio italiano devono assolvere agli obblighi doganali. Tale adempimento non è richiesto ove si tratti di "Temporanea Importazione".

In base all'art. 1 della Convenzione di Vienna un veicolo è detto in «circolazione internazionale» sul territorio di uno Stato quando:

- appartiene ad una persona fisica o giuridica che ha la propria residenza fuori di detto Stato;
- non è immatricolato in detto Stato;
- vi è temporaneamente importato.

La temporanea importazione è disciplinata dalla Convenzione di New York del 4 giugno 1954, ratificata con Legge 27 ottobre 1957, n.1163 e recepita dalla Direttiva 83/182/CEE³ (valida per tutti i paesi aderenti). In base a tale normativa i veicoli appartenenti a persona residente all'estero possono circolare in Italia con targa e documenti stranieri in esenzione dal pagamento dei diritti doganali per un periodo non superiore a sei mesi nel corso di un anno (anche non continuativi) solo ed esclusivamente se vengono rispettate alcune regole. Essi possono essere condotti solo dallo stesso proprietario o da un suo parente entro il terzo grado residente all'estero o da altra persona sempre residente all'estero munita di delega. La delega non è necessaria, e alla guida può trovarsi anche un residente in Italia, se il titolare (o un suo parente entro il terzo grado residente all'estero) è a bordo del veicolo.

Condizione primaria è dunque la residenza fuori dal territorio doganale, riferita al titolare, ma anche al conducente.

Inoltre non è ammesso l'utilizzo commerciale del veicolo (cioè con compenso per il servizio prestato: taxi, servizio di linea etc).

La mancanza di uno o più di tali requisiti comporta, ai sensi degli articoli 216, 282, 292 del Testo Unico Leggi Doganali (D.P.R. 43/1973, abbreviato T.U.L.D.), la realizzazione del reato di contrabbando (depenalizzato, dal D.Lvo 507/99, per l'evasione di oneri doganali inferiori a sette milioni delle vecchie lire, pari a circa 3999 euro). In tali casi l'art. 301 prevede il sequestro del veicolo. La Convenzione di New York non trova applicazione per i veicoli immatricolati in UE i quali possono essere condotti anche da un residente in Italia senza che si determini l'illecito di contrabbando. Ai paesi UE sono equiparati quelli che rientrano nei confini doganali comunitari, ai sensi di regolamenti comunitari⁴.

² G. Carmagnini: **Obbligo di nazionalizzazione dei veicoli di immatricolazione comunitaria a seguito di importazione in Italia. Il Ministero dell'interno prende posizione sulla vexata quaestio dell'applicabilità dell'articolo 132 ai veicoli dell'Unione Europea con una nota del del 24 ottobre 2007**(www.vigilaresullastrada.it 30/11/2007)

³ La direttiva CEE 83/182, recependo la convenzione di New York del 4 giugno 1954, limita il periodo di permanenza dei predetti veicoli fino a 6 (sei) mesi.

⁴ Reg. (CE) 23-4-2008 n. 450/2008 REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che istituisce il codice doganale comunitario (Codice doganale aggiornato). Articolo 3 *Territorio doganale*

1. Il territorio doganale della Comunità comprende i seguenti territori, compresi le acque territoriali, le acque interne e lo spazio aereo:

- il territorio del Regno del Belgio,
- il territorio della Repubblica di Bulgaria,
- il territorio della Repubblica ceca,
- il territorio del Regno di Danimarca, ad eccezione delle isole Færøer e della Groenlandia,
- il territorio della Repubblica federale di Germania, ad eccezione dell'isola di Heligoland e del territorio di Büsingen (trattato del 23 novembre 1964 tra la Repubblica federale di Germania e la Confederazione elvetica),
- il territorio della Repubblica di Estonia,
- il territorio dell'Irlanda,
- il territorio della Repubblica ellenica,
- il territorio del Regno di Spagna, ad eccezione di Ceuta e Melilla,
- il territorio della Repubblica francese, fatta eccezione per la Nuova Caledonia, Mayotte, Saint-Pierre e Miquelon, le isole Wallis e Futuna, la Polinesia francese e i territori australi e antartici francesi,

Ricapitolando, in caso di veicolo con targa extracomunitaria introdotto in Italia in regime di temporanea importazione (senza pagamento di diritti doganali) si determinerà l'illecito di contrabbando nei seguenti casi:

- conducente residente in Italia;
- conducente, residente in Stato extracomunitario, diverso dal proprietario e senza delega;
- veicolo usato per fini commerciali;
- permanenza in Italia per un periodo superiore a 6 mesi (in tal caso non è previsto il sequestro del veicolo)⁵

Importazione extra-UE definitiva

Quando il cittadino extracomunitario acquista la residenza in Italia si ha importazione definitiva, la quale impone l'adempimento delle formalità doganali pena sempre la realizzazione del reato di contrabbando⁶.

Adempiute le formalità doganali, il veicolo extra-UE può circolare per un anno con targa e documenti esteri (come il veicolo immatricolata in UE) ma poi deve essere nazionalizzato, per non incorrere nella sanzione amministrativa pecuniaria dell'articolo 132 comma 5.

Targa estera e sigla distintiva del paese d'origine

Le targhe dei veicoli stranieri devono essere chiaramente leggibili e contenere il contrassegno di immatricolazione composto da cifre arabe e da caratteri latini maiuscoli, secondo le modalità stabilite nel regolamento⁷.

- il territorio della Repubblica italiana, ad eccezione dei comuni di Livigno e Campione d'Italia e delle acque nazionali del Lago di Lugano racchiuse fra la sponda e il confine politico della zona situata fra Ponte Tresa e Porto Ceresio,
- il territorio della Repubblica di Cipro, in conformità alle disposizioni dell'atto di adesione del 2003,
- il territorio della Repubblica di Lettonia,
- il territorio della Repubblica di Lituania,
- il territorio del Granducato del Lussemburgo,
- il territorio della Repubblica di Ungheria,
- il territorio di Malta,
- il territorio del Regno dei Paesi Bassi in Europa,
- il territorio della Repubblica d'Austria,
- il territorio della Repubblica di Polonia,
- il territorio della Repubblica portoghese,
- il territorio della Romania,
- il territorio della Repubblica di Slovenia,
- il territorio della Repubblica slovacca,
- il territorio della Repubblica di Finlandia,
- il territorio del Regno di Svezia,
- il territorio del Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda del Nord, le isole Normanne e l'isola di Man.

2. I seguenti territori, compresi le acque territoriali, le acque interne e lo spazio aereo, non facenti parte del territorio degli Stati membri, sono considerati parte del territorio doganale della Comunità in base alle convenzioni e ai trattati che sono ad essi applicabili:

a) FRANCIA

Il territorio di Monaco quale definito nella convenzione doganale conclusa a Parigi il 18 maggio 1963 [*Journal officiel de la République française* (Gazzetta ufficiale della Repubblica francese) del 27 settembre 1963, pag. 8679];

b) CIPRO

Il territorio delle zone di sovranità del Regno Unito di Akrotiri e Dhekelia quali definite nel trattato relativo all'istituzione della Repubblica di Cipro, firmato a Nicosia il 16 agosto 1960 (United Kingdom Treaty Series No 4 (1961) Cmd. 1252).

5 Tale violazione era sanzionata dall'articolo 322 del Codice Doganale, che però è stato abrogato dall'articolo 10 del D. Lgs. 18 dicembre 1997, n. 473. Il fatto dovrà quindi essere segnalato alla Dogana o Comando della Guardia di Finanza competente per territorio, senza operare alcun sequestro. Ove possibile il veicolo va accompagnato al posto di dogana.

6 Le persone residenti in Italia non possono invocare la temporanea importazione, tuttavia coloro che hanno trasferito la loro residenza da uno Stato estero possono importare i veicoli di loro proprietà acquistati all'estero usufruendo della franchigia doganale, di cui all'art. 14 del D.P.R. 26 giugno 1965, n. 723, così come modificato dalla Legge 26 novembre 1992, n. 479, purché:

- Il possesso del veicolo sia protratto da almeno 12 mesi;
- Presenza ininterrotta all'estero per almeno 18 mesi se il proprietario è cittadino italiano.

