

LA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI ESTERI

TARGHE E ASSICURAZIONI

- ✓ **TIPOLOGIE**
- ✓ **CONTROLLI**
- ✓ **SANZIONI**



a cura di

Gianluca Fazzolari

Comandante Squadra di P.G. Polstrada La Spezia

L'autore

Gianluca Fazzolari, è Ispettore Capo della Polizia di Stato, Comandante della Squadra di P.G. presso la Sezione Polizia Stradale della Spezia. Autore di articoli e pubblicazioni professionali in materia di controllo dei veicoli stradali, dei conducenti e degli stranieri, nel biennio 2008 – 2009 è stato docente per il personale della Polizia di Stato presso il C.A.P.S. di Cesena. Relatore in seminari e convegni di rilevanza nazionale, è costantemente impegnato nell'aggiornamento professionale del personale dell'Amministrazione di appartenenza, e di Corpi e Servizi di Polizia Locale e Municipale.

PROPRIETA' LETTERARIA RISERVATA

A norma della legge sul diritto d'autore e del codice civile, è vietata la riproduzione di questo manuale o di parte di esso con qualsiasi mezzo, senza espressa autorizzazione scritta dell'autore.

E' altresì vietata ogni tipo di modifica grafica e la divulgazione a persone diverse da quelle per il quale il manuale è indirizzato se non con espressa autorizzazione scritta dell'autore.

L'autore pur garantendo la massima affidabilità del testo non risponde dei danni derivanti dall'uso dei dati e delle notizie ivi contenute

Da poco superato il primo decennio del terzo millennio, nell'era digitale e della globalizzazione, ancora più accentuata sembra essere la richiesta di mobilità stradale.

Oggi infatti, in un contesto sempre più freneticamente in evoluzione, ed all'alba di sconvolgimenti socio politico culturali ormai sotto gli occhi di tutti, durante un turno di servizio non è affatto raro imbattersi nel controllo di veicoli di provenienza estera, ove con tale termine intendiamo riferirci a tutti quelli immatricolati al di fuori dei confini nazionali, siano essi comunitari o stranieri...

Da qui la necessità di fare il punto della situazione.

Attraverso le pagine che seguono si tenterà di fornire quanti più elementi di conoscenza al fine di poter svolgere i compiti istituzionali di polizia stradale cui tutti, da appartenenti ai corpi e servizi di polizia, siamo preposti.

La relazione che segue, tralasciando gli inutili tecnicismi giuridici, è improntata alla massima essenzialità, fornendo una serie di spunti di riflessione allorquando ci si imbatte, e non è certo cosa rara, nel controllo di un veicolo estero.

Buon lavoro a tutti

Gianluca Fazzolari

IL CERTIFICATO DI IMMATRICOLAZIONE SECONDO LE CONVENZIONI INTERNAZIONALI

Le convenzioni internazionali sulla circolazione stradale succedutesi nel tempo, hanno dettato a livello planetario, per tutti gli Stati contraenti, le linee guida riguardo a tutto quanto concerne la circolazione dei veicoli stradali. Corre allora l'obbligo di andare ad analizzare, seppur molto sinteticamente, il contenuto dell'attuale trattato di riferimento per il nostro Paese, ossia la Convenzione internazionale sulla circolazione stradale di Vienna del 1968.

Le Parti contraenti il trattato, infatti, al fine di soddisfare la circolazione internazionale dei veicoli stradali devono consentirne l'iscrizione o immatricolazione con conseguente rilascio di un attestato d'iscrizione o di un certificato d'immatricolazione, meglio a noi noto come carta di circolazione.

Convenzione di Vienna del 1968

L'art. 35 della convenzione sulla circolazione internazionale chiusa a Vienna l'8 novembre 1968, che tratta dell'immatricolazione nella misura in cui, sebbene anche in questo caso non vengono fissate specifiche in ordine alle caratteristiche del documento e/o riguardo ad un modello di riferimento, si rinvengono le indicazioni relative al fatto che per beneficiare delle disposizioni della convenzione, ogni autoveicolo ed ogni rimorchio debbono necessariamente essere immatricolati da una Parte contraente, ed il conducente deve essere in possesso del certificato d'immatricolazione che deve recare almeno le otto indicazioni, precedute o seguite dalle lettere A, B, C, D, E, F, G e H, così per come appresso descritto.

IL NUMERO DI IMMATRICOLAZIONE SECONDO LE CONVENZIONI INTERNAZIONALI

Secondo il contenuto dei trattati internazionali in materia di circolazione stradale succedutesi nel tempo, ogni autoveicolo in circolazione internazionale deve recare nella parte anteriore ed in quella posteriore il proprio numero d'immatricolazione, tuttavia, i motocicli devono recare il numero d'immatricolazione esclusivamente nella parte posteriore.

Convenzione di Vienna del 1968

Nell'ambito della Convenzione sulla circolazione stradale di Vienna dell'8 novembre 1968, per quanto afferente alla presente trattazione, dobbiamo rilevare che non si parla di targa nel senso letterale del termine, ma tale segno distintivo è definito agli artt. 35 – 36, e relativi allegati, quale *numero d'ordine*, detto anche *numero di immatricolazione*.

Per quanto qui interessa, è l'art. 36 ad indicare e dettare le linee guida per le parti contraenti circa le modalità di apposizione del *numero di immatricolazione* che, per ogni autoveicolo in circolazione internazionale, deve essere collocato nella parte anteriore e posteriore, mentre i motocicli sono tenuti ad averlo solo sulla parte posteriore; parimenti ogni rimorchio in circolazione internazionale, deve recare sulla parte posteriore il proprio numero di immatricolazione. Nel caso di un autoveicolo trainante uno o più rimorchi, il rimorchio unico o l'ultimo rimorchio, se non è immatricolato, deve recare il numero di immatricolazione del veicolo trattore.

La convenzione sulla circolazione internazionale di Vienna dell'8 novembre 1968 è il trattato attualmente in vigore nel nostro Paese cui, nell'ambito della circolazione internazionale di veicoli, devono uniformarsi tutti i soggetti che si trovano sul territorio della Repubblica italiana tenuti, altresì, all'osservanza di tutte le prescrizioni e norme di comportamento stabilite dal vigente Codice della Strada, ragion per cui la composizione e le modalità di apposizione del numero d'immatricolazione debbono essere conformi a quanto previsto dalla convenzione in argomento, ossia:

- ✓ Il numero di immatricolazione deve essere composto sia di cifre, sia di cifre e di lettere. Le cifre debbono essere in numeri arabi e le lettere debbono essere in caratteri latini maiuscoli. Possono, tuttavia, essere impiegate altre cifre o caratteri, ma il numero di immatricolazione deve allora essere ripetuto in numeri arabi ed in caratteri latini maiuscoli.
- ✓ Il numero di immatricolazione deve essere composto ed apposto in modo da essere leggibile di giorno con tempo chiaro ad una distanza minima di 40 metri (130 piedi) da un osservatore posto sull'asse del veicolo e con il veicolo fermo; tuttavia le Parti contraenti possono, per i veicoli che esse immatricolano, ridurre tale distanza minima di leggibilità per i motocicli e per delle categorie speciali di autoveicoli sulle quali sarebbe difficile dare ai numeri di immatricolazione delle dimensioni sufficienti perché siano leggibili a 40 metri (130 piedi).
- ✓ Nel caso in cui il numero di immatricolazione è apposto su di una targa speciale tale targa deve essere piatta e fissata in posizione verticale o sensibilmente verticale e perpendicolare al piano longitudinale mediano del veicolo.
- ✓ Nel caso in cui il numero è apposto o dipinto sul veicolo, la superficie sulla quale è apposto o dipinto deve essere piana e verticale e deve essere perpendicolare al piano longitudinale mediano del veicolo.
- ✓ Con riserva delle disposizioni del paragrafo 5 dell'articolo 32, la targa o la superficie nella quale è apposto o dipinto il numero di immatricolazione può essere di materiale rifrangente.

