

TITLE	TARGHE STRANIERE
SUMMARY	<p>E' palese l'aumento delle vetture che vediamo in strada con targa straniera, talvolta tedesca, talvolta dei paesi dell'Est. Un boom del turismo? Poco probabile, dato che spesso sono guidate da persone che parlano italiano e che non sono oriundi che rientrano in patria.</p> <p>Vediamo insieme di fare luce su questo fenomeno.</p>
AUTHOR	Giovanni Tortorici
CHECKED	Andrea Ottavio Bertolotti - Ermanno Molinari
APPROVED	Consiglio Direttivo AIAGA

FILENAME: TARGHE STRANIERE.DOC

HISTORY LOG

AUTHOR	DATE	COMMENT
G. Tortorici	21 Luglio 2012	First edition
E. Molinari	30 Agosto 2012	Alcune precisazioni sulle dichiarazioni delle associazioni

SOMMARIO

1	INTRODUZIONE	3
2	VISUALIZZAZIONE FLASH DEL FENOMENO	3
3	AUTOMOBILE: UNA CASSA CONTINUA	3
4	...E SE ME LO CHIEDESSE L'AZIENDA?	3
5	I PARERI DELLE ASSOCIAZIONI DI SETTORE.....	6
6	ALCUNE "ITALICHE" INTERPRETAZIONI	7
7	VALUTAZIONI OGGETTIVE DELLE NORME	8
8	BREVE PRONTUARIO E SCHEMA LOGICO.....	11
9	CONCLUSIONI.....	13

1 INTRODUZIONE

Il bisogno aguzza l'ingegno ed in tempi di crisi può capitare che in azienda venga posta la questione di come risparmiare sulle vetture, magari limitando al minimo il downsizing e cercando rifugio nella differente fiscalità e nei prezzi più competitivi di altri paesi europei – analizziamo i risvolti di questo proliferare di targhe straniere e spieghiamo quali sono le motivazioni di questo fenomeno, con elementi positivi e negativi, con l'oggettiva intenzione di fornire informazioni relative al fenomeno ed elementi tecnico legali che vi permetteranno di fare autonomamente le vostre valutazioni.

2 VISUALIZZAZIONE FLASH DEL FENOMENO

Il meccanismo più utilizzato è il seguente: si prende una vettura in leasing da una società straniera ed il gioco è fatto. Ancora più perverso il giro di rivendere la vettura ad una società estera che ritarga la vettura con targa straniera del proprio paese e poi la noleggia all'ex proprietario italiano.

Come primo effetto di questa operazione, si ottiene un regime fiscale più mite rispetto a quello nostrano. Poi aggiungiamo che nel libretto di circolazione mancheranno alcuni elementi caratterizzanti e quindi potrebbe essere possibile che la vettura non risulti fiscalmente a carico del locatario – se poi aggiungiamo che le multe prese con fotografia della targa, senza essere fermati dalle autorità, non hanno alcun valore legale e quindi non vengono pagate e si salvano i punti sulla patente.

Questa è la prima foto del fenomeno. Vediamo gli elementi "scatenanti".

3 AUTOMOBILE: UNA CASSA CONTINUA

Considerando che l'automobile si trova sotto un fuoco incrociato di aumenti, è evidente che qualche reazione come quella delle targhe straniere sono da mettere in conto. Se la stabilizzazione finanziaria si raggiunge con questi mezzi, è evidente che si tende a strozzare un mercato già in crisi: il decreto legge 138 del 13 Agosto 2011 ha di fatto inasprito l'Imposta Provinciale di Trascrizione (IPT) con percentuali a dir poco impressionanti. Il superbollo, l'aumento dell'iva, delle accise sui carburanti e delle polizze rca ha poi contribuito a devastare il mercato dell'auto.

La legge di riforma del mercato del lavoro, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 153 del 3 luglio 2012, contiene alcune misure fiscali, finalizzate alla copertura delle spese (articolo 4, commi 72-76, legge n. 92/2012). Fra le novità, deducibilità al 27,5% per le spese relative ai mezzi di trasporto non utilizzati esclusivamente come beni strumentali da imprese e professionisti (attualmente fissata al 40%). Scende, inoltre, dal 90 al 70% la deducibilità delle spese dei veicoli dati in uso promiscuo ai dipendenti per la maggior parte del periodo d'imposta. Tali disposizioni si applicano a decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello di entrata in vigore della legge

È chiaro che con questo regime si diffonde la voglia del "si salvi chi può".

