

PolMagazine

DRITTI AL PUNTO

SPECIALE POLIZIA EDILIZIA

PAG 8 | MARCO VENUTI
PAG 12 | DONATO SANGIORGIO

Un TUFFO nel PASSATO

PAG 20 | FRANCESCO DELVINO

QUI COMANDO IO: NAPOLI

PAG 24 | con il contributo del Comandante
CIRO ESPOSITO



Essere **LOCALE**
sentirsi **MUNICIPALE**

Un passo indietro per capire dove andiamo



FACITE AMMUINA, OVVERO FATE CONFUSIONE

**LA CONTROVERSA APPLICAZIONE DELL'ART. 93,
COMMA 1-BIS DEL CODICE DELLA STRADA,
ANCHE IN RELAZIONE ALLA RECENTE SENTENZA
DELLA CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA**



7-bis, rispettivamente precetto e sanzione, al fine di reprimere l'indiscriminato impiego di veicoli immatricolati all'estero da parte dei residenti sul territorio della Repubblica italiana.

In buona sostanza, il legislatore del 2018, in una norma da sempre dedicata alle "regole" dell'immatricolazione - e quindi non espressamente dedicata alla regolamentazione della circolazione dei veicoli immatricolati oltre confine - introduce il principio secondo il quale **decorsi sessanta giorni** dall'acquisita residenza anagrafica in Italia per il cittadino italiano, unionale o straniero, è vietato circolare con un veicolo immatricolato all'estero, trovando applicazione nei confronti di tutti i veicoli immatricolati all'estero, siano essi registrati in U.E./S.E.E. o in Paesi terzi (art. 93, comma 1-bis, C.d.S.), con l'esclusione delle specifiche fattispecie contemplate dal comma 1-quinquies, introdotto dalla dall'articolo 16-ter del D.L. 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni in legge 11 settembre 2020, n. 120, al fine di stemperare l'originario rigore della norma fino a quel momento applicabile, ed effettivamente applicata, nei confronti di determinate categorie di persone residenti in Italia. Oltre alla sanzione amministrativa pecuniaria principale, il procedimento sanzionatorio previsto dal comma 7-bis, contempla la cessazione immediata della circolazione del veicolo con applicazione delle disposizioni dell'art. 213 C.d.S., ed allo spirare del termine di 180 giorni dalla data della violazione, qualora il veicolo non sia stato nazionalizzato, ovvero non sia stato condotto fuori dai confini nazionali, esso è oggetto del provvedimento di confisca amministrativa ex art. 213 dello stesso codice stradale.



Quello che segue riteniamo essere non solo un commento accademico riguardo la posizione assunta dalla giurisdizione di merito nella Causa C-274/20, quanto una riflessione - da addetti ai lavori per gli addetti ai lavori - su come poter correre ai ripari per evitare di essere ulteriormente bacchettati dalla Corte di giustizia dell'Unione europea.

All'orizzonte, almeno per il momento, fatta salva la pubblicazione di eventuali circolari interpretative da parte dei dicasteri interessati che, è bene sottolinearlo, non potranno in alcun modo incidere sul contenuto della norma di diritto sostanziale, non sembra profilarsi alcun radicale cambiamento per gli operatori di polizia della mobilità i quali, a legislazione vigente, continueranno ad applicare precetto e sanzione ex art. 93, comma 1-bis e 7-bis, C.d.S., ciò in quanto il Trattato Costitutivo dell'Unione Europea non prevede il precedente vincolante, né la sentenza in parola ha effetti sospensivi o limitativi diretti riguardo all'operato dei Corpi e Servizi di Polizia Stradale italiani, tuttavia la Corte, nelle diverse materie del contendere, per prassi mantiene in generale una giurisprudenza costante e un continuo riferimento alle proprie precedenti sentenze cui, nel caso di specie, deve riferirsi la giurisdizione nazionale chiamata a pronunciarsi.