I MARCI MARCHI DI IDENTIFICAZIONE SECONDO LE CONVENZIONI INTERNAZIONALI

Quanto sono importanti i marchi di identificazione? Tantissimo oseremmo dire! Essi sono così importanti tanto da essere stati oggetto di una disciplina che si rinvia in tutte le convenzioni concernenti la circolazione internazionale dei veicoli in cui, nel fissare il principio secondo il quale ogni veicolo in circolazione internazionale deve recare marchi d'identificazione relativamente al nome del costruttore, al numero di fabbricazione ed al numero di motore, hanno gettato le basi della legislazione di ogni singolo Stato contraente che l'ha poi inserita, almeno per quanto concerne il numero di

fabbricazione - meglio oggi noto come numero di telaio - nelle norme interne afferenti la circolazione stradale che, per quanto concerne l'Italia, le ha fatte confluire all'art. 74 del D.L.vo 30 aprile 1992, n. 285, e s.m.i., che forma l'attuale Codice della Strada. Ma non solo. Attraverso i contenuti dei trattati internazionali, infatti, vengono dettate le linee guida ed i principi essenziali poi confluiti nelle norme ISO che hanno stabilito a livello mondiale i canoni secondo i quali deve essere realizzata la sequenza identificativa del numero di telaio secondo il sistema V.I.N. (*Vehicle Identification System*). Per restare sul contenuto dei trattati internazionali succedutisi nel tempo, appare necessario puntualizzare che nelle convenzioni internazionali si rinviene un dato essenziale e comune a tutte, nella misura in cui viene stabilito che tutti i marchi d'identificazione debbono essere collocati in punti e posizioni accessibili e facilmente leggibili, e realizzati in maniera tale che sia difficile modificarli o sopprimerli.

Convenzione di Vienna del 1968

La convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968 all'art. 38, fissa il principio secondo il quale i veicoli in circolazione internazionale devono recare i marchi di identificazione definiti all'Allegato 4 del trattato stesso.

Art. 38 Marchi d'identificazione

Ogni autoveicolo ed ogni rimorchio in circolazione internazionale debbono recare i marchi di identificazione definiti all'allegato 4 della presente Convenzione.

Allegato 4 Marchi d'identificazione degli autoveicoli e dei rimorchi in circolazione internazionale

1. I marchi di identificazione comprendono:

a) per gli autoveicoli:

i) il nome o il marchio del costruttore del veicolo;

ii) sul telaio, o, in mancanza di telaio, sulla carrozzeria, il numero di fabbricazione o il numero di serie del costruttore;

iii) sul motore, il numero di fabbricazione del motore quando tale numero viene apposto dal costruttore;

b) per i rimorchi, le indicazioni previste ai precedenti commi i) e ii);

c) per i ciclomotori, l'indicazione della cilindrata ed il marchio «CM».

2. I marchi indicati al paragrafo 1 del presente allegato debbono essere posti in posizioni accessibili ed essere facilmente leggibili, inoltre essi debbono essere tali che sia difficile modificarli o sopprimerli. Le lettere e le cifre comprese nei marchi saranno sia unicamente in caratteri latini o in corsivo detto inglese ed in cifre arabe, sia ripetute in tale maniera

SEGNO DISTINTIVO DELLO STATO SECONDO LE CONVENZIONI INTERNAZIONALI

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.

Le sigle automobilistiche internazionali sono in genere riportate su adesivi ovali, con caratteri maiuscoli neri su sfondo bianco, applicati sul retro di autoveicoli e motoveicoli. Le sigle, volte a identificare la provenienza dei veicoli circolanti all'estero, furono introdotte da un accordo stipulato nel 1910 tra 12 Stati europei, compresa l'Italia, e via via adottate da tutti gli altri paesi. Attualmente le sigle automobilistiche internazionali sono regolate e disciplinate dalle Nazioni Unite, che le ha incluse nelle *Convenzioni sul traffico stradale* del 1949 e del 1968, ma nonostante ciò alcune nazioni continuano ostinatamente ad utilizzare sigle non ufficiali.

Convenzione di Vienna del 1968

Secondo quanto previsto dall'art. 37 della convenzione in argomento, laddove ci si trovi innanzi ad un autoveicolo, con o senza rimorchio, nell'ambito della circolazione internazionale, questo oltre a recare il proprio numero di immatricolazione deve presentare un segno distintivo dello Stato in cui è immatricolato, per la cui composizione si rinvia all'Allegato 3 della Convenzione di Vienna dell' 8 novembre 1968.

La convenzione sulla circolazione internazionale di Vienna dell'8 novembre 1968 è il trattato attualmente in vigore nel nostro Paese cui, nell'ambito della circolazione internazionale di veicoli, devono uniformarsi tutti i soggetti che si trovano sul territorio della Repubblica italiana tenuti, altresì, all'osservanza di tutte le prescrizioni e norme di comportamento stabilite dal vigente Codice della Strada, ragion per cui il segno distintivo degli autoveicoli e rimorchi in circolazione internazionale, fatto salvo quanto si dirà più avanti per i veicoli immatricolati negli Stati membri dell'Unione europea, deve essere conforme a quanto previsto dal trattato in parola.

SEGNO DISTINTIVO DELLO STATO SECONDO IL REGOLAMENTO COMUNITARIO

Attraverso il Regolamento (CE) n. 2411/98 del Consiglio, del 3 novembre 1998 è intervenuto il riconoscimento intracomunitario del segno distintivo dello Stato membro relativamente all' immatricolazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. Il regolamento si applica esclusivamente per i veicoli circolanti nella comunità, se immatricolati negli stati membri.

Gli Stati membri riconoscono il segno distintivo dello Stato membro di immatricolazione, esposto all'estremità sinistra della targa, in base all'allegato del regolamento, come equivalente a qualsiasi altro segno distintivo da essi riconosciuto al fine dell'identificazione dello Stato di immatricolazione del veicolo.