7 D.P.R. 16-12-1992 n. 495 Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada. 339. (Artt. 132 e 133 Cod. Str.) Identificazione dei veicoli immatricolati negli Stati esteri e sigla distintiva dello Stato italiano.

1. Il contrassegno di immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi, di cui all'articolo 132, comma 3, del già fatto codice, qualora non vengano per esso impiegate cifre arabe e lettere in caratteri latini, deve essere ripetuto utilizzando tali cifre e caratteri. Detto contrassegno deve essere conforme alle norme stabilite da convenzioni internazionali cui l'Italia abbia aderito oppure alle disposizioni contenute in accordi di reciprocità.

2 La sigla distintiva degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in Italia è costituita dalla lettera I, in carattere

Inoltre, ai sensi dell'art. 133 N.C.d.S. gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, quando circolano in Italia, devono essere muniti posteriormente della sigla distintiva dello Stato di origine, conforme alle disposizioni delle convenzioni internazionali.

Si riporta al riguardo il testo dell'art. 37 della Convenzione di Vienna

Convenzione di Vienna- Art. 37 Segno distintivo dello Stato di immatricolazione

1. Ogni autoveicolo in circolazione internazionale deve recare nella parte posteriore, oltre al proprio numero di immatricolazione, un segno distintivo dello Stato in cui è immatricolato.
2. Ogni rimorchio agganciato ad un autoveicolo e che, in virtù dell'articolo 36 della presente Convenzione, deve recare nella parte posteriore un numero di immatricolazione deve anche recare nella parte posteriore il segno distintivo dello Stato in cui tale numero di immatricolazione è stato rilasciato. Le disposizioni del presente paragrafo si applicano anche se il rimorchio è immatricolato in uno Stato diverso dallo Stato di immatricolazione dell'autoveicolo cui è agganciato; se il rimorchio non è immatricolato, deve recare nella parte posteriore il segno distintivo dello Stato d'immatricolazione del veicolo trattore, eccetto quando circola in tale Stato.
3. La composizione e le modalità di apposizione del segno distintivo previsto al presente articolo debbono essere conformi alle disposizioni dell'allegato 3 della presente Convenzione.

Sugli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi sia nazionali che stranieri che circolano in Italia è vietato l'uso di sigla diversa da quella dello Stato di immatricolazione del veicolo.

Le violazioni sono punite con sanzione amministrativa pecuniaria

Ciclomotori "immatricolati" all'estero o comunque recanti un segno distintivo estero

Come abbiamo visto l'articolo 132 è riferito agli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati all'estero; manca nel N.C.d.S. una disposizione che consenta esplicitamente la circolazione in Italia dei ciclomotori esteri.

Tuttavia la Convenzione di Vienna obbliga le parti contraenti ad ammettere in circolazione internazionale sul loro territorio i ciclomotori il cui conducente abbia la propria residenza abituale sul territorio di un'altra Parte contraente.

La circolare del Ministero dell'interno prot. n. 300/A/1/54463/106/16 del 18 luglio 2006, precisa che la normativa di cui all'articolo 97 non trova applicazione per i ciclomotori che si trovano sul territorio nazionale in circolazione internazionale ovvero al seguito dei proprietari non residenti in Italia.

Parte della Dottrina⁸ ricostruisce pertanto la disciplina applicabile ai ciclomotori stranieri nel modo seguente: "Nel caso in cui un ciclomotore sia immatricolato in uno Stato estero o comunque riporti una targa o contrassegno di riconoscimento rilasciato all'estero, non può essere legittimamente condotto da una persona residente in Italia, perché in questo caso il veicolo non potrebbe essere considerato in circolazione internazionale e dovrebbe essere pertanto soggetto alla normativa nazionale italiana relativa ai ciclomotori, compreso l'obbligo di targatura e di rilascio del certificato di circolazione.

La persona non residente in Italia, infatti, può del tutto legittimamente (anche se, preme evidenziarlo, del tutto eccezionalmente ed in seguito ad una deroga prevista nelle convenzioni internazionali e recepita dalla prassi ministeriale) portare e condurre il proprio ciclomotore estero nel nostro Paese (superando i confini territoriali in circolazione oppure, come spesso avviene, trasportandolo mediante autoveicoli per utilizzarlo durante i periodi di villeggiatura o turismo), poiché in questo caso il veicolo è considerato in circolazione internazionale e quindi escluso dall'applicazione della normativa italiana; tuttavia, qualora il ciclomotore estero fosse condotto da una persona residente in Italia, verrebbero meno le suddette condizioni e si renderebbe necessaria la completa applicazione della normativa italiana, comprese le sanzioni previste dai commi 7 ed 8 dell'articolo 97 del codice della strada per la circolazione con un ciclomotore per il quale non è stato rilasciato il certificato di circolazione e sprovvisto di targa.

latino maiuscolo, dell'altezza minima di 80 mm e dello spessore minimo di 10 mm, di colore nero su fondo bianco, di forma ellittica, con l'asse maggiore di 175 mm, disposto orizzontalmente, e l'asse minore di 115 mm.

3 La sigla di cui al comma 2 può essere dipinta direttamente sul veicolo, oppure apposta su targhetta. Nel primo caso la sigla dovrà essere situata su una superficie verticale o sensibilmente verticale, nella parte posteriore del veicolo; nel secondo caso la targhetta dovrà essere fissata nella parte posteriore del veicolo in posizione sensibilmente verticale e perpendicolare al piano longitudinale di simmetria del veicolo medesimo.

8 L. Tassoni-**La circolazione in Italia dei ciclomotori esteri**-(www.vigilaresullastrada.it 17/2/2009)

Naturalmente, nel verbale di contestazione dovrà essere adeguatamente specificato che il ciclomotore, munito di documenti e targa o contrassegno esteri, è condotto da una persona residente in Italia, pertanto la circolazione, non potendo essere considerata internazionale, può essere consentita soltanto con la targa ed il certificato italiani attualmente previsti dalla normativa vigente nel nostro Paese (le stesse considerazioni, comunque, erano perfettamente valide anche con il contrassegno di identificazione ed il certificato di idoneità tecnica previsti nella precedente formulazione dell'articolo 97).

Le stesse sanzioni, infine, andranno applicate anche negli altri casi di violazione delle condizioni contenute nella Convenzione di New York, secondo la quale il veicolo può essere utilizzato nello Stato terzo soltanto per un periodo non superiore a sei mesi l'anno e per uso privato e può essere condotto esclusivamente dal proprietario residente all'estero oppure da un altro residente all'estero che sia parente entro il terzo grado del proprietario o sia munito di apposita delega".

Complessi di veicoli

Fondamentale al riguardo la seguente Circolare Ministeriale, oggetto di due interventi correttivi ad opera di altrettante circolari ministeriali, per riparare ad un errore materiale di difformità tra testo ed oggetto:

"Circolare Ministero dei trasporti 9/11/2006 prot.50515

Circolazione di semirimorchi immatricolati in altro paese agganciati a trattori stradali con targa nazionale - uso delle targhe ripetitrici-

E' stato posto un quesito concernente l'apposizione della targa ripetitrice su semirimorchi con targa nazionale trainati da trattori stradali immatricolati in altro paese. (1)

Al riguardo, la Divisione 6 della Direzione Generale per la Motorizzazione - con nota n.

15946/23.20/00 del 10.7.2006 - ha chiarito, d'intesa con il Ministero dell'Interno, la vicenda in argomento.

In linea di principio si deve osservare che - in base alle disposizioni contenute nella Convenzione di Vienna del 1968 - i complessi veicolari sopra descritti sono da considerare in circolazione internazionale.