Come noto a tutti coloro che si occupano di polizia della mobilità, l'articolo 29-bis, comma 1, lett. a) e b), n. 1, del D.L. 4 ottobre 2018, n. 113, convertito con modificazioni in legge 1° dicembre 2018, n. 132, ha introdotto nell'articolo 93 del Codice della Strada nazionale, il comma 1-bis e

“All’orizzonte
non sembra profilarsi
un radicale cambiamento
per gli operatori
di polizia della mobilità”



che, come a noi tutti noto, prevede: «Salvo quanto previsto dal comma 1-ter, è vietato, a chi ha stabilito la residenza in Italia da oltre 60 giorni, circolare con un veicolo immatricolato all'estero».

La controversia, così per come si ricava dalla sentenza, si incentra nel merito della circolazione sul territorio nazionale di un veicolo immatricolato in altro Stato membro della UE (Slovacchia), messo a disposizione a titolo gratuito per un breve periodo a persona residente in Italia da oltre sessanta giorni (marito) da parte dell'intestatario residente nel Paese di immatricolazione (moglie). A seguito della contestazione il giudice del rinvio rilevava che, in forza del diritto nazionale applicabile, le persone che risiedono da più di 60 giorni in Italia non sono autorizzate a circolarvi con un autoveicolo immatricolato all'estero e, per farlo, sono obbligate a far immatricolare il veicolo in Italia, conformandosi a formalità amministrative complesse e costose.

Il giudice precisava che l'immatricolazione di un autoveicolo in Italia, oltre alle spese di immatricolazione e all'iter burocratico piuttosto complesso, obbliga l'interessato a far revisionare nuovamente il veicolo in Italia, a pagare la tassa automobilistica in Italia anche per l'anno in corso, per il quale la corrispondente tassa è già stata pagata all'estero, e ad acquistare una nuova polizza assicurativa presso una compagnia italiana.

Detto giudice considerava che il divieto di circolazione in Italia con un autoveicolo immatricolato in un altro Stato membro, a prescindere dalla persona alla quale l'autoveicolo è intestato, imposto dalla normativa italiana a chiunque risieda in Italia da più di 60 giorni, costituisce una discriminazione fondata sulla cittadinanza. Inoltre, ritiene che l'obbligo di immatricolare in Italia autoveicoli già immatricolati in un altro Stato membro possa rendere difficile o limitare, in maniera indiretta ma notevole, l'esercizio, da parte dei cittadini dell'Unione interessati, di taluni diritti sanciti dal Trattato FUE.

Ciò premesso, il Giudice di pace di Massa, avventurandosi in considerazioni classiche da "Giudice di Pace" francamente poco condivisibili nella sua impostazione di massima, nell'ambito delle proprie facoltà ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte alcune questioni pregiudiziali.

Parola alla Corte

Secondo l'analisi offerta dalla Corte di giustizia dell'Unione europea nella Causa in questione la condotta è da ritenersi "scriminata" nella misura in cui il Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) nella versione consolidata pubblicata il 26 ottobre 2012 nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione

Fin qui tutto bene, si fa per dire

In effetti, già dalla prima lettura del novellato comma 1-bis, introdotto con il D.L. 113/2018, il tutto ci era apparso come una nota stonata non solo nei contenuti che, a nostro avviso in modo radicale non tenevano conto dei principi di libera circolazione all'interno dell'Unione europea, quanto al posizionamento del dispositivo di legge che non si inseriva nella naturale collocazione del Titolo V del codice stradale e segnatamente all'articolo 132, andando ad occupare un posto nel Titolo III, Capo III, Sezione III afferente i documenti di circolazione e immatricolazione, dove l'articolo 93 disciplina da sempre le "formalità necessarie per la circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi", nazionali! Ma siccome non si può mai stare tranquilli, in un contesto già non del tutto chiaro, ecco che si inserisce la pronuncia della Corte di giustizia dell'Unione europea - Sezione Sesta - con sentenza del 16 dicembre 2021 nella Causa C-274/20 a fronte dell'opposizione di GN (conducente residente in Italia da oltre 60 giorni) e WX (residente in Slovacchia e coniuge del conducente) nei confronti della Prefettura di Massa Carrara - Ufficio Territoriale del Governo di Massa Carrara (Italia) in merito alla violazione del precetto contemplato dall'articolo 93, comma 1-bis, del decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285 - Nuovo codice della strada

europea n. C 326/34 all'articolo 63, paragrafo 1, afferma che "Nell'ambito delle disposizioni previste dal presente capo sono vietate tutte le restrizioni ai movimenti di capitali tra Stati membri, nonché tra Stati membri e paesi terzi."