Dall'entrata in vigore del Regolamento, per i veicoli muniti di targa d'immatricolazione recante il segno distintivo dello Stato membro, cessa la necessità di recare sul tergo dello stesso il Segno distintivo dello Stato di immatricolazione, prescritto e definito dall'art. 37 della Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968.

DIRETTIVE COMUNITARIE E CARTA DI CIRCOLAZIONE

Tutti gli Stati dell'Unione europea, ai fini dell'ammissione di un veicolo alla circolazione stradale sul loro territorio, impongono che il conducente di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro sia titolare della carta di circolazione corrispondente a tale veicolo; in tal senso, le direttive comunitarie in materia di carta di circolazione traggono origine dall'ambizioso progetto di armonizzare il contenuto della carta di circolazione di ogni singolo Paese aderente alla U.E., nell'ambito di un mercato interno comportante uno spazio senza frontiere nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali, conformemente alle disposizioni del trattato istitutivo delle Comunità europee.

L'armonizzazione della carta di circolazione ha poi risvolti pratici nell'ambito dell'immissione in circolazione dei veicoli già immatricolati in uno stato membro, in considerazione del fatto che già tutti gli Stati membri impongono, come condizione necessaria per reimmatricolare un veicolo in un altro Stato membro, la presentazione di un documento attestante l'avvenuta immatricolazione e le caratteristiche tecniche del veicolo stesso. Ma non solo, attraverso l'attuazione delle direttive comunitarie afferenti la carta di circolazione, vengono favoriti i controlli destinati in special modo a contrastare le frodi ed il traffico illecito di veicoli stradali rubati, consentendo di istituire una più stretta cooperazione tra gli Stati membri, basata su un efficace sistema di scambio informativo.

Direttiva 1999/37/CE

Un primo significativo passo verso la semplificazione dei controlli, è stato realizzato con l'introduzione della prima carta di circolazione europea, nata dal recepimento della direttiva 1999/37/CE, adottata da tutti gli stati membri entro il 1° giugno 2004 e recepita in Italia con D.M. 14 febbraio 2000, che conteneva precise indicazioni anche in ordine ai sistemi di sicurezza antifalsificazione. Prima di allora, nel caos più assoluto, ogni Stato emetteva a propria discrezione documenti nei quali non sempre erano previsti sistemi di sicurezza antifalsificazione, con ovvie ripercussioni sull'esito dell'attività di controllo.

Direttiva 2003/127/CEE

La direttiva 1999/37/CE, è stata successivamente oggetto di modifiche contenute nella direttiva 2003/127/CEE della Commissione del 23 dicembre 2003, che doveva essere recepita dagli Stati membri entro il 15 gennaio 2005, e nell'Atto di Adesione all'Unione europea da parte di: Repubblica Ceca, Estonia, Cipro, Lettonia, Lituania, Ungheria, Malta, Polonia, Slovenia e Slovacchia. In particolare con la direttiva 2003/127/CEE, recepita dal nostro Paese con D.M. 19 novembre 2004, si è ritenuto di dover adeguare al progresso tecnico-scientifico gli allegati della direttiva 1999/37/CE, al fine di consentire agli Stati membri di rilasciare i documenti di immatricolazione dei veicoli nel formato di carta *intelligente* con *microprocessore* anziché nel *tradizionale* in formato cartaceo.

TARGHE DI RICONOSCIMENTO

Targhe di riconoscimento

Le targhe di riconoscimento sono quelle di cui devono essere muniti gli autoveicoli, i motoveicoli ed i rimorchi importati temporaneamente o nuovi di fabbrica, acquistati per l'esportazione e che appartengono a cittadini italiani residenti all'estero o a stranieri di passaggio nel nostro Paese; a questa categoria appartengono le targhe EE, Escursionisti Esteri, e quelle CD e CC, rispettivamente in uso al Corpo Diplomatico e Consolare.

TARGHE ESCURSIONISTI ESTERI

Targhe Escursionisti Esteri

L'immatricolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi importati temporaneamente o nuovi di fabbrica acquistati per l'esportazione, è consentita esclusivamente presso gli uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri, autorizzati dalla Direzione Generale della Motorizzazione e Sicurezza del Trasporto Terrestre per i veicoli che abbiano già adempiuto, laddove prescritte, alle formalità doganali, ed appartengano a cittadini italiani residenti all'estero o a stranieri che sono di passaggio, cui sono rilasciate una carta di circolazione temporanea della durata massima di un anno, salvo eventuale proroga, ed una speciale targa di riconoscimento.

Qualora si tratti di veicoli di proprietà di stranieri ai quali la targa viene assegnata in base alle funzioni da essi svolte in Italia, il rilascio della carta di circolazione può avvenire solo su esplicita autorizzazione della Direzione Generale della Motorizzazione e Sicurezza del Trasporto Terrestre.

Per gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero o acquistati in Italia ed appartenenti a cittadini italiani residenti all'estero iscritti all'Anagrafe italiani residenti all'estero (A.I.R.E.), e per quelli immatricolati in uno Stato dell'Unione europea o acquistati in Italia ed appartenenti a cittadini comunitari che abbiano, comunque, un rapporto stabile con il territorio italiano, l'immatricolazione avviene, 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 (*agenzie che svolgono attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto*).

Violazioni alle norme del C.d.S.

Le violazioni alle norme del C.d.S. commesse da persone alla guida di veicoli muniti delle speciali targhe EE sono perseguite nei modi ordinari, ed è sempre previsto, laddove ammesso, il pagamento nelle mani dell'agente accertatore nelle forme e con le modalità previste ex art. 207 C.d.S..

TARGHE DEL CORPO DIPLOMATICO E DEL CORPO CONSOLARE

Per i veicoli appartenenti agli agenti diplomatici e consolari, accreditati presso le rispettive sedi diplomatiche presenti sul territorio della Repubblica Italiana, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su espressa richiesta fatta pervenire attraverso il Ministero degli affari esteri, procede all'implementazione della carta di circolazione ed all'immatricolazione di detti veicoli con il rilascio di speciali targhe di riconoscimento. Analoga procedura viene adottata per le altre persone che godono sul territorio della Repubblica Italiana delle immunità previste dalle norme di diritto internazionale. Allorquando venga a cessare lo status di diplomatico del titolare del veicolo, sia le targhe che la carta di circolazione scadono di validità, e devono essere restituite entro novanta giorni dalla data di scadenza. Curiosamente, le targhe diplomatiche sono state le prime targhe "speciali" nostrane esse, infatti, furono introdotte in Italia fin dal 1909.

Targhe CD e CC

La targa "CD" per autoveicoli del Corpo Diplomatico: in alto reca, da sinistra verso destra, sopra la sigla azzurra CD e lo spazio destinato alla sequenza di quattro caratteri numerici (DD. MM. 19.08.1995) e due alfabetici di colore azzurro identificativi dello Stato di appartenenza, il marchio ufficiale della Repubblica Italiana, ed un ellisse su cui è stampata la sigla dello Stato italiano

La targa "CC" per autoveicoli del Corpo Consolare: in alto reca, da sinistra verso destra, sopra la sigla azzurra CC e lo spazio destinato alla sequenza di quattro caratteri numerici (DD. MM. 19.08.1995) e due alfabetici di colore azzurro identificativi dello Stato di appartenenza, il marchio ufficiale della Repubblica Italiana, ed un ellisse su cui è stampata la sigla dello Stato italiano.