Di conseguenza, ai sensi degli artt. 36 e 37 della medesima Convenzione, è sufficiente che il semirimorchio rechi sulla parte posteriore la propria targa di immatricolazione e il segno distintivo dello Stato in cui è immatricolato, senza l'impiego di targa ripetitrice.

Si prega di voler assicurare la più ampia diffusione della presente circolare.

(1) Comma sostituito dalla Circolare 8/2/2007 Prot. n. R.U. 13306.

La recente riforma del N.C.d.S.⁹ ha previsto anche i rimorchi immatricolati (o reimmatricolati) in Italia dopo l'adozione di decreti attuativi non dovranno più avere la targa ripetitrice della motrice.

Veicoli con targa EE

Sono muniti di targa E.E (Escursionisti Esteri) i veicoli individuati dall'articolo 134 del Nuovo Codice della Strada e dall'articolo 340 del relativo Regolamento e, precisamente: gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi importati temporaneamente o nuovi di fabbrica acquistati per l'esportazione, che abbiano già adempiuto alle formalità doganali, se prescritte (non sono prescritte come abbiamo già detto per i veicoli UE), e che appartengano a cittadini italiani residenti all'estero o a stranieri che sono di passaggio.

Per tali veicoli che quindi appartengono a cittadini non residenti in Italia oltre alla speciale targa di riconoscimento è rilasciata una carta di circolazione della durata massima di un anno, salvo eventuale proroga. Essi sono considerati esportati all'atto dell'immatricolazione, e durante la permanenza in Italia restano assoggettati al regime della temporanea importazione.

All'atto dell'acquisto non viene corrisposto alcun diritto o tassa riguardante l'ingresso, né tributi equivalenti, che saranno successivamente corrisposti all'atto della definitiva esportazione.

Poiché durante il periodo di permanenza nel territorio italiano godono di apposita franchigia doganale, quando manchino o siano venute a cessare le condizioni di utilizzo fissate della più volte richiamata convenzione di New York, si configura il reato di contrabbando.

⁹ Operata con Legge n. 120 del 29 luglio 2010 Pubblicata in GU n. 175 del 29 luglio 2010, S.O. n. 171, in vigore dal 13/08/2010

Ai sensi del secondo comma dell'articolo 134 chi circola con la speciale carta di circolazione scaduta di validità è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria e alla sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo. La sanzione accessoria non si applica qualora al veicolo, successivamente all'accertamento, venga rilasciata la carta di circolazione, ai sensi dell'articolo 93.

La Corte costituzionale, con sentenza del 12 aprile 1996 n. 110 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale di questo secondo comma nella parte in cui prevede la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo anche quando sia disposta la proroga della carta di circolazione successivamente al sequestro del veicolo. Vale la pena riportare uno stralcio della motivazione del Giudice delle leggi, in quanto offre un interessante inquadramento della fattispecie. Precisa infatti la Corte:

il primo comma dell'articolo 134 " - che non distingue fra veicoli appartenenti a stranieri comunitari ed extracomunitari o a italiani che siano o meno residenti in paesi dell'Unione europea - regola sia l'importazione dall'estero sia l'acquisto in Italia finalizzato all'esportazione, assoggettando a una disciplina comune casi fra loro assai diversi. Non è chi non veda, infatti, come una cosa sia l'importazione temporanea del veicolo di proprietà dello straniero o dell'italiano residente all'estero e altra l'acquisto in Italia del veicolo che sarà successivamente esportato. A tale ultima ipotesi sogliono ascrivere quelle di abuso del diritto da parte dei cosiddetti importatori paralleli che, fruendo dei vantaggi fiscali assicurati in ambito comunitario ai veicoli "usati" (ma, in realtà, quasi nuovi), lucrano sulle differenze di prezzo fra i vari mercati nazionali.

L'esistenza di casi limite, tuttavia, non può giustificare misure sanzionatorie sproporzionate, quale la confisca del veicolo con carta di circolazione scaduta ai sensi dell'art. 134, comma 1, del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

Una simile sproporzione, come nota il giudice a quo, viene in risalto per l'applicazione, pure al caso di specie, dell'art. 213 richiamato dall'ultima parte del comma 2 della disposizione denunciata: allo scopo di recuperare il pagamento d'una modesta sanzione principale, si fa carico al contravventore delle spese di trasporto e di custodia del veicolo e, soprattutto, gli si impone la vendita coattiva, garantendo la restituzione all'avente diritto del "residuo eventuale" che può essere anche di gran lunga superiore all'importo dovuto.

La confisca obbligatoria in tutti i casi in cui sia scaduta la carta di circolazione, senza eccezione alcuna e senza valutazione delle diverse situazioni di fatto prospettabili all'autorità amministrativa competente, costituisce violazione del canone costituzionale della ragionevolezza. Sì che la disposizione in esame deve essere dichiarata incostituzionale al pari di quella già caducata con la sentenza n. 371 del 1994.

Siffatto esito non può, tuttavia, che essere limitato alla parte della disposizione che prevede la confisca quando il titolare del diritto sul veicolo abbia ottenuto (anche successivamente al sequestro) la proroga della carta di circolazione per le ragioni di fatto che avrà inteso sottoporre all'Amministrazione. Tale limitazione, se da un lato consente alla disposizione di operare con rigore nell'unica direzione ammissibile, quella dell'abuso del diritto, tenendo distinte le meno gravi violazioni del precetto, dall'altro assicura una soluzione immediata per quei casi meritevoli di considerazione da parte dell'ordinamento, giacché nella specie vi è già stata una immatricolazione provvisoria che darà luogo alla nazionalizzazione del veicolo o alla sua esportazione".

In relazione ai veicoli con targa EE i ministeri hanno dovuto prendere posizione per dirimere alcune problematiche o dare indicazioni operative.

Per arginare fenomeni di elusione della corresponsione dell'IVA la Circolare n. 111 del 02/08/1996 del Ministero dei trasporti e della navigazione aveva disposto che le targhe EE per veicolo introdotti temporaneamente da paesi UE, o diretti verso tali paesi, dovessero essere rilasciate con validità massima di 4 mesi. Tale disposizione è stata però revocata con la successiva Circolare dello stesso Ministero di cui si riporta integralmente il testo, sollecitando comunque l'operatore a prestare sempre la massima attenzione alla scadenza riportata sui documenti.

“Circ. Min. trasporti 21 luglio 1998, n. 63/98 - Articolo 134 del codice della strada - Immatricolazione di veicoli con targa EE. Modifica alla circolare n. 111/96 del 2 agosto 1996 D.G.

A seguito della circolare di cui all'oggetto questa Direzione ha dovuto registrare una serie di inconvenienti in cui incorrono i cittadini dell'U.E. che, dimorando in Italia per motivi di primaria importanza quali ad esempio lo studio, il lavoro, la ricerca scientifica, protraggano la propria permanenza per periodi di norma ben superiori ai 4 mesi.

In tali ipotesi la targa EE non viene rinnovata né gli interessati possono, allo stato, acquisire la targa nazionale.

Di conseguenza i citati soggetti vengono posti nell'impossibilità di utilizzare il proprio veicolo.

(...) è abrogato il termine di validità delle stesse di 4 mesi, già sancito dal(la) (...) circolare n. 111/96 del 2 agosto 1996 D.G.

Di conseguenza le targhe EE, ai cittadini dell'U.E., verranno rilasciate per il termine di validità fissato dall'art. 134 del codice della strada.”

Altra questione relativa ai veicoli con targa EE su cui si è dovuto pronunciare il Ministero dell'Economia e delle Finanze riguarda le tasse automobilistiche.

Si riporta al riguardo il testo della risoluzione:

Risoluzione - Ministero dell'Economia e Finanze - 01/08/2002 ,n. 258
Agenzia delle Entrate - Direzione Centrale Normativa e Contenzioso
Tassa di possesso per autoveicoli con targa E.E. (Escursionisti Esteri) - Cittadini non residenti in Italia

Art.1

La risoluzione fornisce chiarimenti in ordine al trattamento tributario ai fini della tassa di possesso per gli autoveicoli con targa E.E. (escursionisti esteri).

