

Roma, 28 Settembre 2018

NOR18215

SM

Oggetto: Codice della strada. Giurisprudenza

1. Assicurazione r.c.a – obbligatorietà anche per i veicoli tenuti fermi in aree private ma idonei alla circolazione.

Con Sentenza del 4 Settembre u.s (causa C-80/17), la Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha affermato che l'obbligo di assicurare la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, sussiste anche per quegli automezzi che, per scelta del proprietario, non stazionino sulla pubblica via bensì in un'area privata, quando risultino ancora immatricolati in uno Stato membro e siano idonei a circolare.

La Corte, infatti, ritiene che questi mezzi rientrino pienamente nella nozione di veicolo dettata dall'art. 1 della direttiva 72/166/CEE e ss. modifiche (cd prima direttiva in materia di assicurazione r.c.a), che considera tale *"qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato ad una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati"*.

I giudici comunitari hanno condiviso l'allarme lanciato dal Fondo di garanzia automobilistica portoghese davanti ai giudici di quello Stato (nella controversia che è poi approdata in Corte di Giustizia), secondo cui *"esistono rischi specifici ai veicoli (ad es. il furto), che implicano l'obbligo di stipulare un contratto di assicurazione della responsabilità civile ad essi relativa, anche se tali veicoli non sono in circolazione"*. Da osservare peraltro che la Corte suprema portoghese (l'equivalente della nostra Corte di Cassazione), che ha poi richiesto l'intervento della Corte di Giustizia U.E, era invece di avviso opposto, ritenendo che *"sarebbe sproporzionato ritenere che questo stesso obbligo (ndr di assicurare il veicolo) s'imponga al proprietario allorché egli abbia scelto di ritirare il proprio veicolo dalla circolazione, e l'incidente si produca in seguito all'illecita appropriazione del veicolo stesso, guidato senza che il proprietario vi abbia acconsentito"*.

Nella stessa Sentenza, la Corte ha inoltre affermato che la seconda direttiva in materia di assicurazione r.c.a (direttiva 84/5/CEE e ss modifiche), non osta ad una normativa nazionale che preveda il diritto del Fondo di agire, in via di regresso, non soltanto nei confronti del conducente che ha causato il sinistro ma anche verso il proprietario del mezzo privo della copertura assicurativa, nonostante questi non sia civilmente responsabile.

2. Autovelox – conferma dell'obbligo di taratura e verifica periodica.

L'Ordinanza n. 22499 depositata il 24 Settembre u.s, conferma che tutti gli autovelox (compresi quelli utilizzati alla presenza degli operatori di polizia stradale o muniti di strumenti di autodiagnosi) devono essere tarati e verificati periodicamente nel loro funzionamento, e lo svolgimento di questi controlli deve essere attestato dall'Amministrazione con certificazioni di omologazione e conformità. La Cassazione ha quindi riaffermato l'orientamento che ha assunto sulla questione oramai da qualche anno, grazie soprattutto alla Sentenza della Corte Costituzionale n. 113/2015 che ha dichiarato l'incostituzionalità dell'art. 45, comma 6 del c.d.s., *"nella parte in cui non prevedeva che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento della violazione dei limiti di velocità dovessero essere sottoposte a verifiche periodiche"* (per approfondimenti, vedi la nota Confratrasporto NOR16202 del 31 Agosto 2016)

3. Violazione delle norme sui tempi di guida e di riposo accertate in azienda – competenza dell'Ispettorato del Lavoro.

Con Sentenza n. 18173/2018, la sezione Lavoro della Corte di Cassazione ha ribadito la competenza degli Ispettori del Lavoro ad accertare, nei locali aziendali, le violazioni alle norme sui tempi di guida e di riposo. Come si ricorderà, sull'argomento si era già espressa la Cassazione nel 2016 (con Sentenza del 12 Ottobre n. 20594 del 12 Ottobre, commentata con circolare Confratrasporto NOR16261 del 22 Novembre 2016), che ha riconosciuto il potere degli Ispettori del Lavoro di accertare questo tipo di violazioni con l'obiettivo di



garantire, da un lato, la pubblica incolumità e la sicurezza della circolazione stradale, dall'altro la tutela del lavoratore.

4. Applicazione del sistema della patente a punti ai titolari di patente estera – Sentenza del TAR Emilia Romagna.

Il TAR Emilia Romagna – sez. Parma – , con Sentenza n.213/18 depositata lo scorso 31 Luglio, ha ricordato le disposizioni previste per i titolari di patente estera (rilasciata da uno Stato che non prevede il sistema della patente a punti), quando commettano sul nostro territorio delle violazioni del c.d.s che determinano la decurtazione del punteggio per i titolari di patente italiana.

Infatti, per le infrazioni al c.d.s compiute da questi soggetti (compresi i conducenti professionali), l'art.6 ter del decreto legge 151/2003 (convertito in Legge 214/2003) prevede un sistema basato sulla sommatoria dei punteggi stabiliti per le norme del c.d.s violate, che non può eccedere il totale di 20 punti. Il superamento di questo limite fa scattare, nei confronti del conducente estero, l'inibizione alla guida in Italia per un periodo di:

- due anni, quando il totale venga raggiunto in un anno;
- un anno, in caso di raggiungimento nel biennio;
- sei mesi, in caso di raggiungimento in un lasso di tempo tra i due e i tre anni.

Il Tar ha ricordato questa normativa, aggiungendo inoltre che non esistono limiti temporali all'emissione del provvedimento prefettizio di inibizione alla guida che, pertanto, può intervenire anche a distanza di tempo dall'accertamento dell'ultima infrazione.

Cordiali saluti.