Violazioni alle norme del C.d.S.

Le violazioni alle norme del C.d.S. commesse dagli agenti diplomatici accreditati e che godono di immunità diplomatica, non devono essere oggetto di contestazione ma vanno segnalate al Ministero degli affari esteri che procederà per via diplomatica. A norma dell'art. 131 C.d.S., le violazioni commesse da soggetti diversi dagli agenti diplomatici, alla guida dei veicoli muniti delle speciali targhe CD e CC sono invece perseguite nei modi ordinari.

TARGHE AFI – ALLIED FORCES IN ITALY

AFI è l'acronimo di Allied Forces in Italy (*Forze Alleate in Italia*). In applicazione della convenzione di Londra del 19 giugno 1951 e della legge 30 novembre 1955, n. 1335, i veicoli nazionali o nazionalizzati nuovi di fabbrica acquistati dalle forze militari alleate o dal personale da esse dipendente, immatricolati con le speciali targhe AFI OFFICIAL ed AFI, durante tutta la permanenza nel territorio dello Stato, sono considerati in regime di temporanea importazione.

AFI OFFICIAL: si tratta di targhe d'immatricolazione destinate ai veicoli "governativi" o "ufficiali" delle Forze Alleate in Italia. La targa è costituita da fondo di colore bianco recante lettere e numeri in rilievo di colore nero. Sulla prima linea la targa reca la dicitura AFI OFFICIAL, sulla seconda linea è presente il numero di immatricolazione formato da una lettera seguita da un trattino e da quattro cifre.

AFI: Si tratta di targhe d'immatricolazione per i veicoli privati del personale delle Forze Alleate in Italia. La targa è costituita da fondo di colore bianco recante lettere e numeri in rilievo di colore nero. Sulla prima linea la targa reca la dicitura AFI; sulla seconda linea è presente il numero di immatricolazione formato da una lettera seguita da un trattino e da cinque cifre.

Targhe AFI OFFICIAL - AFI e R.C. Auto

I veicoli ufficiali che recano la targa d'immatricolazione AFI OFFICIAL non hanno bisogno di alcun documento assicurativo al seguito, ed in caso di danni provocati nell'ambito della circolazione stradale il contenzioso viene trattato direttamente dal Ministero della difesa.

I veicoli privati che recano la targa d'immatricolazione AFI devono essere coperti da assicurazione per la R.C. Auto con l'obbligo dell'esposizione del contrassegno; nell'ambito della circolazione stradale, le violazioni sono perseguite nei modi ordinari.

TARGHE PROVA AMMESSE IN ITALIA

La circolazione di prova all'interno del nostro paese, contrariamente a quanto si possa pensare, può avvenire al di fuori di termini perentori legati al tempo ed allo spazio; infatti il veicolo in circolazione di prova, purchè nel rispetto delle limitazioni e degli obblighi contenuti nell'autorizzazione che deve accompagnarlo, può spostarsi su tutto il territorio nazionale anche nei giorni festivi. A condizione di reciprocità, la circolazione con targa di prova può avvenire anche al di fuori dei confini nazionali per i veicoli destinati a raggiungere, solo ed esclusivamente, il territorio di: Germania, Austria e Repubblica di San Marino, Paesi con i quali intercorrono accordi bilaterali per quanto attiene alla circolazione di prova dei veicoli stradali a motore.

TARGHE TEMPORANEE E PER ESPORTAZIONE TEDESCHE

Germania – Targa temporanea

Si tratta di un tipo di targa a durata prefissata e per tanto è definita **TARGA TEMPORANEA**, prodotta in privato, segue una sequenza alfanumerica attribuita dall'Ufficio immatricolazioni tedesco. A questo tipo di targa è sempre abbinato un documento di circolazione temporaneo denominato **FAHRZEUGSCHEIN FÜR FAHRZEUG MIT KURZZEITKENNZEICHEN**, costituito da un unico supporto diviso in due parti di cui, una contenente i dati personali, ed un'altra, concernente i dati tecnici ed identificativi del veicolo, compilata a mano dall'intestatario prima dell'utilizzo.

La validità del documento di circolazione e della relativa targa temporanea è di soli cinque giorni ed una volta scaduta resta in possesso dell'intestatario.

Per questo tipo di targa è sempre rilasciato dall'ufficio immatricolazioni un bollino di colore blu, all'interno del quale è sempre presente lo stemma del "land", la denominazione della regione e dell'ufficio di immatricolazione, da applicare sulla medesima prima dell'utilizzo.

La targa è costituita da un supporto metallico analogo, per dimensioni e foggia, a quello delle targhe di "immatricolazione ordinaria" tedesche, ma sul lato sinistro risulta priva del riquadro a fondo blu contenente la sigla distintiva di nazionalità "D" e presenta, sull'estremità destra, un riquadro a fondo giallo, all'interno del quale verticalmente sono posti nell'ordine: giorno, mese ed anno, relativi alla data di scadenza.

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Direzione Generale della Motorizzazione e della Sicurezza del Trasporto Terrestre, a seguito di numerose segnalazioni da parte di cittadini sanzionati perché alla guida di veicoli provenienti dalla Germania recanti TARGHE TEMPORANEE, con circolare n. 692/M383 datata 10 marzo 2004, ha reso noto al Ministero dell'Interno, Dipartimento della P.S., che non sussistendo ragioni obiettive di ostatività circa le intervenute modifiche al sistema di targatura di prova germanico risalente al 1° maggio 1998, che non è in contrasto con l'accordo di reciprocità risalente al 1994, deve ritenersi ammessa la circolazione sul territorio italiano dei veicoli provenienti dalla Germania con le tradizionali TARGHE ROSSE di prova, ovvero delle targhe a breve termine definite anche TARGHE TEMPORANEE.

Germania – Targa esportazione

Si tratta, anche in questo caso, di un tipo di targa a durata prefissata destinata all'esportazione dei veicoli, che segue una sequenza alfanumerica attribuita dall'Ufficio immatricolazioni tedesco. A questo tipo di targa era abbinato un documento di circolazione temporaneo denominato **INTERNATIONALER ZULASSUNGSSCHEIN**, costituito da un "libretto" diviso in più pagine, contenente i dati personali, tecnici ed identificativi del veicolo, anche se da qualche anno, nel corso di controlli su strada, si è notato che detto documento è stato sostituito dal **ZULASSUNGSBESCHEINIGUNG TEIL II**.

La targa è costituita da un supporto metallico, analogo per dimensioni e foggia a quello delle targhe di "immatricolazione ordinaria" tedesche, ma risulta priva sul lato sinistro del riquadro a fondo blu contenente la sigla distintiva di nazionalità "D".