Sono pervenuti numerosi quesiti sul trattamento ai fini delle tasse automobilistiche dei veicoli con targa E.E. (Escursionisti Esteri).

Sono targati E.E i veicoli individuati dall'articolo 134 del Nuovo Codice della Strada e dall'articolo 340 del relativo Regolamento e, precisamente, i veicoli "importati temporaneamente o nuovi di fabbrica acquistati per l'esportazione, (...) e che appartengano a cittadini italiani residenti all'estero o a stranieri che sono di passaggio", per i quali "sono rilasciate una carta di circolazione della durata massima di un anno, salvo eventuale proroga, e una speciale targa di riconoscimento, (...)".

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione con la circolare n. 111 del 2 giugno 1996 ha indicato le modalità per ottenere l'immatricolazione e la proroga per le autovetture importate temporaneamente da paesi extracomunitari, precisando al punto C quelle relative ai veicoli destinati alla esportazione in paesi extracomunitari o importati temporaneamente da detti paesi e al punto F le modalità per la proroga di validità delle targhe E.E. Il Dipartimento dei Trasporti con la circolare del 23 dic.1999 Mot. A34 ha individuato le modalità per immatricolare i veicoli dei cittadini comunitari che abbiano un rapporto stabile con il territorio italiano.

L'articolo 5, comma 32, del decreto legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito nella legge 28 febbraio 1983, n. 53 stabilisce per i veicoli importati temporaneamente dall'estero l'obbligo di pagamento della tassa automobilistica nella stessa misura dovuta dai veicoli nazionali "solo per i periodi di imposta nei quali vengono utilizzati".

Gli articoli 8 e 18 del T.U. delle tasse automobilistiche (d.P.R. 5 febbraio 1953, n. 39) dispongono che le autovetture ed i motocicli ad uso privato, importati temporaneamente dall'estero ed appartenenti a persone residenti stabilmente all'estero, usufruiscono dell'esenzione dal pagamento della tassa di possesso per un periodo di tre mesi, decorso il quale possono circolare in Italia per altri nove mesi contro il pagamento di un dodicesimo della tassa annuale per ciascun mese di soggiorno.

L'articolo 8 al comma 5 precisa inoltre, che l'esenzione è subordinata "alla sussistenza di reciprocità di trattamento da parte del Paese estero nel quale risiede il possessore dell'autoveicolo temporaneamente importato".

Da quanto rappresentato consegue che le autovetture targate E.E. rilasciate a cittadini non residenti in Italia sono assoggettate al regime della temporanea importazione, e quindi all'applicazione della tassa automobilistica ai sensi dei citati artt. 8 e 18 del T.U. delle tasse automobilistiche.

Si rammenta, inoltre, che la Direttiva CEE n. 89/93 del 25 ottobre 1993, dopo aver individuato le tasse sugli autoveicoli dovute negli stati membri, (articolo 3) dispone che "Per quanto riguarda gli autoveicoli immatricolati negli Stati membri, le tasse di cui all'articolo 3 sono riscosse unicamente dallo Stato membro d'immatricolazione"(articolo 5);

Ne consegue che per evitare la doppia imposizione uno Stato membro non può applicare la tassa sugli autoveicoli ai mezzi immatricolati in altri stati membri.

Detta Direttiva, benchè annullata per la mancata consultazione del Parlamento Europeo, con sentenza della Corte di Giustizia del 5 luglio 1995, ha continuato a produrre i suoi effetti fino all'emanazione (cfr. punto 32 dalla stessa sentenza della Corte), della nuova Direttiva (1999/62/CE del Parlamento Europeo del 17 giugno 1999) che sostituisce la precedente e riproduce, al Capo II, nell'articolo 5, esattamente la normativa previgente.

Da ultimo, la scrivente evidenzia che ai fini dell'esenzione dal pagamento della tassa di possesso per i

Diamo conto infine della Circolare - Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 28/10/2003 ,n. 4100/M360 riferita al comma 1 bis dell'articolo 134, introdotto dalla Legge 1 agosto 2003, n. 214, (di conversione del decreto legge 27 giugno 2003, n. 151), ai sensi del quale « Al di fuori dei casi previsti dal comma 1, gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero o acquistati in Italia ed appartenenti a cittadini italiani residenti all'estero ed iscritti all'Anagrafe italiani residenti all'estero (A.I.R.E.) e gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato dell'Unione europea o acquistati in Italia ed appartenenti a cittadini comunitari o persone giuridiche costituite in uno dei Paesi dell'Unione europea che abbiano, comunque, un rapporto stabile con il territorio italiano, sono immatricolati, a richiesta, secondo

le norme previste dall'articolo 93, a condizione che al momento dell'immatricolazione l'intestatario dichiari un domicilio legale presso una persona fisica residente in Italia o presso uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264».

La citata circolare ha precisato: "nel caso di veicolo importato temporaneamente o acquistato in Italia a fini di esportazione, gli Uffici della Motorizzazione procedono al rilascio a nome del connazionali, ai sensi dell'art. 134 , comma 1, c.d.s., della targa EE e della relativa carta di circolazione (...) Se il connazionale richiede di immatricolare con targa nazionale, ai sensi dell'art. 134 , comma 1-bis, c.d.s., gli Uffici della Motorizzazione procedono secondo le modalità stabilite dall' art. 93 c.d.s."

Veicoli stranieri che circolano con targa e documenti provvisori

Già la sentenza della Pretura di Torino del 29 dicembre 1998 aveva affermato che la circolazione di un veicolo immatricolato all'estero con targa provvisoria scaduta integra violazione non dell'art. 93, comma sette, N.C.d.S., bensì dell'art. 132 comma 1 dello stesso codice, infrazione quest'ultima la cui sussistenza non comporta la sanzione accessoria della confisca, prevista, invece, dall'art. 93.

Tale orientamento giurisprudenziale è stato confermato dalla recente sentenza della Cassazione civile sez. II 04 dicembre 2009 n. 25677 in relazione ad un veicolo cancellato dal pubblico registro automobilistico tedesco per esportazione definitiva che circolava in Italia con permesso internazionale di circolazione scaduto. Si riporta una parte del testo di questa sentenza:

"tale fattispecie non è regolata dall'art. 93 C.d.S., comma 7, - che invero si riferisce alla circolazione di autoveicoli per i quali non sia mai stata rilasciata la carta di circolazione - ma dall'art. 132 C.d.S., il quale stabilisce al comma 1 che gli autoveicoli immatricolati in uno stato estero e, quindi, muniti di targa di circolazione, sono ammessi a circolare in Italia, una volta adempiute le formalità doganali, per la durata massima di un anno in base alla certificazione dello Stato d'origine (Cass. 23.1.1998 n. 618)". Secondo la Cassazione, la cancellazione dai pubblici registri "presuppone logicamente la pregressa immatricolazione del veicolo stesso, con conseguente esclusione dell'applicabilità dell'art. 93 C.d.S., comma 7, per le ragioni sopra esposte; la distinzione delle due ipotesi normative in esame è del resto confermata dall'affermazione resa nella parte motiva della sopra menzionata sentenza di questa stessa Corte 23.1.1998 n. 618 secondo cui la diversità delle sanzioni previste dall'art. 93 C.d.S., comma 7 e art. 132 C.d.S., comma 5, e in particolare la mancata previsione della confisca nell'ipotesi regolata dall'art. 132 C.d.S., non può non trovare giustificazione nella diversificazione deducibile dalla nuova normativa tra vetture prive di carta di circolazione perchè mai immatricolate (art. 93 C.d.S.) e vetture già immatricolate (ancorchè all'estero) e quindi già assoggettate ad una valutazione di congruità dei sistemi di sicurezza, come appunto nella fattispecie".