In buona sostanza la Corte fa proprio il principio che porta alla seguente conclusione, affermando che: " L'articolo 63, paragrafo 1, TFUE dev'essere interpretato nel senso che esso osta alla normativa di uno Stato membro che vieta a chiunque abbia stabilito la propria residenza in tale Stato membro da più di 60 giorni di circolarvi con un autoveicolo immatricolato in un altro Stato membro, a prescindere dalla persona alla quale il veicolo è intestato, senza tener conto della durata di utilizzo di detto veicolo nel primo Stato membro e senza che l'interessato possa far valere un diritto a un'esenzione, qualora il medesimo veicolo non sia destinato ad essere essenzialmente utilizzato nel primo Stato membro a titolo permanente né sia, di fatto, utilizzato in tal modo".

Fatta questa premessa, prendendo solo come spunto la sentenza di cui si tratta, è il caso di fare alcune precisazioni.

Cominciamo col dire che la normativa di base sulla libera circolazione delle persone a livello europeo è costituita dal **trattato sul funzionamento dell'Unione europea**, in particolare gli **articoli da 45 a 55**, dove per "libera circolazione delle persone" si intende il diritto di cambiare il proprio luogo di residenza per motivi di lavoro. Con tali motivazioni rientra nel diritto del cittadino di uno Stato membro dell'Unione europea stabilirsi in un altro Stato membro in cui assumere la residenza per lavorare o svolgere attività commerciali.

In tale contesto l'uso di un autoveicolo registrato in un altro Stato membro non è pienamente armonizzato a livello unionale. Si tratta di una



questione disciplinata dalla **Direttiva 1999/37/CE** sui documenti di immatricolazione dei veicoli, dalla **Direttiva 83/182/CEE** del **Consiglio** concernente le esenzioni fiscali applicabili all'interno della Comunità per l'ammissione temporanea di determinati mezzi di trasporto, e dalla Direttiva 2009/55/CE del Consiglio sulle esenzioni fiscali applicabili al trasferimento permanente di beni personali da uno Stato membro.

Ciò detto, nella ricorrenza del trasferimento di un veicolo da uno Stato membro dell'UE ad un altro, l'obbligo di immatricolazione nel Paese ove è stata fissata la nuova residenza è soggetto a specifiche norme che variano a seconda che il trasferimento avvenga in via temporanea o permanente, in base alla durata del soggiorno ed alla legislazione del Paese nel quale ci si trasferisce.

Un esempio, per capire

Possiamo affermare che comunque, solitamente, quando l'intestatario della carta di circolazione trasferisce la sua residenza normale in un altro Stato membro, entro il termine di sei mesi dal suo arrivo è obbligato a chiedere l'immatricolazione (nazionalizzazione) nello Stato membro ospitante. Prendendo a esempio la legislazione vigente nella Repubblica di Slovacchia, Paese di registrazione del veicolo oggetto della controversia legale, l'art. 6 della legge n. 56/2001 prevede che:

(1) *Un veicolo stradale a motore e un rimorchio circolante su strada devono essere iscritti nel registro dei veicoli stradali, se la persona che lo guida ha nel territorio della Repubblica Slovacca*

a) residenza permanente, residenza di lungo periodo o, nel caso di un cittadino di un altro Stato membro, residenza temporanea di almeno 6 mesi in un anno solare, o cui sia stato concesso l'asilo, OMISSIS

“L'obbligo di immatricolazione nel Paese di nuova residenza è soggetto a norme specifiche”



A questo punto, in un esercizio puramente accademico ma ampiamente supportato da riscontri tratti dalla legislazione internazionale, comunitaria ed unionale, tenendo presente che parte della normativa è applicabile solo ai veicoli iscritti in Paesi terzi rispetto alla UE, vale la pena riassumere le norme che prevedono i termini di circolazione con i relativi periodi di esenzione.