L'impronta presenta sull'estremità destra un riquadro a fondo rosso, all'interno del quale verticalmente sono posti nell'ordine:

giorno, mese ed anno, relativi alla data di scadenza che può essere compresa in un lasso temporale che va da un minimo di 15 giorni, ad un massimo di un anno. In queste targhe il bollino presente, che è esclusivamente di colore rosso da 35 millimetri di diametro, viene denominato "**ZULASSUNGSPLAKETTE**", e reca al suo interno lo stemma del "land", la denominazione della regione e dell'ufficio di immatricolazione.

LA COPERTURA ASSICURATIVA DEI VEICOLI CON TARGA ESTERA

Il decreto legislativo n. 209 del 7 settembre 2005, ai più noto come *Codice delle assicurazioni private*, al titolo X contiene le disposizioni relative all'*Assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e i natanti*. In particolare l'art. 122 del decreto legislativo in argomento, recita:

"I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile e dall'articolo 91, comma 2, del codice della strada."

Come ovvio, la copertura assicurativa prevista dall'art. 122 del D.L.vo 207/2005 e dall'art. 193 del C.d.S. è obbligatoria anche per i veicoli immatricolati in uno Stato estero.

Originariamente nell'ambito della circolazione internazionale i veicoli immatricolati all'estero, da qualsiasi Paese provenissero, erano soggetti all'obbligo della copertura assicurativa secondo le disposizioni vigenti per i veicoli immatricolati in Italia, onde per cui potevano circolare sul territorio nazionale solo nel momento in cui erano garantiti da:

- ✓ possesso di polizza assicurativa con compagnia italiana
- ✓ possesso di carta verde estera accettata dall'Ufficio Centrale Italiano (U.C.I.) con sede in Milano
- ✓ possesso di una polizza di frontiera di durata temporanea stipulata alla frontiera

Tuttavia, mentre per i veicoli immatricolati in Italia l'obbligo della copertura per la R.C. Auto si assolve esclusivamente attraverso la stipula di un contratto assicurativo con un'impresa autorizzata ad esercitare nel territorio nazionale, l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore per i veicoli esteri, è caratterizzata sostanzialmente da tre differenti casi:

Copertura automatica

La direttiva 72/166/CEE del 24 aprile 1972, che nel corso del tempo è stata oggetto di modifiche atte per lo più ad adeguare le norme comunitarie all'ingresso di nuovi Stati (73/239/CEE, 88/357/CEE, 2000/26/CE, 2009/103/CE), tratta del riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e di controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, stabilisce per la prima volta che ogni Stato membro dell'Unione europea "si astiene dall'effettuare il controllo dell'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di veicoli quando questi stazionano abitualmente nel territorio di un altro Stato membro".

Ulteriori accordi, riuniti nella Convenzione multilaterale di garanzia firmata a Madrid il 15 marzo 1991, hanno permesso anche a Stati non appartenenti all'Unione europea, di aderire ed avvalersi del principio relativo alla "copertura automatica", fino ad arrivare alla Convenzione di Rethymno che, dal 1 luglio 2003, ha sostituito tutte quelle precedenti stabilendo il principio della copertura automatica *in regime di reciprocità* tra tutti i paesi dell'U.E., dello Spazio Economico Europeo, ed altri tre Stati extra U.E.: Croazia, Svizzera e Andorra. Gli Stati aderenti al regime della "copertura automatica" sono:

Andorra	Austria	Belgio	Bulgaria
Cipro	Croazia	Danimarca (Isole Faroe)	Estonia
Finlandia	Francia (Principato di Monaco)	Germania	Grecia
Irlanda	Islanda	Italia (Città Vaticano, San Marino)	Lettonia
Liechtenstein	Lituania	Lussemburgo	Malta
Norvegia	Paesi Bassi	Polonia	Portogallo
Regno Unito (Gibilterra, I. Man e I. Manica)	Repubblica Ceca	Romania	Slovacchia
Slovenia	Spagna (Ceuta e Melilla)	Svezia	Svizzera
Ungheria			

Per i veicoli immatricolati negli Stati indicati nella tabella che precede, quindi, è venuta meno l'esigenza in ordine al controllo della documentazione assicurativa, nella misura in cui la circolazione internazionale avviene normalmente sulla base del solo possesso della targa, che vale come documento probatorio di garanzia assicurativa.

La copertura automatica non viene applicata solo in relazione allo stato di immatricolazione del veicolo ma anche a quello dove il veicolo ha il suo *stazionamento abituale*, secondo i seguenti criteri:

- ✓ territorio in cui il veicolo è stato immatricolato;
- ✓ se, per quel veicolo a motore o rimorchio, non è prevista l'immatricolazione ma questo porta una targa assicurativa o un segno distintivo analogo alla targa si considera lo stato in cui è stata rilasciata tale targa o segno;
- ✓ se per il veicolo a motore o rimorchio non è prevista immatricolazione targa o altro segno distintivo si considera il territorio dello Stato di domicilio del detentore
- ✓ qualora il veicolo sia privo di targa di immatricolazione o rechi una targa che non corrisponde o non corrisponde più allo stesso veicolo e sia rimasto coinvolto in un incidente ai fini della liquidazione del sinistro si considera stazionante nel territorio dello Stato in cui si è verificato l'incidente.

Carta verde

La disciplina relativa alla carta verde viene applicata, in maniera reciproca, oltre che per tutti gli Stati aderenti al sistema della "copertura automatica", anche per i seguenti Paesi:

Albania	Bielorussia	Bosnia Erzegovina	Iran	Israele
Macedonia	Marocco	Moldavia	Montenegro	Russia
Serbia	Tunisia	Turchia	Ucraina	

Per il dettaglio relativo alle peculiarità che caratterizzano il regime della carta verde, si rinvia il lettore allo specifico paragrafo che segue.

Nessuna convenzione

Se lo Stato estero in cui è immatricolato il veicolo in circolazione internazionale non aderisce a nessuna convenzione, la copertura assicurativa deve comunque essere garantita, per cui dovrà essere stipulato un contratto di copertura per la R.C. Auto analogamente a quanto avviene per i veicoli immatricolati in Italia oppure, in alternativa, ai posti di confine potrà essere stipulato un contratto di assicurazione di frontiera, anche conosciuto come "carta rosa", della durata da un minimo di 15 giorni ad un massimo di 6 mesi.

Veicoli ad immatricolazione temporanea (targa doganale)

Dall'interpretazione letterale dell'art.7, comma 2, e dell'Allegato 1 al Decreto del Ministero dello sviluppo economico del 1° aprile 2008, n. 86 - *Regolamento recante disposizioni in materia di obbligo di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti di cui al titolo X, capo I, e al titolo XII, capo II, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 - Codice delle assicurazioni private* - per quanto concerne la copertura R.C. Auto dei veicoli ad immatricolazione temporanea, muniti di targa doganale, di:

Andorra	Austria	Belgio	Bulgaria
Cipro	Croazia	Danimarca (Isole Faroe)	Estonia

Finlandia	Germania	Grecia	Irlanda
Islanda	Lettonia	Liechtenstein	Lituania
Lussemburgo	Malta	Norvegia	Paesi Bassi
Polonia	Repubblica Ceca	Romania	Slovacchia
Slovenia	Svezia	Svizzera	Ungheria

sembrerebbe valida la presunzione di assolvimento dell'obbligo di assicurazione sino ad un anno dopo la scadenza della targa stessa.