In realtà la richiamata sentenza Cassazione civile ,sez. I,23 gennaio 1998, n. 618 era riferita al diverso caso di circolazione con targa straniera (definitiva) decorso un anno dall'importazione in Italia ed al riguardo forniva la seguente ricostruzione giuridica:

"La circolazione in Italia di veicoli immatricolati in Stati Esteri non ricade, infatti, sotto la previsione dell'art. 93 settimo comma del nuovo codice della strada (...), il quale si riferisce alla circolazione di autoveicoli per i quali non sia mai stata rilasciata la carta di circolazione, ma è invece esplicitamente regolata dall'art. 132 c.s.; tale norma stabilisce al primo comma che gli autoveicoli immatricolati in uno stato estero, e quindi muniti di carta di circolazione, siano ammessi a circolare in Italia, una volta adempiute le formalità doganali, per la durata massima di un anno, in base alla certificazione dello Stato di origine. La violazione di tale primo comma comporta una specifica sanzione (...) senza che sia stabilita la confisca del veicolo; tale sanzione è diversa, per entità, e con riferimento alla confisca, da quella invece stabilita dall'art. 93 settimo comma per gli autoveicoli sprovvisti di carta di circolazione "ab origine".

La attuale normativa sulla circolazione innova dunque, non soltanto a quanto previsto dall'art. 58 del vecchio codice della strada (il quale, per quanto attiene la confisca del veicolo privo di carta di circolazione aveva richiesto l'integrazione disposta con l'art. 21 della legge n. 689 del 1981), norma oggi sostanzialmente corrispondente (con la menzionata integrazione) al nuovo art. 93 c.s.; ma anche e soprattutto all'art. 95 del vecchio codice stradale corrispondente al solo primo comma dell'attuale art. 132 c.s. infatti la violazione dell'art. 95 vecchio cod. della strada (circolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi immatricolati degli Stati Esteri) non era autonomamente sanzionata, a differenza di quanto accade con la nuova normativa (art. 132-5 c.s.). Nella vigenza della abrogata disciplina, si riteneva che con l'art. 95 cit. l'Italia avesse dato adempimento alla Convenzione di Ginevra 19 settembre 1949, resa esecutiva con L. 19.5.1952 n. 1049.

E sebbene tale Convenzione (art. 18) non prevedesse alcun termine alla cessazione di validità del certificato di immatricolazione nel Paese d'origine, poiché non era comminata dal cit. art. 95 alcuna sanzione per la circolazione del veicolo immatricolato all' Estero decorso l'anno dal suo ingresso in Italia, la ipotesi sanzionatoria era stata dalla giurisprudenza (Cass. 7452-90; 5177-89; 4664-93), ricondotta nell'ambito dell'art. 58 del vecchio codice stradale (come integrato dall'art. 21 L. 689-81) "non essendo configurabile altra violazione più specifica rispetto a quella di ordine generale" prevista da detta norma (così cass. 4653-93, in parte motiva). Con la nuova normativa, la situazione è però radicalmente cambiata, perché l'art. 132 c.s. prevede una sanzione specifica per la violazione del primo comma, diversa da quella stabilita dall'art. 93-7 comma c.s.; così come l'art. 134 del nuovo codice che regola la importazione temporanea di veicoli esteri, prevede una sanzione specifica in caso di violazione, laddove nel vecchio codice anche tali ipotesi veniva considerata sanzionabile solo ai sensi dell'art. 58 cit..

La diversità delle sanzioni previste dagli artt. 93 7 comma e 132 5 comma del nuovo codice stradale, e, in particolare, la mancata previsione della confisca nella ipotesi regolata dall'art. 132 c.s., non può non trovare giustificazione nella diversificazione deducibile dalla nuova normativa, fra vetture prive di carta di circolazione, perché mai immatricolate (art. 93 c.s.) e vetture già immatricolate (ancorché all'Estero) e quindi già assoggettate ad una valutazione di congruità dei sistemi di sicurezza.

Diversificazione che meglio corrisponde, tra l'altro, all'adempimento degli obblighi internazionali derivanti dalla menzionata Convenzione di Ginevra.

Nè appare ragionevole, allorché vi sia una immatricolazione in atto, fondare una misura vessatoria quale la confisca (misura ritenuta "grave" dalla Corte Costituzionale, e bisognevole di giustificazione: C. Cost. 371-94) sulla non provata standardizzazione dei sistemi di sicurezza dei veicoli (che potrebbero essere diversi, secondo il Pretore, in Italia e in Bulgaria) a fronte di una vettura cui la legge italiana riconosce comunque la possibilità di circolare per un intero anno sul territorio nazionale, senza preoccupazione alcuna in ordine a problemi di sicurezza; i quali non possono dunque, improvvisamente, divenire rilevanti alla scadenza dell'anno in questione. Va piuttosto sottolineato che, trascorso tale periodo, poiché lo Stato richiede a chi importi in via definitiva in Italia autoveicoli, l'adempimento di oneri fiscali e tributari, ove a tali oneri non si adempia, l'accesso nel territorio nazionale non può più essere consentito per tali veicoli, così come disposto dall'art. 132 4 comma c.d.s"

Con la recente sentenza la Cassazione estende pertanto la ricostruzione, offerta dalla stessa Corte nel 1998, al diverso caso della circolazione con documenti provvisori scaduti.

E' doveroso registrare che tale ricostruzione giurisprudenziale non trova concorde parte della Dottrina che in caso di circolazione con documenti provvisori scaduti ritiene applicabile l'articolo 93 c. 7¹⁰, riferendo l'articolo 132 solo ai veicoli muniti di documenti definitivi.

Dobbiamo infine ricordare quanto disposto dall'art. 207, recentemente modificato dalla L. 120 del 29 luglio scorso

Articolo 207. Veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE.

1. Quando con un veicolo immatricolato all'estero o munito di targa EE viene violata una disposizione del presente codice da cui consegue una sanzione amministrativa pecuniaria, il trasgressore è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta previsto dall'art. 202. L'agente trasmette al proprio comando od ufficio il verbale e la somma riscossa e ne rilascia ricevuta al trasgressore, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore medesimo.

2. Qualora il trasgressore non si avvalga, per qualsiasi motivo, della facoltà prevista del pagamento in misura ridotta, egli deve versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, una somma pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione. Del versamento della cauzione è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. La cauzione è versata al comando od ufficio da cui l'accertatore dipende.

2-bis. Qualora il veicolo sia immatricolato in uno Stato membro dell'Unione europea o aderente all'Accordo sullo spazio economico europeo, la somma da versare a titolo di cauzione, di cui al comma 2, è pari alla somma richiesta per il pagamento in misura ridotta previsto dall'articolo 202.

3. In mancanza del versamento della cauzione di cui ai commi 2 e 2-bis viene disposto il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non sia stato adempiuto il predetto onere e, comunque, per un periodo non superiore a sessanta giorni. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 214-bis⁽¹⁾.

4. Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai veicoli di proprietà dei cittadini italiani residenti nel comune di Campione d'Italia.

4-bis. (.....) ⁽²⁾.

(1) Ultimo periodo aggiunto dall'art.37 della L. n. 120 del 29/07/2010 pubblicata in GU n. 175 del 29/07/2010, S.O. n. 171, in vigore dal 13/08/2010

(2) Comma soppresso dall'art.37 della L. n. 120 del 29/07/2010 pubblicata in GU n. 175 del 29/07/2010, S.O. n. 171, in vigore dal 13/08/2010

Rassegna di giurisprudenza

Trib. Palermo, 29 gennaio 1982: L'affidamento a un cittadino residente in Italia di un veicolo in temporanea importazione configura il reato di contrabbando (art. 216 d. p. r. 23 gennaio 1973, n. 43) in quanto si verifica un uso al di fuori delle condizioni previste nell'art. 1 della convenzione di New York del 4 giugno 1954.

Cass. pen., 5/10/1982 : la nozione di "residenti all'estero" è intesa come abituale residenza di lavoro; così che al cittadino residente anagraficamente in Italia, emigrato all'estero per lavoro è concesso di importare in regime di esenzione doganale un autoveicolo per fini personali; tale agevolazione cessa con la vendita dell'autoveicolo.