4E SE ME LO CHIEDESSE L'AZIENDA?

Il fenomeno somiglia in grande a quello degli autocarri di qualche anno fa, dove alcuni SUV (codice M1) venivano omologati invece come autocarro (codice N1), definendolo mezzo di lavoro, in modo da risparmiare sul fisco....oggi le cose sono parecchio più difficoltose, dato che questi escamotages durano poche stagioni non essendo strutturali e si basando sull'italica inventiva per aggirare le leggi.

Precisiamo che si tratta di pratiche "border line" che eticamente sono scorrette, dato che tentano di aggirare vuoti normativi per trarne profitto, quindi siamo ancora nel limite della legalità. Con i leasing stranieri si cerca di nascondersi al fisco, dato che le società straniere non hanno obblighi verso l'anagrafe tributaria italiana. Se le forze dell'ordine fermano una macchina straniera con

guidatore italiano, conoscendo il fenomeno, potrebbero segnalare la cosa alla GdF, accendendo i riflettori sulla vs azienda, anche se la cosa rimane nella "legalità" che vi stiamo per enunciare, tra "vantaggi" e rischi"

Una delle soluzioni più comuni prevede il leasing tedesco, che si basa sull'immatricolazione dell'auto in questione con targa "Zoll" (Zollkennzeichen), ossia quelle temporanee tedesche quelle che si vedono in giro con la banda rossa. Esse sono state studiate, per i non residenti e i cittadini non tedeschi. Valgono al massimo 12 mesi, sono naturalmente rinnovabili e costano un importo fisso di 1.900 euro l'anno tenendo conto che in Germania l'IVA è al 19% e non al 21% come in Italia. Tutto ciò escluso il bollo (tedesco), che sembra sia in odore di abolizione dal e dal 2014 – il bollo costa in funzione dei kW come in Italia, ma molto e di norma non supera i 400 euro l'anno, anche per auto particolarmente potenti (p.e. le supercar). Per una citycar si paga qualcosa come 46,21 euro l'anno di bollo: è un valore molto vantaggioso.



La circolazione in Italia di veicoli immatricolati in stati esteri non ricade sotto la previsione dell'art. 93, 7° comma, nuovo codice della strada, che si riferisce alla circolazione dei veicoli per i quali non sia mai stata rilasciata la carta di circolazione, ma è invece esplicitamente regolata dall'art. 132 stesso codice, il quale stabilisce al 1° comma che gli autoveicoli immatricolati in uno stato estero e, quindi, muniti di targa di circolazione, siano ammessi a circolare in Italia, una volta adempite le formalità doganali, per la durata massima di un anno, in base alla certificazione dello stato d'origine; consegue che non può essere disposta la confisca dell'autoveicolo privo di carta di circolazione, ma già immatricolato all'estero, che circola sul territorio nazionale successivamente alla scadenza dell'anno. Cassazione, sez. I, 23-01-1998, n. 618. Archivio circolazione, 1998, 443.

Alla scadenza dell'anno è possibile ottenere una nuova targa doganale con una procedura che consente di evitare di ricadere nei casi di violazione dell' Art. 93 C.d.S. 7° comma.

Descrizione	Costo
Radiazione per esportazione, omologazione TUV ed emissione di targa doganale, assicurazione RC della durata di 3 mesi	Euro 1.900 Iva inclusa (escluso bollo tedesco circa 120 euro in base ai Kw)
Radiazione per esportazione, omologazione TUV ed emissione di targa doganale, assicurazione RC della durata di 6 mesi	Euro 2.250 Iva inclusa (escluso bollo tedesco circa 240 euro in base ai Kw)
Radiazione per esportazione, omologazione TUV ed emissione di targa doganale, assicurazione RC della durata di 12 mesi	Euro 2.950 Iva inclusa (escluso bollo tedesco circa 400 euro in base ai Kw)
Rinnovo targa Zoll della durata di 3 mesi	Euro 750 Iva inclusa (escluso bollo tedesco circa 120 euro in base ai Kw)
Rinnovo targa Zoll della durata di 6 mesi	Euro 1.100 Iva inclusa (escluso bollo tedesco circa 240 euro in base ai Kw)
Rinnovo targa Zoll della durata di 12 mesi	Euro 1.900 Iva inclusa (escluso bollo tedesco circa 400 euro in base ai Kw)