All'effetto pratico, e quindi per quanto concerne il controllo su strada, sostanzialmente vengono a delinearsi due diverse categorie:

1. Veicoli per i quali l'obbligo della responsabilità civile s'intende assolto con la sola targa di immatricolazione
 - o Per effetto dell'art.1 del decreto ministeriale 9 febbraio 1994 tutti gli Stati appartenenti all'Unione europea con l'aggiunta di alcuni Paesi terzi.
2. Veicoli per i quali l'obbligo del controllo della copertura assicurativa sussiste
 - o Tutti gli altri Stati.

LA CARTA INTERNAZIONALE DI ASSICURAZIONE

La carta internazionale di assicurazione, più comunemente conosciuta con la denominazione di "*carta verde*" è il documento che estende la validità della copertura assicurativa per la responsabilità civile derivante dalla circolazione di veicoli a motore (*R.C. auto*) al di fuori dello Stato in cui è stata oggetto di stipula.

La direttiva 2009/103/CEE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009 all'art.1, paragrafo 5, definisce la "carta verde" quale certificato internazionale d'assicurazione rilasciato da un ufficio nazionale secondo la raccomandazione n. 5 adottata il 25 gennaio 1949 dal sottocomitato dei trasporti stradali del comitato dei trasporti interni della Commissione economica per l'Europa dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Negli Stati membri dell'Unione europea ed in alcuni stati terzi, essendo stati stipulati specifici accordi di garanzia reciproca, la circolazione internazionale avviene normalmente sulla base del solo possesso della targa, che vale come documento probatorio di garanzia assicurativa (*laddove il veicolo risulti immatricolato*); per tale ragione la carta internazionale di assicurazione NON è obbligatoria.

La carta internazionale di assicurazione non è quindi richiesta per la circolazione dei veicoli italiani nel territorio dei Paesi dell'Unione europea e dello Spazio Economico Europeo, e viceversa.

È sempre necessario, invece, il possesso della carta verde per i veicoli italiani che intendono recarsi nei seguenti paesi: Albania, Bielorussia, Bosnia Erzegovina, Iran, Israele, Macedonia, Marocco, Moldavia, Russia, Serbia, Montenegro, Tunisia, Turchia, Ucraina, e viceversa.

A cosa serve

Permette al conducente di un veicolo che si reca nel territorio in uno Stato estero di entrare e circolare in tale Paese avendo adempiuto agli obblighi previsti dalla legge del Paese visitato per l'assicurazione R.C.Auto.

Rilascio

La carta verde può essere rilasciata sia dall'agente che ha emesso la polizza, sia da un ufficio di assistenza turistica come quelli che si trovano alle frontiere. Alcune compagnie, all'atto della stipula e del rinnovo della copertura R.C. Auto, rilasciano automaticamente e gratuitamente il documento. Se l'automobilista non ha con sé una valida carta verde, deve acquistarla alla frontiera del Paese che intende visitare. La polizza di assicurazione temporanea da acquistare alla frontiera è molto più costosa della carta verde, essa può essere rilasciata solo per l'ingresso e la circolazione in Italia di autoveicoli immatricolati in Paesi esteri non appartenenti allo Spazio Economico Europeo.

Scadenza

La scadenza del documento è la stessa della polizza R.C. Auto cui è legato il contratto di garanzia assicurativa.

Sistemi di sicurezza

Come per la documentazione assicurativa nazionale, anche la carta internazionale di assicurazione può essere protetta dalla falsificazioni attraverso alcuni sistemi di sicurezza; in alcuni casi, infatti, i documenti assicurativi rilasciati all'estero presentano sistemi di sicurezza di gran lunga superiori a quelli utilizzati per i documenti emessi in Italia.

OBBLIGO DELL'ASSICURAZIONE DI RESPONSABILITÀ CIVILE – ART. 193 C.d.S.

1^ Ipotesi - Veicolo sprovvisto di copertura assicurativa

1. I veicoli a motore senza guida di rotaie, compreso i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi.

2. Chiunque circola senza la copertura dell'assicurazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 798,00 ad euro 3.194,00.

3. La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è ridotta ad un quarto quando l'assicurazione del veicolo per la responsabilità verso i terzi sia comunque resa operante nei quindici giorni successivi al termine di cui all'art. 1901, secondo comma, del codice civile. La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è altresì ridotta ad un quarto quando l'interessato entro trenta giorni dalla contestazione della violazione, previa autorizzazione dell'organo accertatore, esprime la volontà e provvede alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo. In tale caso l'interessato ha la disponibilità del veicolo e dei documenti relativi esclusivamente per le operazioni di demolizione e di radiazione del veicolo previo versamento presso l'organo accertatore di una cauzione pari all'importo della sanzione minima edittale previsto dal comma 2. Ad avvenuta demolizione certificata a norma di legge dell'importo previsto a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria.

4. Si applica l'articolo 13, terzo comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'organo accertatore ordina che la circolazione sulla strada del veicolo sia fatta immediatamente cessare e che il veicolo stesso sia in ogni caso prelevato, trasportato e depositato in luogo non soggetto a pubblico passaggio, individuato in via ordinaria dall'organo accertatore o, in caso di particolari condizioni, concordato con il trasgressore. Quando l'interessato effettua il pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, corrisponde il premio di assicurazione per almeno sei mesi e garantisce il pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia del veicolo sottoposto a sequestro, l'organo di polizia che ha accertato la violazione dispone la restituzione del veicolo all'avente diritto, dandone comunicazione al prefetto. Quando nei termini previsti non è stato proposto ricorso e non è avvenuto il pagamento in misura ridotta, l'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore invia il verbale al prefetto. Il verbale stesso costituisce titolo esecutivo ai sensi dell'articolo 203, comma 3, e il veicolo è confiscato ai sensi dell'articolo 213.

4-bis. Vedi oltre

Sanzione edittale	Sanzioni accessorie	Pagamento entro 60 gg	Punti decurtati
da Euro 798,00 ad Euro 3.194,00	Sequestro amministrativo del veicolo ai fini della confisca (1) (2)	Euro 798,00 (3)	-
		Pagamento oltre 60 gg	
		Euro 1.597,00	

A norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi i veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza copertura assicurativa. Per i rimorchi, se agganciati alla motrice, sono coperti dalla polizza di quest'ultima, se isolati devono avere separata copertura contro il rischio statico. Per le macchine agricole, il contratto di assicurazione può avere anche una durata più breve, purché non inferiore al bimestre. Secondo quanto recita l'art. 1901 C.C. la validità del contratto di assicurazione è prorogata di 15 giorni in attesa del rinnovo dello stesso; pertanto, la presente disposizione non si applica alle assicurazioni provvisorie, di durata non superiore a 5 giorni, ed in tutti i casi in cui sia intervenuta disdetta del contratto. La mancanza temporanea del certificato di assicurazione e la mancata esposizione del contrassegno, è rispettivamente sanzionata ex artt. 180 e 181 C.d.S..

