

Autoriparatori: sentenza su Targa di Prova

pubblicata il 27/07/16

La recente sentenza del Tribunale di Vicenza esaminata propone un'interpretazione nuova della circolazione con targa prova. Sostanzialmente il Giudice vicentino ha affermato che: *“La targa prova non copre i veicoli immatricolati. L'apposizione della targa di prova sui veicoli già targati è una prassi contra legem. Dunque il veicolo già targato, anche se circola per esigenze di prova, a scopo dimostrativo o per collaudo, non può esibire la targa di prova e se lo fa degli eventuali danni derivanti dalla circolazione non potrà che rispondere l'assicuratore del veicolo e non l'assicuratore della targa di prova”*.

La sentenza non appare fondata su una motivazione coerente con la normativa vigente e con la prassi ormai consolidata e uniformemente applicata dalle Forze di Polizia (vedi: Gianluca Fazzolari Polizia Stradale di La Spezia), dalle compagnie assicurative e dai titolari delle targhe prova. Tuttavia la sentenza offre l'opportunità di un approfondimento della normativa applicabile con specifico riguardo alla categoria degli autoriparatori. Questi sono infatti individuati, dall'articolo 1 del D.P.R. 474/2001 citato dalla sentenza, fra i soggetti cui può essere rilasciata l'autorizzazione alla circolazione in prova per motivi di diagnosi o collaudo.

Ma esaminiamo attentamente la normativa vigente.

Il rilascio l'uso, il rinnovo e la revoca della targa prova sono regolati dalle seguenti norme:

- art. 98 del codice della strada;
- D.P.R. 474/2001 *“Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli”* che rinvia a decreto ministeriale
- DM del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 374/2003, *“Regolamento recante disciplina delle modalità per il rilascio, la revoca ed il rinnovo dell'autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli, ai sensi dell'articolo 1 comma 3 del DPR 474/2001”* che rinvia a Circolare Ministeriale
- Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione (allora si chiamava così) n. 4699/M63 del 04.02.2004.

I primi due commi dell'art. 98 del Nuovo Codice della Strada sono stati abrogati dal D.P.R. 474/2001. Il terzo comma dell'art. 98, dispone: *“Chiunque adibisce un veicolo in circolazione di prova ad uso diverso è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 85,00 a € 338,00. La stessa sanzione si applica se il veicolo circola senza che su di esso sia presente il titolare dell'autorizzazione o un suo dipendente munito di apposita delega.”*. Il quarto comma dello stesso articolo prevede addirittura la *confisca* del veicolo se le violazioni superino il numero di tre.

In sostanza questo articolo del CdS precisa:

1. che un veicolo in prova non può circolare per un uso ordinario: *dunque anche se immatricolato non può circolare*
2. che il soggetto abilitato deve essere sempre a bordo: *dunque non basta una semplice patente di guida per circolare in prova*

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del D.P.R. 474/2001, è stato poi approvato il *“Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli”*. La nuova disciplina, semplificando, ha previsto un unico modello di targa prova per autoveicoli, rimorchi, ciclomotori, motoveicoli, macchine agricole e macchine operatrici. L'articolo 1 del predetto D.P.R., dal quale il Tribunale di Vicenza ha preso spunto per la sua decisione, in realtà riproduce fedelmente i primi due commi dell'art. 98 del CdS ora abrogati. Infatti prevede esclusivamente *una esenzione dall'obbligo di munire di carta di circolazione* i veicoli che circolano

su strada per esigenze connesse con *prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento*. È evidente che la norma serve a consentire la circolazione “*anche*” ai veicoli non immatricolati, se sia necessario verificarne la idoneità e purchè la circolazione in prova avvenga sotto la responsabilità di personale qualificato. Tuttavia è altrettanto evidente che *l'esenzione* dall'obbligo di immatricolazione non comporta automaticamente *l'esclusione* dalla circolazione in prova dei veicoli immatricolati. L'immatricolazione dunque è sempre la regola: l'esenzione costituisce una eccezione. Per *esenzione* si intende infatti una facoltà dell'avente diritto che *amplia* le possibilità a sua disposizione e non le *riduce*. Per fare un esempio sarebbe come sostenere che poiché i conducenti dei quadricicli sono esentati dall'obbligo di patente, solo chi è sfornito di patente può condurre i quadricicli.

Ma continuando l'esame della normativa si deve osservare che i soggetti che pongono in circolazione veicoli in prova e che devono essere sempre a bordo (salvo delega a loro dipendenti), devono appartenere *necessariamente* alle categorie che possono essere autorizzate alla circolazione di prova.