Per effettuare queste operazioni non è necessario trasferire la vettura: bastano carta di circolazione e certificato di proprietà. Naturalmente ci sono alcuni accorgimenti e particolarità, come per le eventuali revisioni dei veicoli che devono essere effettuate prima di radiare le targhe, oppure supplementi per veicoli particolari: p.e. di costruzione americana richiedono € 350 extra per l'omologazione.

In questo modo, l'unica cosa da fare è avere l'accortezza di ritargare l'auto una volta all'anno ed il gioco è fatto, rispettando la legge.

I siti internet che forniscono servizi di leasing tedesco, servizio "targhe", ecc... sono numerosi, ma si precisa che questa tipologia di approccio porta a quello che si chiama la "tecnica dei furbetti", legale perché ci sono buchi legislativi europei....sulla convenienza economica, non vi sono molti dubbi – basta guardare la tabella che segue:

FISCALITA' NOLEGGIO A LUNGO TERMINE CON TARGA TEDESCA				
SOGGETTI UTILIZZATORI	AUTOVETTURE ED AUTOVEICOLI		PRESTAZIONI ACCESSORIE (manutenzione, riparazione, ricambi, carburante, ecc..)	
	REGIME IVA	IMPOSTE DIRETTE	REGIME IVA	IMPOSTE DIRETTE
Esercente arte e professione	detrazione totale	deducibilità del 50% nel limite dell'ammontare dei canoni proporzionalmente corrispondente al costo del veicolo che non eccede 18.075,99 Euro, limitatamente ad un solo veicolo e con ragguglio ad anno	non detraibile	deducibilità al 50%
Aziende: Uso strumentale (ovvero le auto sono oggetto dell'attività propria dell'impresa e in assenza di esse non può essere esercitata l'attività aziendale)	detrazione totale	interamente deducibile	detrazione totale	interamente deducibile
Aziende: Uso non strumentale all'attività d'impresa	detrazione totale	deducibilità del 50% nel limite dell'ammontare dei canoni proporzionalmente corrispondente al costo del veicolo che non eccede 18.075,99 Euro, limitatamente ad un solo veicolo e con ragguglio ad anno	non detraibile	deducibilità al 50%
Aziende e esercenti arti e professioni: Uso promiscuo a dipendenti* per la maggior parte del periodo d'imposta	detrazione totale	interamente deducibile*	non detraibile	interamente deducibile*

Agente o rappresentante di commercio	detrazione totale	deducibilità all'80% nel limite dell'ammontare dei canoni proporzionalmente corrispondente al costo del veicolo che non eccede 25.822,84 Euro, con ragguglio ad anno	detrazione totale	deducibilità al 80%
--------------------------------------	-------------------	--	-------------------	---------------------

5 I PARERI DELLE ASSOCIAZIONI DI SETTORE

ANIASA (**A**ssociazione **N**azionale **I**ndustria dell'**A**utonoleggio e **S**ervizi **A**utomobilistici) ha segnalato più volte al Ministero dell'Economia il fenomeno ambiguo del "leasing straniero".

Ma cosa vuol dire "leasing tedesco"? Non pagare il superbollo introdotto sulle vetture oltre 250 CV (le tasse di possesso rispondo alle leggi tedesche o ceche), eludere l'aumento dell'Ipt, ma soprattutto essere invisibili al temutissimo "redditometro". Basta farsi un giro su internet per scoprire decine di offerte da parte di broker ed intermediari: supercar, Suv sopra gli 80 mila euro e auto di lusso inaccessibili alla gente comune. La parola d'ordine è privacy, perché come spiega una delle brochure, il "leasing tedesco offre evidenti, concreti e collaudati vantaggi in termini di rintracciabilità e riservatezza: non risultano informazioni relative alle auto utilizzate nelle banche dati leasing o finanziarie, né ovviamente di altri enti o registri". Ma ci sono altri "benefit" secondo chi lo promuove: "non pagare le multe comminate in Italia" e "l'auto non può essere posta sotto sequestro". Il paradosso è che è tutto legale, perché il sistema s'inserisce fra i cavilli delle normative comunitarie che consentono una durata di 12 mesi. Al termine dei quali è possibile un rinnovo: "Ci auguriamo un intervento immediato delle autorità per mettere fine a queste operazioni, spiega Gianluca De Candia direttore generale di ASSILEA (**A**ssociazione **I**taliana **L**easing).