DICITURA A VERBALE

ART. 193, comma 1 e 2, C.d.S. - Veicolo sprovvisto di copertura assicurativa

Conducente del veicolo indicato (*numero identificativo V.I.N., marca, modello, colore, serie*), circolava alla guida del medesimo sprovvisto di copertura assicurativa per la R.C. Auto. La carta di circolazione è stata immediatamente ritirata e con separato atto si è proceduto al sequestro del veicolo ai fini della confisca.

NOTE

(1) Secondo la circolare del Ministero dell'interno n. 300/A/1/31772/101/20/21/4 del 10 maggio 2004, in caso di accertamento della violazione in argomento, si segue la procedura del sequestro amministrativo ex art. 213, a tal fine si sottolinea che a norma dell'art. 213, comma 2-quinques, se oggetto della sanzione accessoria è un ciclomotore o un motociclo per i primi 30 giorni il veicolo deve essere affidato in custodia ad uno dei soggetti individuati dall'art. 214-bis, salvo eventuale dissequestro per intercorsa riattivazione della polizza assicurativa.

(2) Il veicolo è restituito direttamente dall'organo che ha accertato la violazione che provvede, successivamente, a darne comunicazione al Prefetto, se l'interessato effettua il pagamento in misura ridotta, corrisponde il premio di assicurazione per almeno 6 mesi, nonché garantisce il pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia del veicolo.

(3) La sanzione amministrativa è ridotta ad un quarto, ossia ad Euro 199,50, quando:

a) l'assicurazione del veicolo per la responsabilità verso i terzi sia comunque resa operante nei 15 giorni successivi al termine di cui all'art. 1901, comma 2, del codice civile. Il termine utile massimo corrisponde quindi al 30° giorno successivo alla scadenza della copertura assicurativa oltre il quale non è più possibile beneficiare della riduzione.

b) l'interessato, entro 30 giorni dalla contestazione, esprime la volontà e provvede alla demolizione e alle formalità di radiazione del veicolo. A tal fine l'organo accertatore autorizza la procedura e dà all'interessato la disponibilità del veicolo e dei documenti dello stesso esclusivamente per consentire le operazioni di demolizione e radiazione del veicolo previo versamento di una cauzione pari all'importo della sanzione minima edittale. Ad avvenuta demolizione, certificata a norma di legge, l'organo accertatore restituisce la cauzione, decurtata dell'importo previsto per il pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria. Le due ipotesi non risultano applicabili quando il veicolo sia fatto circolare con documenti assicurativi falsificati (vedi casi che seguono).

2^ Ipotesi - Veicolo condotto dall'intestatario, che sia fatto circolare con documenti assicurativi falsi o contraffatti

4-bis. Salvo che debba essere disposta confisca ai sensi dell'articolo 240 del codice penale, è sempre disposta la confisca amministrativa del veicolo intestato al conducente sprovvisto di copertura assicurativa quando sia fatto circolare con documenti assicurativi falsi o contraffatti. Nei confronti di colui che abbia falsificato o contraffatto i documenti assicurativi di cui al precedente periodo è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un anno. Si applicano le disposizioni dell'articolo 213 del presente codice. (1)

(1) Comma introdotto dall'art. 3, comma 47, della legge 15 luglio 2009, n. 94.

Sanzione edittale	Sanzioni accessorie	Pagamento entro 60 gg	Punti decurtati
da Euro 798,00 ad Euro 3.194,00	Sequestro amministrativo del veicolo ai fini della confisca (2) Sospensione della patente di guida per 1 anno (3) (vedi note esplicative)	non ammesso (art. 210, comma 3, C.d.S.) (4)	-
		Pagamento oltre 60 gg non ammesso (art. 210, comma 3, C.d.S.) (4)	

Con parere prot. n. M/2413-6 dell'1.8.2002, il Ministero dell'interno ha ritenuto che in caso di alterazione o contraffazione dei documenti comprovanti la copertura assicurativa del veicolo, l'agente deve procedere sia per la violazione dell'art. 193 C.d.S., sia con notizia di reato ex art. 347 c.p.p. in modo autonomo, non ravvisando, nella fattispecie, l'ipotesi di connessione obiettiva di cui all'art. 24 della legge 689/81. La violazione in argomento concorre, infatti, con il reato p. e p. ex art. 485 c.p., che richiede una condizione di procedibilità da parte dell'offeso dalla condotta antiggiuridica posta in essere, tuttavia ex art. 346 c.p.p., anche in mancanza di una condizione di procedibilità che può ancora sopravvenire, la polizia giudiziaria è titolata a compiere tutti gli atti d'indagine preliminare necessari ad assicurare le fonti di prova. Se si accerta la condizione afferente alle ipotesi sopra richiamate, ossia quella della mancata copertura assicurativa e del delitto di cui all'art. 485 c.p., si procederà secondo la tecnica così detta del doppio binario, in via amministrativa per l'illecito previsto dal C.d.S., ed in via giudiziaria per il reato previsto dal codice penale. La violazione dell'art. 193, comma 4-bis, prevede un particolare regime sanzionatorio in ordine al sequestro amministrativo del veicolo ai fini della confisca, ed alla sanzione accessoria della sospensione della patente di guida in capo a chi sarà individuato autore del falso. Raccomandiamo caldamente, allora, di procedere al sequestro amministrativo ex art. 213 C.d.S. del veicolo, ed al sequestro ex art. 354 c.p.p. dei documenti oggetto della contraffazione/alterazione. Per quanto concerne l'ipotesi in specie, anche se la p.g. ha la certezza che il proprietario/conducente del veicolo è il responsabile dell'illecito e del reato per cui si procede, si ritiene che non possa mai procedere su strada all'immediato ritiro della patente di guida per il provvedimento di sospensione. L'adozione del provvedimento di confisca amministrativa del veicolo, ma anche quello concernente l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, si imporrebbe solo all'esito del giudizio penale anche perché la condotta di falsificazione o contraffazione - presupposto per l'applicazione della sanzione amministrativa de qua - può essere accertata soltanto dal giudice penale né è pensabile, sul punto, un accertamento *incidenter tantum* da parte dell'autorità amministrativa, che potrebbe, *ex post*, porsi in contrasto con l'eventuale giudicato penale. A proposito di quanto detto, si ricorda che il delitto p. e p. ex art. 485 c.p. è procedibile a querela di parte, ed in caso tale diritto non venga esercitato, ovvero intervenga la remissione di querela, il reato non sussiste e quindi, in definitiva non è applicabile la sospensione della patente di guida e non sembra possa intervenire la confisca del veicolo, sebbene in prima battuta sia stato sequestrato il veicolo ex art. 213 C.d.S.. Circa l'applicazione e l'interpretazione della norma in argomento, si ha notizia che la Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo - di Caserta, nell'emanare disposizioni ai soggetti di cui all'art. 12 del C.d.S. nel territorio di propria giurisdizione, ha contestualmente proposto un quesito al Ministero dell'interno, significando che sul punto in questione al momento di andare in stampa non si ha contezza di alcuna circolare esplicativa o parere di merito da parte del citato dicastero.