Le categorie indicate dal predetto D.P.R. sono le seguenti:

- a) fabbriche costruttrici di veicoli, loro rappresentanti, concessionari, agenti di vendita ecc.;
- b) fabbriche costruttrici di carrozzerie e pneumatici;
- c) fabbriche costruttrici di sistemi o dispositivi di equipaggiamento di veicoli qualora l'applicazione di tali sistemi o dispositivi costituisca “*motivo di aggiornamento della carta di circolazione*”;
- d) “*gli esercenti di officine di riparazione e di trasformazione anche per proprio conto*”.

Appare evidente che le categorie c) e d) indicate dalla legge, pongano in circolazione di prova ***esclusivamente veicoli già immatricolati***. È dunque riconosciuta dalla stessa legge la facoltà dei soggetti elencati di far circolare in prova veicoli già immatricolati. L'autorizzazione alla circolazione di prova, com'è noto a tutti gli autoriparatori, è rilasciata dagli Uffici Provinciali della Motorizzazione ed ha validità annuale, rinnovabile purché permangano i requisiti per il rilascio. Il decreto ministeriale n. 374/2003 regola le modalità di rilascio, revoca e rinnovo dell'autorizzazione e la Circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 4699/M63 del 04.02.2004 specifica gli adempimenti necessari. Ma né il D.P.R. 474/2001, né il D.M. 374/2003, né la Circolare n. 4699/M63 del 04.02.2004 nell'indicare i requisiti per il rilascio e le modalità di utilizzazione dell'autorizzazione in prova dispongono che la targa prova sia utilizzabile solo su veicoli privi di immatricolazione. Il primo criterio interpretativo delle norme giuridiche è dato dalla affermazione che se la legge intende proibire un determinato comportamento lo deve dire esplicitamente: in altre parole *ciò che non è esplicitamente vietato è consentito* (art. 23 della Costituzione, c.d. Principio di legalità). Dunque, se scopo della legge fosse stato di impedire la circolazione con targa prova di veicoli immatricolati sarebbe stata formulata come segue: “*E' proibita la circolazione di veicoli immatricolati muniti di targa prova*”.

Una serie di argomenti contrari all'interpretazione del Tribunale Vicentino sostengono inoltre le ragioni della consolidata prassi di utilizzazione delle targhe prova:

1. il D.P.R. 474/2001 individua i “*soggetti*” autorizzati alla circolazione di prova e *non i requisiti dei veicoli*;
2. nell'elenco dei soggetti al *punto A* figurano anche i *commercianti di veicoli a motore senza specificazione fra veicoli nuovi e usati* e questi ultimi devono essere *necessariamente immatricolati e dotati di libretto di circolazione*;
3. sempre la *punto A* figurano *enti di ricerca* che conducono sperimentazioni su veicoli, anche in questo caso *non sono esclusi i veicoli usati* e, come tali, immatricolati;

4. al *punto B* sono elencate le fabbriche di carrozzerie e *di pneumatici*: per quale motivo tali fabbriche dovrebbero poter provare i pneumatici o parti di carrozzeria solo su veicoli non immatricolati? anche il veicolo già immatricolato in quel momento è posto in circolazione *per verificare l'idoneità* dei pneumatici o delle parti di carrozzeria sperimentali e, dunque, tecnicamente non sarebbe possibile far circolare un veicolo con una *dotazione non omologata* se non dotato di una *targa speciale* che autorizza la circolazione in prova e sotto la responsabilità di un collaudatore qualificato;

5. al *punto C* sono elencate le *fabbriche di dispositivi di equipaggiamento il cui utilizzo comporta aggiornamento della carta di circolazione*: è evidente che, almeno in questo caso, una volta installato un equipaggiamento speciale (es.: gancio di traino) prima dell'annotazione sulla carta di circolazione il veicolo deve circolare per il collaudo *in prova* e deve pertanto essere *necessariamente già immatricolato e dotato di carta di circolazione*;

6. al *punto D* infine sono indicati *gli esercenti di officine di riparazione*: ma le riparazioni si fanno essenzialmente su veicoli immatricolati, in quanto il concetto stesso di *riparazione*, a differenza del concetto di *costruzione*, indica un intervento da eseguirsi su un mezzo già in precedenza posto in circolazione e com'è noto la circolazione non può avvenire senza preventiva immatricolazione;