Un fenomeno relativamente recente che ha preso piede soprattutto in Lombardia e Veneto. Numeri non ne esistono - sono ovviamente protetti dal segreto - soltanto stime: si parla di qualche migliaio di macchine registrate in questo modo, quasi tutte di lusso. "Lo abbiamo segnalato più volte al ministero dell'Economia", conferma Pietro Teofilatto di ANIASA, l'associazione delle imprese di auto-noleggio.

Non è un leasing - a dispetto del nome, con il leasing finanziario tradizionale non ha nulla che vedere, fa notare ASSILEA. In Italia può essere erogato soltanto da banche e da società finanziarie iscritte negli elenchi tenuti da Banca d'Italia. Quello "tedesco", invece, funziona con una fidejussione bancaria. L'auto viene cercata dal cliente presso il concessionario più comodo, deve essere fatturabile e se è già di proprietà del cliente può essere riscattata dalla società tedesca. In Germania, non dovendo rispondere agli obblighi previsti dalle tradizionali società di leasing italiane, non vengono chiesti documenti sul reddito e bilanci societari. Questa forma di messa a disposizione dell'auto - in palese contrasto con il leasing finanziario tradizionale, che in Italia può essere erogato esclusivamente da banche e da società finanziarie iscritte negli elenchi tenuti da Banca d'Italia - mira ad aggirare le norme regolamentari e fiscali nazionali.

Nel corso dell'audizione tenutasi martedì 24 luglio 2012 in Commissione IX Trasporti della Camera dei Deputati, ASSILEA ha auspicato un tempestivo intervento del legislatore e delle amministrazioni preposte (Agenzia delle Entrate, GDF, Banca d'Italia) per porre fine a tali operazioni illecite.

In particolare il 'falso leasing tedesco' è un prodotto proposto in Italia da alcuni soggetti commerciali con la formula del noleggio con targa tedesca (ma anche ceca) con fideiussione bancaria, che viene impropriamente pubblicizzato come contratto di leasing.

A conferma del chiaro intento elusivo dell'operazione, i principali siti che offrono questo prodotto pubblicizzano i vantaggi principali del noleggio con targa tedesca impropriamente denominato "leasing" con queste informazioni:

- la mancata segnalazione in Banca d'Italia e nell'Archivio Anagrafe tributaria dell'Agenzia delle entrate ("non viene occupata la capacità finanziaria del Cliente e non fa cumulo sul redditometro");
- impossibilità di porre sotto sequestro le automobili immatricolate all'estero;
- anche in seguito ad eventuali incidenti stradali, mancato aumento del premio assicurativo (in Italia con sinistri con colpa o concorso di colpa la polizza aumenta);
- intestazione del libretto di circolazione alla società commerciale tedesca;
- non si paga il superbollo in Italia;
- non si pagano le multe comminate in Italia.

È necessario quanto prima arginare questa modalità scorretta di acquisto dell'auto e, soprattutto, far sì che non venga confusa con il leasing finanziario tradizionale.

Nel 2011, secondo i dati ASSILEA, il leasing Auto ha registrato uno stipulato di 5,7 miliardi di Euro. In particolare, la dinamica è stata positiva nel sotto-comparto del leasing di autovetture (2,5 miliardi di euro di stipulato), che ha visto un incremento dell'1,6% rispetto al 2010 e 78.000 nuovi contratti finanziati.

Il leasing consente a PMI, artigiani e professionisti di acquisire la disponibilità del veicolo dietro il pagamento di un canone periodico. Al termine del contratto, l'utilizzatore ha la facoltà - nel caso più frequente del leasing finanziario - di acquisire la proprietà del veicolo a fronte del pagamento di un'opzione finale d'acquisto prefissata al momento della stipula del contratto.