DICITURA A VERBALE

2^ Ipotesi - ART. 193, comma 1 e 4-bis, C.d.S. - Veicolo condotto dall'intestatario, che sia fatto circolare con documenti assicurativi falsi o contraffatti

Conducente ed intestatario del veicolo indicato (*numero identificativo V.I.N., marca, modello, colore, serie*), circolava alla guida del medesimo munito di documenti assicurativi falsi (*indicare: certificato, contrassegno, carta verde*). Dagli accertamenti esperiti è emerso che il veicolo risulta sprovvisto di copertura assicurativa per la R.C. Auto. La carta di circolazione è stata immediatamente ritirata e con separato atto si è proceduto al sequestro del veicolo ai fini della confisca. I documenti oggetto di falsità sono stati oggetto di sequestro ex art. 354, comma 2 e 3, c.p.p.

NOTE

(2) Salvo che debba essere disposta confisca ai sensi dell'articolo 240 del c. p., è sempre disposta la confisca amministrativa del veicolo intestato al conducente sprovvisto di copertura assicurativa quando sia fatto circolare con documenti assicurativi falsi o contraffatti.

(3) Nei confronti di colui che abbia falsificato o contraffatto i documenti assicurativi è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un anno. Qualora si accerti la responsabilità della falsificazione o contraffazione in capo al conducente/intestatario, si procede al ritiro immediato della patente di guida.

(4) La possibilità di pagamento in misura ridotta e restituzione del veicolo è esclusa ai sensi dell'articolo 210 comma 3 C.d.S.. La sanzione amministrativa accessoria della confisca diviene obbligatoria, anche quando il proprietario abbia adempiuto agli obblighi di cui all'art. 193 comma 4 terzo periodo.

VEICOLI IMMATRICOLATI ALL'ESTERO O MUNITI DI TARGA EE - ART. 207 C.d.S.

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'art. 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. Abrogato. (2)

(1) Periodo aggiunto dall'art.38, comma 2 lett. b) della legge 29 luglio 2010, n. 120.

(2) Comma abrogato dall'art.38, comma 2 lett. b) della legge 29 luglio 2010, n. 120.

A seguito dell'avvenuta abrogazione del comma 4-bis, le disposizioni di cui all'art. 207 C.d.S. non possono trovare applicazione nei confronti dei veicoli immatricolati in Italia che siano guidati da conducenti in possesso di patente di guida rilasciata da uno Stato non facente parte dell'Unione europea. Il conducente titolare di patente di guida rilasciata da un qualsiasi Stato extra U.E., che si trovi alla guida di un veicolo con targa straniera, DEVE SEMPRE procedere al pagamento immediato in misura ridotta o al versamento della cauzione (art 207 C.d.S.), in caso di violazioni commesse al Codice della Strada (*non di altre norme*). Come stabilito dal Ministero dell'interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza - con circolare n. 300/A/35453/111/57/1 del 23 novembre 2004, dalla disciplina in esame restano esclusi i soggetti che svolgono attività lavorativa alle dipendenze di imprese o società italiane con sede sul territorio nazionale; in questi casi è necessario che il conducente sia in grado di documentare adeguatamente l'effettiva esistenza dell'attività lavorativa in qualità dipendente attraverso la lettera di assunzione presso la società o l'impresa italiana, ovvero analogha documentazione retributiva o contabile. Condizione assolutamente differente rispetto a quella del conducente straniero, è quella del cittadino appartenente ad uno degli Stati che fanno parte dell'Unione europea ovvero che hanno aderito all'accordo sullo spazio economico europeo (SEE), o di colui il quale si trova in possesso di una patente di guida rilasciata da uno Stato membro che, in virtù del recepimento delle Direttive comunitarie succedutesi nel tempo, deve essere equiparato in tutto e per tutto al conducente italiano. L'unica differenza, rispetto al titolare di patente di guida italiana, si rinviene nell'articolo 207 del Codice della Strada, che prevede il pagamento immediato delle violazioni o il versamento di una cauzione, solo se si trova alla guida di un veicolo con targa straniera. Le disposizioni dell'art. 207 C.d.S. non si applicano ai veicoli di proprietà dei cittadini italiani residenti nel comune di Campione d'Italia.

ADEMPIMENTI:

Il trasgressore si avvale del pagamento in misura ridotta

Il trasgressore è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento. L'Agente accertatore 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. Il pagamento potrà essere effettuato anche in valuta straniera; la somma da pagare sarà rapportata al cambio del giorno a cui vanno tuttavia aggiunte anche le eventuali spese per l'operazione di cambio.

Il trasgressore non si avvale del pagamento in misura ridotta

Il trasgressore deve versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, una somma pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione. Qualora il veicolo sia immatricolato in uno Stato membro dell'Unione europea o munito di targa EE o aderente all'Accordo sullo spazio economico europeo, la somma da versare a titolo di cauzione, è pari alla somma richiesta per il pagamento in misura ridotta. 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.

Mancato versamento della cauzione

(vedi sanzioni accessorie)

SANZIONI ACCESSORIE:

In mancanza del versamento della cauzione di cui all'art. 207, commi 2 e 2-bis, C.d.S., 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. La misura del fermo amministrativo del veicolo, nella fattispecie prevista dall'art. 207 C.d.S., è da considerarsi quale strumento cautelare per ottenere il pagamento della sanzione e pertanto, così come stabilito dal novellato comma 3 della norma in esame, esso deve essere obbligatoriamente conferito ad uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'art. 214-bis (custode – acquirente, o altro soggetto autorizzato dal Prefetto ai sensi del D.P.R. 5711/1982).

BIBLIOGRAFIA

Tutti i temi accennati nella presente relazione possono essere approfonditi attraverso la seguente linea editoriale:



✓ sito **WORLD'S VEHICLE DOCUMENTS**

l'unico sito in Italia dedicato al falso documentale e al furto e riciclaggio dei veicoli.



✓ **Il controllo dei veicoli comunitari e stranieri**

di Raffaele Chianca - Gianluca Fazzolari, Maggioli Edizioni.

I documenti che autorizzano la circolazione dei veicoli, la loro conformità e validità. Le norme che regolano la circolazione dei veicoli stranieri e comunitari in Italia.



✓ **I.D.I.S. International Documents Information System**

Si tratta di una banca dati, uno strumento di informazione utile a coloro che si occupano della frode documentale e della lotta al traffico illecito dei veicoli, ma anche a tutti coloro che nel corso del normale servizio si trovano a dover controllare di un documento emesso da uno stato estero.