Cass. pen., 19/11/1985: In base all'art. 11 della convenzione di New York del 4 giugno 1954, solo chi ha la residenza normale all'estero può usare in Italia un veicolo in importazione temporanea previa autorizzazione da parte del proprietario.

Cassazione penale sez. III, 18 maggio 1987: Qualora il residente all'estero, proprietario dell'autoveicolo straniero in temporanea importazione in Italia, sia costretto a lasciare il veicolo in territorio italiano a causa di guasto meccanico, non può il cittadino italiano residente in Italia, non autorizzato dalla dogana, usare il suddetto veicolo, neppure limitatamente ad un percorso di prova dopo la riparazione o ad un percorso di trasferimento dall'officina di riparazione ad un'autorimessa, senza incorrere nel reato di contrabbando. Infatti, il contrabbando d'indebito uso di autoveicolo in temporanea importazione non richiede alcun dolo specifico, essendo sufficiente la coscienza e volontà di usare in territorio italiano un autoveicolo straniero in temporanea importazione senza possedere i requisiti prescritti dalla legge, indipendentemente da qualsiasi fine di profitto. La confisca dell'autovettura, quale oggetto del contrabbando, ha natura obbligatoria e non richiede alcuna motivazione per la sua applicazione.

Cassazione penale sez. III, 21 febbraio 1989: Gli autoveicoli immatricolati in uno Stato membro della

C.E.E. debbono considerarsi, ai fini doganali, merce comunitaria. L'importazione degli autoveicoli in possesso della condizione di merce comunitaria non può integrare gli estremi del delitto di contrabbando doganale, indipendentemente dall'omessa presentazione dell'autovettura all'autorità doganale, perché il presupposto del delitto di contrabbando doganale è che si tratti di merce soggetta al pagamento dei diritti di confine, non dovuti a norma dell'art. 9 del Trattato di Roma. Il delitto di evasione I.V.A. all'importazione, previsto dall'art. 70 comma 2 d.P.R. 26 ottobre 1972 n. 633, è incompatibile con l'art. 95 del Trattato di Roma perché comporta sanzioni sproporzionate rispetto all'evasione I.V.A. negli scambi interni; sicché, in applicazione della sentenza n. 299 del 1986, resa il 25 febbraio 1988 dalla Corte di giustizia C.E.E., il fatto non è più previsto dalla legge come reato.

Cassazione penale sez. III, 07 novembre 1990: Rispondono del reato di contrabbando doganale il terzo ed il proprietario di un veicolo in importazione temporanea qualora quest'ultimo abbia autorizzato il primo ad utilizzare il mezzo, pur sapendo che lo stesso non ha la residenza normale fuori dal paese di importazione; tale requisito non è limitato ai cittadini che abbiano eseguito le prescritte variazioni anagrafiche, ma si estende anche a coloro che di fatto abbiano stabilmente trasferito all'estero la dimora abituale; e sempre in tema di contrabbando di veicoli sotto copertura di titolo di importazione temporanea, devono essere considerati terzi, non abilitati ad utilizzare il mezzo suddetto, anche i componenti della c.d. "famiglia nucleare o cellulare", qualora non siano residenti all'estero stabilmente, tra i quali rientrano anche i figli (nella specie, la corte ha ritenuto correo il padre che, stabilmente residente all'estero, aveva consentito al figlio, non residente con lui all'estero, di condurre un motoveicolo, importato temporaneamente).

Cassazione penale sez. III, 18 dicembre 1990 Non è configurabile il reato di contrabbando doganale nel caso di importazione - nel territorio nazionale - di autoveicolo immatricolato in uno Stato membro della CEE. Trattasi secondo l'intesa amministrativa intervenuta in ambito comunitario nel febbraio 1979, in applicazione dell'art. 68 bis Reg. CEE n. 223 del 22 dicembre 1976 (misure di semplificazione del regime di transito comunitario), di merce comunitaria, alla quale non sono applicabili i diritti di confine. Questi ultimi non sono esigibili, in virtù dell'art. 9 del Trattato CEE, che vieta l'imposizione di dazi doganali all'importazione ed ogni tassa di effetto equivalente. Nè è configurabile il reato sotto il profilo del mancato controllo al momento dell'introduzione della merce in Italia, poiché non è questa la finalità della disposizione "de qua", come è reso palese dalla astratta determinazione della pena, proporzionata al diritto di confine evaso.

Cassazione penale sez. III, 15 marzo 1994: Dalle disposizioni di cui agli artt. 2 e 31 della convenzione di New York del 4 giugno 1954, resa esecutiva in Italia con l. 27 ottobre 1957, n. 1163, e dall'art. 216 comma 2 d.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43, si desume che l'importazione temporanea di veicoli è subordinata alla duplice condizione che l'uso del veicolo appartenente a soggetto straniero con targa estera avvenga da parte di persona che abbia la sua abituale residenza all'estero, per fine privato ed in occasione di visita temporanea nel territorio dello Stato; in mancanza anche di una sola di dette condizioni l'utilizzazione del veicolo nel territorio dello Stato configura il reato di contrabbando sia nei confronti del terzo che, privo dei requisiti di legge, abbia fatto uso del mezzo, sia del proprietario che, conoscendo la situazione del terzo, tale uso abbia consentito. Cassazione penale sez. III, 14 ottobre 1994: Il superamento della linea doganale del comune di Livigno verso un limitrofo comune italiano e l'ingresso in questo comporta immissione nel territorio doganale italiano. Pertanto, poiché l'automobile estera che entra nel territorio doganale italiano deve essere importata col conseguente pagamento dei diritti di confine e dell'IVA, a meno che non si tratti di veicolo in uso privato cui debba applicarsi il regime di importazione temporanea a norma della Convenzione di New York del 4 giugno 1954, approvata e resa esecutiva in Italia con l. 27 ottobre 1957, n. 1163, e degli artt. 175, 176, 214 e 216 d.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43, il traffico di veicoli in uso privato, da e per il territorio del comune di Livigno, deve essere considerato come traffico internazionale cui si applicano, per la importazione temporanea in esenzione della emissione di documenti doganali e della prestazione di garanzie, le norme sopra richiamate. In conseguenza, gli autoveicoli coperti da titolo di importazione temporanea possono essere utilizzati in uso privato - nel quale rientra anche quello a scopi commerciali - da persona diversa dal proprietario non residente in Italia, a condizione che abbia residenza abituale fuori dal Paese di importazione e sia stata autorizzata, con procura speciale, dal proprietario. (Fattispecie in tema di ritenuta sussistenza di contrabbando).

Cass. pen., sez. III, 14 gennaio 1998, n. 1933: Concetto di normale residenza all'estero – si intende nel senso di abituale dimora all'estero, caratterizzata dall'elemento della permanenza in tale luogo e da quello (soggettivo) della volontà esplicita di abitarvi stabilmente, senza che abbia importanza il fatto che il soggetto si allontani anche per periodi lunghi per motivi di lavoro purché lo stesso mantenga il centro dei propri rapporti familiari e sociali e vi faccia abitualmente rientro.

Precisa la Cassazione: "l'aggettivo normale esprime una connotazione propria del concetto di residenza, distinguendo questa dal concetto di semplice dimora. La residenza è, invero, la dimora abituale e cioè normale, nel senso di conforme alla regola, al consueto e che, in quanto tale, si contrappone all'insolito, al precario, al saltuario, all'occasionale: come la residenza si contrappone, appunto, alla semplice dimora. I giudici di merito hanno escluso il requisito della residenza in territorio extradoganale (a Livigno) in ragione del fatto che l'attuale ricorrente svolgeva la propria attività lavorativa nel territorio doganale, rientrando a Livigno nel fine settimana, osservando, in particolare, che "diversa sarebbe stata la conclusione qualora l'imputato fosse tornato a Livigno dopo il lavoro, se non quotidianamente, almeno con una frequenza maggiore di quella risultante in atti, mostrando di considerare quella casa come la sua abitazione normale". Siffatta argomentazione, tuttavia, non tiene conto della non eludibile considerazione che, se le necessità quotidiane inducono una persona a svolgere la propria attività lavorativa fuori e talvolta lontano dalla propria residenza, ciò che rileva, al fine del mantenimento della residenza nel luogo originario, non è la maggiore o minore frequenza del rientro dal luogo di lavoro (frequenza che dipende dalla distanza e che, quindi, può avere una qualsiasi scansione temporale, anche di lungo periodo, ma il fatto che tale rientro avvenga quando è possibile e che nella residenza originaria venga mantenuto il centro dei rapporti familiari e sociali.