7. sempre dall'esame del D.P.R. si desume che la targa prova caratterizza la circolazione di mezzi *per determinate finalità* e non con la dotazione di determinati documenti;

8. **ciascuna di queste attività** (esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento) **è tecnicamente possibile sia con veicoli non immatricolati che con veicoli immatricolati**;

In altre parole la targa prova non autorizza la circolazione di un determinato veicolo ma *l'esercizio di una determinata attività* che per la sua potenziale pericolosità può essere esercitata solo da determinate categorie di *tecnici riconosciuti*. Lo conferma il fatto che la targa prova *non è associata stabilmente ad un veicolo* ma può essere trasferita su qualsiasi veicolo, purché il Ministero dei Trasporti abbia verificato la sussistenza dei requisiti *del soggetto autorizzato* che infatti deve essere sempre a bordo durante la prova.

Anche sotto il *profilo assicurativo* la circolazione di un veicolo *in riparazione o in collaudo* dopo la riparazione è ben diversa dalla circolazione *ordinaria* di un veicolo certificato idoneo alla circolazione dal costruttore o dal riparatore. Proprio per questo tali soggetti, abilitati dalla legge a esercitare la loro attività e rilasciare un *attestato di idoneità* alla circolazione *che impegna gravemente la loro responsabilità* (nel caso del riparatore la sua fattura), devono poter svolgere l'attività di collaudo in condizioni di circolazione *non ordinaria*: questa appunto è la finalità della targa prova. E dal punto di vista dell'assicuratore, anche le conseguenze di una circolazione ordinaria o in prova non possono essere valutate come *rischi equivalenti*: ne consegue che la circolazione con la propria targa di un veicolo per motivi di prova comporta per l'assicuratore un rischio diverso, probabilmente più intenso, della circolazione ordinaria di un veicolo. Per questo motivo, per legge, la targa prova deve essere dotata *di una sua propria assicurazione per la responsabilità civile*, assicurando, anche in questo caso, *non un veicolo a motore ma un'attività di un professionista qualificato* che comporta la necessità di circolazione in prova. Si pensi ad esempio alla *clausola malus* che incomberebbe sul proprietario del veicolo per un'attività di prova eseguita dall'autoriparatore. È evidente poi che la circolazione *per provare un impianto frenante* appena riparato è un rischio diverso dalla circolazione di un veicolo il cui impianto frenante è certificato idoneo dal costruttore o dal manutentore/riparatore.

In sostanza tutta la normativa evidenzia la funzione della targa prova come strumento destinato a consentire la circolazione e l'assicurazione dei veicoli a motore per prove connesse alla verifica dell'idoneità, alla circolazione o alla vendita, anche a prescindere dalla immatricolazione che non è obbligatoria *ma non può costituire certo un ostacolo*.

Per tornare alla sentenza del Tribunale di Vicenza del 22.02.2016, si deve osservare che l'affermazione “*l'apposizione della targa prova sui veicoli già targati è contra legem. Dunque il veicolo già targato, anche se circola per esigenze di prova, a scopo dimostrativo o per collaudo, non può esibire la targa di prova*” è smentita dalla stessa Corte di Cassazione che con sentenza 10.03.2016, n. 4728, ha affermato che “*l'assicurazione per la responsabilità civile derivante da veicolo usato (e come tale immatricolato N.d.R.) posto in circolazione ai fini della vendita, per la dimostrazione, il collaudo o la prova, stipulata dall'assicuratore con il commerciante ai sensi dell'art. 17 del DPR 24.11.1970, n. 973, si riferisce esclusivamente al rischio collegato alla circolazione per la prova, la dimostrazione o il collaudo e cessa, quindi, anche prima del termine di durata del contratto, con la vendita del veicolo, che, importando con l'accertamento dell'idoneità del veicolo la fine del periodo di prova, comporta il venire meno della operatività della relativa garanzia*”.

Consiglio pertanto agli autoriparatori di continuare a utilizzare le loro targhe prova per diagnosi e collaudi essendo a mio parere per la circolazione in prova obbligatoria l'assicurazione in prova.

Tuttavia appare molto opportuno che la sentenza sia impugnata e riformata in appello per impedire che le compagnie di assicurazione si rimpallino la responsabilità, l'una affermando che il veicolo in quanto in prova non era assicurato dalla polizza che copre la circolazione ordinaria, l'altra che il veicolo, in quanto immatricolato, non poteva circolare con targa prova.