Trattati internazionali

- La “Convenzione doganale relativa alla importazione temporanea dei veicoli stradali privati” firmata a New York il 4 giugno 1954, ratificata in Italia con legge 27 ottobre 1957, n. 1163, consente la circolazione in Italia dei veicoli appartenenti a persone residenti all'estero 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.
- Secondo il contenuto dell'art. 9 § 2, di cui all'Annesso C alla “Convenzione relativa all'ammissione temporanea” fatta ad Istanbul il 26 giugno 1990, ratificata in Italia con legge 26 ottobre 1995, n. 479, “i mezzi di trasporto per uso privato possono restare nel territorio di ammissione temporanea per un periodo consecutivo o meno di sei mesi per periodo di dodici mesi.”

Legislazione comunitaria / unionale

- **Veicolo immatricolato in un paese extra-UE utilizzato da persona residente al di fuori del territorio doganale UE.**
Secondo quanto stabilito dal Codice Doganale dell'Unione (CDU) e dal Regolamento delegato UE, del 29 luglio 2015, n. 2446 (RD), i beni (veicoli) ammessi al regime di ammissione temporanea possono rimanere nel territorio dell'UE per un periodo massimo di 24 mesi; ai sensi e per gli effetti dell'art. 217, § 1 lett. c punto iii, Reg. Del. C.D.U., il mezzo di trasporto stradale non può permanere all'interno del territorio doganale unionale per un periodo superiore a 6 mesi, trascorsi i quali o viene importato o altrimenti cade automaticamente in posizione di contrabbando.
- **Direttiva 83/182/CEE del Consiglio del 28 marzo 1983 relativa alle franchigie fiscali applicabili all'interno della Comunità in materia d'importazione temporanea di taluni mezzi di trasporto.**
Ai sensi della direttiva, l'esenzione di un autoveicolo privato ad uso privato è concessa per un periodo intermittente o continuativo non superiore a sei mesi in dodici mesi consecutivi.

Sicché, nell'eventualità in cui un cittadino Italiano acquisisca la residenza nella Repubblica Slovacca, e voglia circolare con il suo veicolo immatricolato in Italia lo potrà fare ma solo per 6 mesi, allo spirare dei quali si troverà innanzi ad un bivio: rimpatriare il veicolo o nazionalizzarlo nel Paese di adozione.

Attraverso questo esempio è di tutta evidenza che la regolamentazione italiana non offre alcuna caratteristica di reciprocità nella misura in cui l'articolo 93, comma 1-bis, C.d.S., in alcun modo coordinato con le modifiche apportate all'art. 132 dello stesso codice, nell'andare a fissare il termine di sessanta giorni dall'acquisita residenza in Italia, ad un'attenta analisi determina un'accelerazione circa l'obbligo di procedere alla nazionalizzazione del veicolo registrato oltre confine per gli intestatari che assumono la residenza in Italia. In siffatta ipotesi, infatti, il termine di un anno contemplato dall'art. 132 si riduce ai sessanta giorni previsti dal comma 1-bis dell'art 93.

Giova ricordare che la proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante norme per la semplificazione del trasferimento all'interno del mercato unico dei veicoli a motore immatricolati in un altro Stato membro, risalente al 2012 e mai entrata in vigore, all'articolo 4 stabiliva una regola chiara e semplice: **“se l'intestatario della carta di circolazione trasferisce la sua residenza normale in un altro Stato membro, deve chiedere l'immatricolazione del suo veicolo entro i sei mesi seguenti il suo arrivo.”**

Come rilevato dalla Corte, utilizzando altri argomenti ed attraverso una impostazione a tratti anche meno condivisibile, il periodo di 60 giorni concesso dal comma 1-bis dell'articolo 93 C.d.S. per provvedere alla nazionalizzazione del veicolo immatricolato all'estero da parte di chi ha stabilito la residenza in Italia, qualora rapportato alla normativa generale internazionale ed interna a ciascuno Stato membro dell'Unione europea, appare sicuramente discriminatorio nella misura in cui non trova alcun formale riscontro giuridico.

- **Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero e che abbiano già adempiuto alle formalità doganali o a quelle di cui all'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, se prescritte.**

Secondo l'art. 132 C.d.S. (Circolazione dei veicoli immatricolati negli Stati esteri) il veicolo è ammesso a circolare in Italia per la durata massima di **un anno**.