Altro argomento a confutazione della tesi sostenuta dai giudici di merito in relazione all'aggettivo normale di cui alla normativa in esame, discende dal diverso atteggiarsi, rispetto a tale aggettivo, delle nozioni giuridiche di residenza e di domicilio, nel senso che l'aggettivo stesso qualifica la nozione di residenza indicandone (come qui si sostiene) la stabilità (in forza della quale la residenza si differenzia dalla dimora), ma non quella di domicilio che, in quanto sede non della persona ma degli affari e degli interessi, si caratterizza per la principalità, rispetto ad altre eventuali sedi secondarie, e cioè per un requisito di importanza e non di durata (di guisa che, a proposito di esso, non avrebbe senso parlare di normalità). Conseguentemente, le parole residence normal dell'art. 2 della pi volte citata Conv. di New York vanno intese come abituale residenza all'estero, che ricorre sia quando il cittadino ha eseguito all'estero le prescritte variazioni anagrafiche, sia quando di fatto abbia stabilmente trasferito all'estero la dimora abituale. (cfr., in tal senso, le sentenze di questa Corte 11427-94, 5476-94 e 16071-94). Da tali puntualizzazioni discende che si deve tener conto, al fini di una corretta interpretazione delle parole residence normal, della nozione assunta dal nostro codice civile che, all'art. 43 definisce la residenza come il luogo in cui la persona ha la dimora abituale. Tale nozione è caratterizzata, come sopra precisato, dall'elemento obbiettivo della permanenza in un determinato luogo, e da quello soggettivo dell'intenzione di abitarvi stabilmente, sebbene si lavori in altro luogo e purché si confermi l'abitazione nel primo e vi si ritorni quando possibile. Decisivo, in una tale ottica, è l'elemento soggettivo, dal quale appunto discende che non si perde la residenza sol perché (...) ci si allontani, anche per lungo tempo, per motivi di lavoro o di cura o ancora diversi, dal momento che essa esprime la volontà di mantenere in quel determinato luogo il centro dei propri rapporti familiari e sociali.

Nel caso in esame, quindi, la residenza anagrafica a Livigno fa presumere, fino a prova contraria, la coincidenza tra residenza anagrafica e residenza effettiva. Gli elementi in senso contrario evidenziati dai giudici di merito (lavoro nel territorio doganale, dimora in altre città, rientro solo a fine settimana a Livigno) non costituiscono circostanze idonee a superare tale presunzione, in riferimento ad entrambi gli elementi costitutivi, obbiettivo e subiettivo, della nozione di residenza, in ordine ai quali, quindi, vanno ribadite le precisazioni già costantemente espresse da questa Corte (v.le decisioni sopra citate): quanto all'elemento obbiettivo, la durata della dimora non va intesa come assoluta continuità della medesima, ma soltanto come abitudine alla dimora: questa ultima perciò non viene meno in caso di interruzione del rapporto della persona con il luogo a causa dei suoi allontanamenti, anche se frequenti (come, nella specie, per motivi di lavoro) in relazione alla organizzazione e alle esigenze della vita moderna

che ha notevolmente aumentato le esigenze e le occasioni di spostamenti della persona da un luogo all'altro; quanto all'elemento soggettivo, esso non va inteso come intenzione di dimorare costantemente e definitivamente, senza limiti nel tempo e negli interessi, in un dato luogo, bensì come intenzione attuale di rimanere stabilmente in un luogo per un apprezzabile periodo di tempo, desunta da elementi concludenti.

Alla stregua di tali principi., essendo pacifico che l'attuale ricorrente aveva da lungo tempo la propria residenza anagrafica a Livigno, dove tornava settimanalmente al termine della propria attività lavorativa, deve ritenersi che egli avesse in quel luogo la propria stabile dimora e che nulla esclude la sua volontà di considerarla, in tal senso, abituale nel tempo.

Deve, pertanto, sulla base dei rilievi che precedono, concludersi che la sentenza impugnata, che è pervenuta alla affermazione di responsabilità negando la sussistenza dei presupposti per l'importazione temporanea del veicolo sulla base di una errata interpretazione della nozione di residenza, va annullata senza rinvio perché il fatto non sussiste, appunto perché nella specie ricorrevano i citati presupposti. All'insussistenza del reato, consegue l'eliminazione dell'ordine della confisca".

Cassazione penale sez. III, 14 maggio 1999 La Convenzione di New York del 4.6.54, approvata e resa esecutiva in Italia con la legge 27.10.57 n.1163, consente l'introduzione in franchigia temporanea di veicolo nel territorio dello Stato contraente, limitando tale trattamento ai soli veicoli appartenenti a persone aventi la loro residenza al di fuori dello Stato in cui avviene l'importazione e stabilendo, come condizione, che il veicolo sia importato per uso privato del soggetto che si giova della franchigia e in occasione di sua visita temporanea nel territorio dello Stato.

Trattasi - come si evince da quanto appena detto - di un regime eccezionale, contraddistinto da limitazioni soggettive e oggettive, che sono alla base della utilizzazione in franchigia del veicolo: condizioni che devono sussistere nella loro totalità; per cui, se anche una di esse viene a mancare, si configura il reato di contrabbando (art. 216 d.p.r. 23.1.73 n. 43), nei confronti sia del mezzo, sia del proprietario, che, conoscendo la condizione del terzo, tale uso consenta (cass. 11.5.94 n. 5476).

Non può, in particolare, ritenersi legittimo - a fronte di una disciplina normativa così nettamente delineata "l'uso precario e-o occasionale", da parte di terzi, poiché una simile flessibilità smentirebbe il regime della deroga rigorosamente limitato all'uso esclusivo da parte del soggetto ammesso all'esenzione. L'eccezione, costituente scriminante, dovrebbe, pertanto, identificarsi in una delle cause di giustificazione previste dalla legge penale. La lettura della sentenza impugnata nel contesto dei principi, sopra richiamati, smentisce l'assunto difensivo circa la contraddittorietà logica del pensiero, in essa espresso a proposito della ipotizzata liceità dell'uso temporaneo dell'autovettura, da parte del terzo, e della esclusione, subito ipotizzata liceità dell'uso temporaneo dell'autovettura, da parte del terzo, e della esclusione, subito dopo, di tale liceità. In realtà, i giudici di secondo grado ipotizzano, correttamente, come lecito "l'uso del tutto momentaneo e necessitato" del veicolo (dunque, se scriminato, come si è già precisato, da uno stato di necessità: art. 54 c.p.); mentre escludono, altrettanto correttamente, che possa ritenersi lecito, a fronte della richiamata disciplina normativa, l'uso in Italia, da parte di terzi, di un'autovettura estera, importata temporaneamente in esenzione doganale". Cassazione penale sez. III 13 gennaio 2010, n. 5035. "L'art. 719 Regolamento Commissione CEE 02/07/1993 n. 2454 pone come unici limiti, al fine dell'importazione temporanea di veicoli, che i veicoli siano importati da persone stabilite fuori dal territorio doganale, che l'utilizzo del veicolo sia fatto a fini privati; che l'immatricolazione sia a nome di una persona stabilita fuori dal territorio doganale." La sentenza richiama la Cass., Sez. 3^a, 14 gennaio 1998 -. 18 febbraio 1998, n. 1933, nella parte in cui afferma che l'espressione "residence normal" di cui all'art. 2 della convenzione di New York, va intesa come abituale residenza all'estero, che ricorre sia quando il cittadino ha eseguito all'estero le prescritte variazioni anagrafiche, sia quando di fatto abbia stabilmente trasferito all'estero la dimora abituale. Aggiunge inoltre "In proposito va sottolineato come la nozione di residenza sia caratterizzata dall'elemento obiettivo della permanenza in un determinato luogo (peraltro la durata della dimora non va intesa come assoluta continuità della medesima, ma soltanto come abitudine alla dimora), e da quello soggettivo dell'intenzione di abitarvi stabilmente, sebbene si lavori in altro luogo e purchè si confermi la abitazione nel primo e vi si ritorni quando è possibile."