6 ALCUNE "ITALICHE" INTERPRETAZIONI

L'articolo 132 del Codice della strada parla di autoveicoli immatricolati in uno Stato estero. Nel mercato unico e secondo il diritto comunitario "Stato estero" è quello esterno agli Stati membri dell'Unione. Di conseguenza l'articolo 132 riguarda i veicoli "importati" e non i veicoli immatricolati "in altro Stato membro". Infatti, si ha importazione/esportazione fra Stato comunitario e Stato estero mentre fra Stati membri c'è semplicemente un trasferimento di merci o servizi.

Questa è una delle basi di difesa dei sostenitori del leasing "estero". Però l'interpretazione corretta è quella che segue.

L'articolo 132 del Codice della Strada, parla dei veicoli immatricolati all'estero, ma, non fa alcuna distinzione ulteriore. Per questo, non importa se il veicolo sia di proprietà dell'utilizzatore oppure sia stato preso in leasing o a noleggio a lungo termine; né ha rilevanza il fatto che il veicolo sia stato immatricolato in un Paese Ue e non in un Paese terzo: non solo l'articolo 132 non distingue esplicitamente tra le due ipotesi, ma implicitamente le accomuna. Il testo originario della norma, infatti, recita: "Gli autoveicoli, i motoveicoli ed i rimorchi immatricolati in uno Stato estero e che abbiano già adempiuto alle formalità doganali, se prescritte" etc... . Quest'ultimo inciso indica che le disposizioni si applicano sia ai veicoli immatricolati in Stati extracomunitari sia a quelli con targa di un Paese Ue, perché fa capire che l'articolo 132 vale anche per i veicoli per i quali le formalità doganali non sono prescritte, e questo è proprio il caso degli automezzi Ue. Infine, l'interpretazione del lettore non regge nemmeno dal punto di vista sistematico: il Codice della strada è una norma nazionale e non esiste un analogo Codice europeo (ogni Paese membro ha il proprio). In conclusione, confermiamo quanto abbiamo scritto.

Comunque l'articolo 132 del **Nuovo Codice Della Strada (NCDS)**. per i beni di lusso probabilmente non è un buon deterrente; le sanzioni vanno da 80 a 318 euro e sempre che venga contestata l'infrazione, cosa piuttosto difficoltosa, soprattutto se il trasgressore non viene fermato.

E' vero che l'articolo 132 del vigente Nuovo Codice Della Strada "non prevede il divieto di circolare con un veicolo con targa straniera trascorso oltre un anno dall'ottenimento della residenza in Italia del conducente o proprietario, ma unicamente di circolare con un veicolo entrato in Italia da oltre un anno".

Va però precisato che il Ministero dell'Interno con nota n° 300/A/1/27794/111/56 del 2007, afferma che anche nei confronti dei conducenti di veicoli esteri (compresi quelli comunitari) che dopo aver stabilito la loro residenza in Italia circolino sul territorio nazionale con veicoli di loro proprietà, senza aver proceduto a nazionalizzare il mezzo è configurabile l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 132 del Nuovo Codice della Strada.

In ambito europeo il proprietario di un veicolo deve immatricolare il veicolo nella nazione ove ha la propria residenza normale (Direttiva 83/182/CEE). Il residente in Italia non può invocare il regime di importazione temporanea del veicolo. Il residente all'estero deve reimmatricolare il veicolo entro un anno da quando è entrato in Italia o da quando ha trasferito la residenza in Italia.

Il termine di un anno è dato ai NON residenti in Italia. Non è mai invocabile, da parte del residente in Italia, il regime di importazione temporanea.

Per chi volesse approfondire, ricordiamo per dovere di cronaca che il Nuovo Codice della Strada è stato approvato con Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 - G.U. 18 maggio 1992, n. 114, S.O. - Testo coordinato ed aggiornato con le successive modifiche ed integrazioni, si compone di 245 articoli. Le variazioni sul codice, che ne modificano circa 80 articoli, sono state operate 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.

7 VALUTAZIONI OGGETTIVE DELLE NORME

La discussione è 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 mettono in difficoltà anche le forze dell'ordine.

Pur rientrando, infatti, le violazioni doganali nella competenza della Polizia Tributaria, non è infatti improponibile che una pattuglia di 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.