- **DIRETTIVA 2009/55/CE DEL CONSIGLIO del 25 maggio 2009 relativa alle esenzioni fiscali applicabili all'introduzione definitiva di beni personali di privati provenienti da uno Stato membro.**

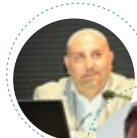
L'esenzione prevista da tale direttiva non si applica all'imposta sul valore aggiunto, alle accise, agli oneri speciali o periodici e alle tasse riscosse sull'uso di un autoveicolo in un determinato Paese, come la tassa di immatricolazione dei veicoli a motore e la tassa di circolazione. La condizione per l'esenzione è l'uso dell'autoveicolo per almeno **sei mesi** prima del cambio di residenza, fatto che deve essere provato dal proprietario del veicolo. Ai fini della direttiva, per residenza si intende il luogo in cui una persona risiede normalmente per almeno 185 giorni in ciascun anno solare, per i suoi legami personali e di lavoro, o per una persona che non ha legami di lavoro, per i legami personali che determinano uno stretto legame tra l'interessato e il luogo in cui risiede.

Dunque, per concludere, a nostro parere i contenuti di cui agli articoli 18, 21, 26, 45, da 49 a 55 e da 56 a 62 TFUE non devono essere interpretati, come ha fatto la Corte, nel senso che essi ostano alle disposizioni generali previste dal riformato articolo 93 del nostro C.d.S. e ciò in quanto il principio di limitare la circolazione dei veicoli di altri Stati sul nostro territorio, trova già fondamento nei trattati

internazionali ma soprattutto nelle norme di diritto interno di ogni Stato membro dell'Unione. Ciò che invece appare **ampiamente ed ingiustificatamente discriminatorio è il limite perentorio fissato in 60 giorni** per adempiere alla nuova registrazione in Italia del veicolo immatricolato all'estero che, così come più sopra illustrato, non trova precedenti nel diritto internazionale ed unionale. Tuttavia non sottovaluti il lettore più attento che la miniriforma del codice stradale del 2018, altro non è che il frutto di un'onda emotiva adottata dall'esecutivo attraverso la solita legiferazione d'emergenza, poi convertita in legge, la cui finalità era, e giustamente è, quella di contrastare - tra l'altro con ampi ed efficaci risultati - la pratica legata all'indiscriminato impiego di veicoli immatricolati all'estero da parte di residenti sul territorio della Repubblica Italiana. Come trovare la via d'uscita dalla situazione venutasi a determinare, e che certamente - e perché no anche giustamente - spianerà la strada ai ricorsi in opposizione a fronte delle intervenute contestazioni amministrative? Semplicemente chiarendo il contenuto della norma nazionale (art. 93, comma 1-bis, C.d.S.) che a questo punto, facendo tesoro dei contenuti di tutta la legislazione internazionale ed unionale recepita nel nostro ordinamento giuridico, dovrebbe:

1. essere trasferita nella sua naturale collocazione, ossia nell'articolo 132 C.d.S.;
2. specificare che è indirizzata a chiunque ha assunto la residenza anagrafica in Italia da oltre sei mesi sia esso: cittadino italiano, unionale o di Paese terzo rispetto alla U.E./S.E.E.

Ancor più risolutivo di una modifica ad una norma interna al singolo Stato membro, nel caso di specie quella italiana, sarebbe auspicabile l'introduzione di un Regolamento UE - quindi di immediata applicazione - atto ad armonizzare la prassi nell'UE a 27 e valido ai fini SEE, sì da fare chiarezza in un settore già abbastanza complicato come quello della circolazione internazionale dei veicoli, e nel quale non sentiamo il bisogno di altra "ammunna"!



a cura di **Gianluca FAZZOLARI***
e **Raffaele CHIANKA****

**Sostituto Commissario della Polizia di Stato specializzato in controllo documentale, tecniche investigative e servizi di polizia stradale*

***Consulente ed esperto internazionale in materia già Ispettore Superiore s.U.P.S. della Polizia di Stato*

Pur garantendo la massima affidabilità riguardo al contenuto di quanto precede, gli autori non rispondono dei danni derivanti dall'uso dei dati e delle notizie ivi contenute. Quanto precede rispecchia esclusivamente l'interpretazione degli autori, e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione dello Stato da cui uno di essi dipende.