Targa veicolo	Stato	Condizione veicolo	Regime	Violazioni	Sanzione	
Targa straniera definitiva (in caso di infrazioni si applica l'art. 207)	(di immatricolazione) UE ⁽¹⁾	Importazione comunitaria	Non si applica la normativa doganale. Ai sensi dell'art. 132 il veicolo può circolare per un anno poi deve essere nazionalizzato (cioè immatricolato in Italia). Durante tale anno può essere <u>condotto da chiunque. (anche residente in Italia).</u>	Circolazione con targa straniera essendo trascorso un anno	Art. 132 ⁽²⁾	
	(di immatricolazione) Extra UE	Importazione temporanea	Non sono tenuti al pagamento dei diritti doganali e non sono accompagnati da documenti doganali. Possono circolare in Italia solo 6 mesi all'anno (anche non consecutivi) . Per beneficiare di tale esenzione doganale il proprietario (straniero o italiano) deve essere residente all'estero ⁽³⁾ e venire in Italia per un periodo limitato (per studio, turismo, lavoro ecc) In tale periodo il veicolo può essere usato solo per uso privato (non può servizio taxi NCC ecc.) e deve essere condotto solo da residente all'estero (proprietario, suo parente entro 3° o persona con delega La delega non è necessaria se il proprietario è a bordo del veicolo): un residente in Italia può guidare un veicolo in temporanea importazione solo se a bordo è presente il proprietario o un suo parente entro il 3°	1)Conducente residente in Italia 2)Conducente residente all'estero non munito di delega né parente entro il 3° grado 3)Veicolo impiegato non per uso privato 4)Veicolo circola in Italia per più di 6 mesi	TULD ⁽⁴⁾	
		Importazione definitiva		Devono essere stati pagati i diritti doganali ⁽⁵⁾ Ai sensi dell'art. 132 il veicolo può circolare per un anno poi deve essere nazionalizzato	Omesso pagamento dei diritti doganali	TULD ⁽⁴⁾
					Adempite le formalità doganali, circolazione con targa straniera essendo trascorso un anno	Art. 132

Targa straniera provvisoria (rilasciata ai soli fini dell'esportazione)	(di provenienza del veicolo) UE ⁽¹⁾		Non è richiesto documento doganale ma solo fattura di acquisto.	Circolare con targa e documenti provvisori scaduti	Prima interpret: art. 93. Recente giurisprudenza: art. 132
	(di provenienza del veicolo) ExtraUE		E' richiesto documento doganale per il transito tra il confine e la dogana di destinazione	1) Circolare con valido documento doganale ma su tragitto diverso 2) Circolare con valido documento doganale ma intestato a persona diversa dal conducente 3) Circolare con documento doganale scaduto	Violazioni di competenza della polizia tributaria
				Circolare con targa e documenti provvisori scaduti	Prima interpret: art. 93 Recente giurispr.: art. 132
Targa EE (in caso di infrazioni si applica l'art. 207) Rilasciata per veicoli importati temporaneamente o acquistati per l'esportazione da residenti all'estero (Italiani o stranieri di passaggio). Viene rilasciata una carta di circolazione della durata massima di 1 anno , prorogabile.	(di residenza) UE ⁽¹⁾	Temporanea importazione (dal rilascio della targa)	Non si applica la normativa doganale pertanto, durante il periodo di validità della carta di circolazione il veicolo <u>può essere condotto da chiunque (anche residente in Italia).</u>	Circolazione con carta di circolazione è scaduta	Art. 134
	(di residenza) Extra UE		si applica la normativa doganale pertanto: <u>il conducente deve essere residente all'estero</u> (proprietario, suo parente entro 3° o persona con delega. La delega non è necessaria se il proprietario è a bordo del veicolo)	1) Conducente residente in Italia 2) Conducente residente all'estero non munito di delega né parente entro il 3° grado 3) Veicolo impiegato non per uso privato	TULD ⁽⁴⁾
				Circolazione con carta di circolazione è scaduta	Art. 134

Note

⁽¹⁾ Soggiacciono alla stessa normativa i veicoli immatricolati nel territorio doganale definito dal Reg. (CE) 23-4-2008 n. 450/2008 che ha sostituito il precedente regolamento comunitario 2913/92

⁽²⁾ Così la Circolare del Ministero dell'Interno del 24/10/2007. Si evidenzia che ai fini dell'applicazione dell'art. 132 quello che assume importanza è il fatto che il veicolo si trovi sul territorio Italiano da più di un anno. Poiché in ambito comunitario non sono previste formalità doganali che possono essere di ausilio a tal fine, può essere indice di tale permanenza l'acquisto della residenza da parte del proprietario, fermo restando che saranno possibili anche altre indagini (ad es. violazioni accertate a carico del veicolo)

⁽³⁾ Secondo l'orientamento giurisprudenziale dominante (si veda Cassazione 14/01/1998 n. 1933) la nozione di residenza abituale, richiamata dall'art 2 della Convenzione di New York del 1954 è caratterizzata " dall'elemento oggettivo della permanenza in un determinato luogo, e da quello soggettivo dell'intenzione di abitarvi stabilmente, sebbene si lavori in altro luogo e purché si confermi l'abitazione nel primo e vi si ritorni quando possibile. Decisivo, in tale ottica, è l'elemento soggettivo, dal quale appunto discende che non si perde la residenza sol perché ci si allontani, anche per lungo tempo, per motivi di lavoro o di cura o ancora diversi, dal momento che essa esprime la volontà di mantenere in quel determinato luogo il centro dei propri rapporti familiari e sociali"

⁽⁴⁾ Testo unico delle leggi doganali, DPR n. 43 /1973: art. 216, 282, 292 e 301 (contrabbando) Le violazioni di tale DPR sono di competenza della polizia Tributaria. La Polizia Municipale non ha competenza per l'accertamento di tali violazioni e dovrà quindi limitarsi a segnalarle all'organo di polizia competente, salvo procedere agli atti urgenti eventualmente richiesti dalla fattispecie accertata . Nei casi di contrabbando è sempre ordinata la confisca delle cose che servirono o furono destinate a commettere il reato e delle cose che ne sono l'oggetto ovvero il prodotto o il profitto (art. 301). Si applicano le disposizioni dell'articolo 240 del codice penale se si tratta di mezzo di trasporto appartenente a persona estranea al reato qualora questa dimostri di non averne potuto prevedere l'illecito impiego anche occasionale e di non essere incorsa in un difetto di vigilanza. Si segnala che il reato di contrabbando è depenalizzato se l'ammontare dei diritti di confine dovuti non supera euro 3.999,96 e non ricorrono le circostanze indicate dall'articolo 295, secondo comma. Le disposizioni degli articoli 301, 301-bis e 333 si osservano anche con riguardo alle violazioni depenalizzate. Si segnala inoltre che non procede al sequestro in caso di circolazione da oltre 6 mesi del veicolo in temporanea importazione.

⁽⁵⁾ Non sono dovuti i diritti doganali se si tratta di veicolo di proprietà da almeno 12 mesi di cittadino (italiano o straniero) che dopo essere stato residente all'estero per almeno 18 mesi continuati (i 18 mesi non sono necessari se trattasi di straniero) trasferisce la propria residenza in Italia