Partiamo da lontano: 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. **Questo è il punto di partenza.**

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 (ossia immatricolati in Italia), pena l'applicazione della sanzione pecuniaria di cui al successivo comma 5 (e non come spesso letto, dell'articolo 97 comma 3). **Ma anche con questo i problemi interpretativi non sono del tutto risolti.**

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

In ambito comunitario non esistono formalità doganali.

Il primo problema che si pone è stabilire se a tali importazioni sia applicabile l'articolo 132. In un primo tempo si era affermata 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 è stata suffragata da un importante parere del Ministero dell'Interno di cui si riportiamo 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”

Pertanto, 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 analoga 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.

Problemi interpretativi finiti? Tutt'altro perché 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.

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 ecc.).

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 comunitari.

Il caso delle targhe EE

I veicoli con targa EE (**E**scursionisti **E**steri) 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. 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. 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.

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 con un risoluzione della quale vi diamo gli estremi per chi volesse approfondire anche questa parte:

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

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, NCdS., 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. Confermiamo quindi la sola sanzione amministrativa dell'art. 132 comma 5, ossia da 80 a 318 euro.

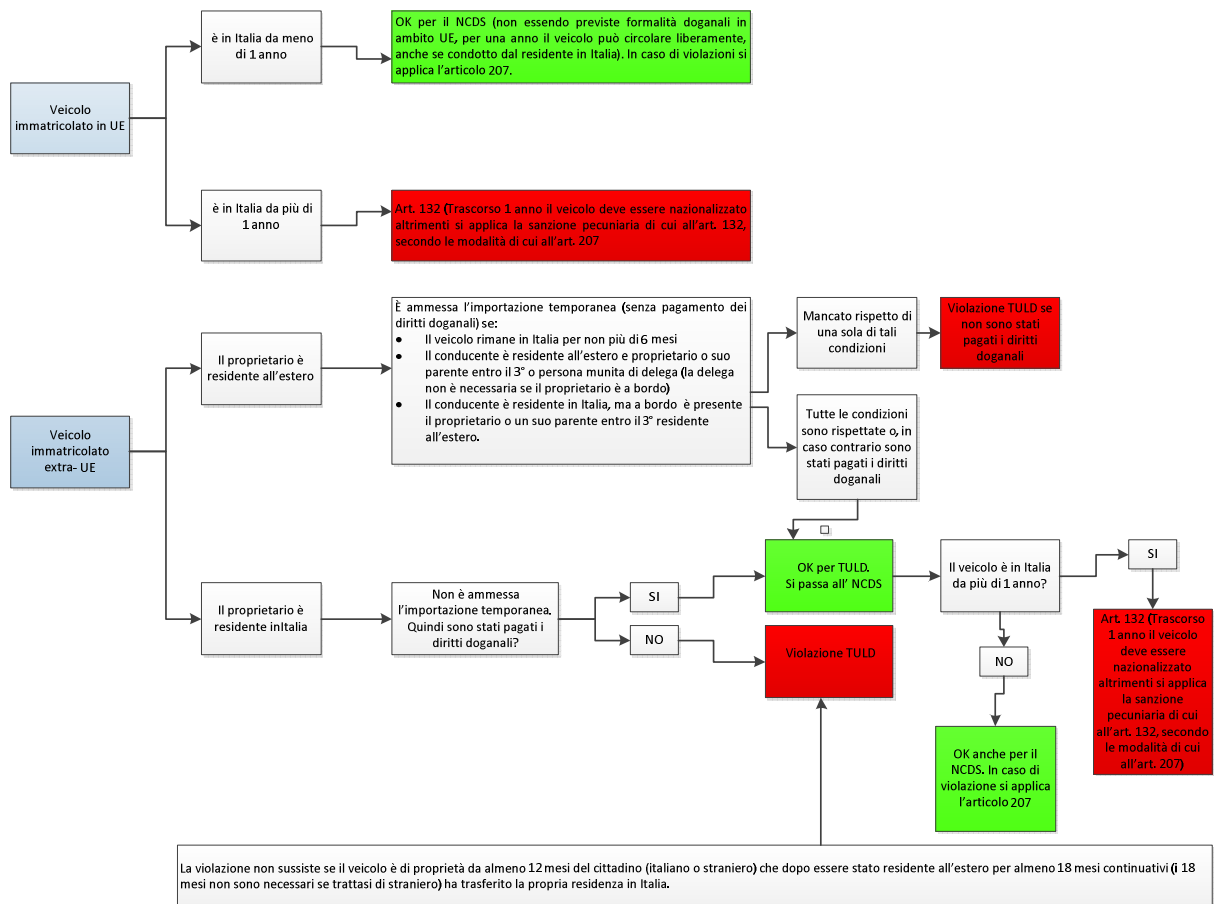
8 BREVE PRONTUARIO E SCHEMA LOGICO

Data la complessità, non ostante la superficialità della trattazione dell'argomento, indichiamo un tabella riassuntiva ed uno schema logico che possono essere d'aiuto per una rapida consultazione:

Targa Veicolo	Stato	Condizione Veicolo	Regime	Violazioni	Sanzioni
Targa straniera definitiva (in caso di infrazioni si applica l'art. 207)	di immatricolazione UE	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 condotto da chiunque. (anche residente in Italia).	Circolazione con targa straniera essendo trascorso un anno	Art. 132
	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 importazione temporanea 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 (Testo Unico delle Leggi Doganali)

		Importazione definitiva	Devono essere stati pagati i diritti doganali. Ai sensi dell'art. 132 il veicolo può circolare per un anno poi deve essere nazionalizzato	Omesso pagamento dei diritti doganali	TULD (Testo Unico delle Leggi Doganali)
				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		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 giurisprudenza: 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	(di residenza) UE	Temporanea importazione (dal rilascio della targa)	Non si applica la normativa doganale pertanto, durante il periodo di validità della carta di circolazione il veicolo può essere condotto da chiunque (anche residente in Italia).	Circolazione con carta di circolazione è scaduta	Art. 134

passaggio). Viene rilasciata una carta di circolazione della durata massima di 1 anno, prorogabile.	(di residenza) Extra UE	si applica la normativa doganale pertanto: il conducente deve essere 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)	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 (Testo Unico delle Leggi Doganali)
			Circolazione con carta di circolazione è scaduta	Art. 134



9 CONCLUSIONI

Indubbiamente il bisogno aguzza l'ingegno e certi fenomeni vengono indotti anche da comportamenti non del tutto trasparenti: la globalizzazione spinge a produrre dove costa meno e dove ci sono meno tasse, per rivendere al meglio – questo è l'esempio che viene seguito da chi cerca di comprare al meglio, sfruttando leggi e situazioni di altri paesi: quale è la differenza di principio? Siamo sulla stessa lunghezza d'onda, ma questi comportamenti NON sono da imitare se vogliamo migliorare lo stato delle cose – dobbiamo tenere saldi i principi, altrimenti tutto ciò che non è espressamente vietato diventa magicamente e pericolosamente lecito.

 A.I.A.G.A. Associazione Italiana Acquirenti e Gestori Auto aziendali	A.I.A.G.A. COUNCIL	TARGHE STRANIERE	ISSUE DATE : 2012/21/07	
			REV: 1.0	PAGE 14 of 14

Difficoltà e problemi però, sembrano destinati a durare poco, vista l'ultima normativa europea che obbliga gli stati membri a mettere "on-line" e condividere le banche dati dei veicoli: ciò entrerà in vigore nel Novembre del prossimo 2013. Con l'ausilio di palmari e pc portatili gli agenti della Polstrada dispongono ad oggi di una "lista nera" consultabile ed aggiornata in tempo reale per individuare, fermare i sospetti, riconducendoli sulla "retta via" previa notifica amministrativa. Inoltre, in base all'ultima convenzione tra Stato, enti locali ed Agenzia delle Entrate, i "targati esteri" saranno segnalati al fisco, in quanto trovati in possesso di "beni indicanti capacità retributiva" e quindi ulteriormente tartassati anche per i reati impuniti pregressi.

A parte il pagamento delle somme con relativi interessi ed il sequestro della vettura, i multati seriali con targhe estere (che non pagano le sanzioni) rischiano di essere processati per i reati di truffa aggravata alla pubblica amministrazione e di insolvenza fraudolenta. Il reale pericolo è che si entra nel penale: NON è una buona idea quella delle targhe straniere, bisogna trovare soluzioni più strutturali ed oneste per arrivare al sospirato saving.