



Cosa Fare Come Fare

Casi pratici operativi nei servizi di polizia

Il caso è quello di un veicolo che reca targa e documenti di circolazione emessi dalla Repubblica di Tunisia in data 16.09.2013, e che da anni è posto in circolazione sul territorio della Repubblica Italiana da una cittadina Italiana di origini tunisine (forse con doppia cittadinanza), stabilmente residente in Italia, che si fa identificare con passaporto Italiano rilasciato in data 12.06.2013, la stessa esibisce patente di guida italiana emessa in data 24.03.2009.

All'atto del controllo esibisce una carta verde apparentemente rilasciata in data 29.09.2014 da una compagnia di assicurazioni tunisina, con validità fino al 28.10.2015.

Nell'ambito dei primi accertamenti emerge che il veicolo in questione, tuttora immatricolato in Italia, risulta registrato ed in proprietà della stessa cittadina Italiana di origini tunisine, che lo conduce. Non di meno il veicolo in argomento è anche in attualità di un provvedimento di fermo fiscale iscritto al P.R.A. da parte di un Ente creditore.

COSA FARE COME FARE

Bisogna sapere che il veicolo in questione si inquadra tra quelli immatricolati in Tunisia in regime di franchigia fiscale, in particolare quello denominato **régimes suspensif RS**.

Se non dichiarato esplicitamente dal conducente, possiamo prendere atto del particolare regime cui è assoggettato il veicolo dalla targa, di fatti nel caso di una immatricolazione in "**régimes suspensif RS**" viene rilasciata una targa "speciale" che riporta la sigla "RS" in tunisino "ن ت"

Esempio con caratteri arabi



Esempio con caratteri occidentali



A beneficiare di questo particolare regime è il **cittadino tunisino residente all'estero** che decide di rientrare definitivamente in patria, e quindi per quanto riguarda il suo veicolo, ha la possibilità di scegliere tra due tipi di franchigia doganale:

1. con il primo (régime suspensif o RS) si dovrà pagare il 25% della totalità dei diritti e delle tasse dovuti sui veicoli che non eccedano il peso di 3,5 tonnellate e i veicoli da turismo le cui cilindrata non superino i 2000cc se il motore è alimentato a benzina o i 2500cc se il carburante utilizzato è il diesel;
2. con il secondo regime (tunisien o TU) si dovrà pagare il 30% della totalità dei diritti e delle tasse dovuti sui veicoli che eccedano le cilindrata appena ricordate.

Il termine di libera importazione è, nel caso in esame, di 120 giorni, trascorso il quale il proprietario del veicolo dovrà richiedere per iscritto una proroga all'Ufficio dei Tunisini all'Estero e, previa autorizzazione della Direzione Generale delle Dogane, le proroghe non possono superare 1 anno.

È ammessa l'uscita dalla Tunisia medio tempore, lasciando il veicolo in territorio locale, ciò è possibile consegnando la vettura in deposito alla dogana (con il pagamento dei costi relativi al servizio reso); competente per effettuare tale procedura è l'Ufficio

Regionale delle Dogane di Ben Arous. Trascorso il termine massimo prescritto (un anno), si deve necessariamente procedere ad una immatricolazione definitiva in Tunisia o, in alternativa, procedere al rimpatrio del bene con l'applicazione delle tasse ed i relativi diritti dovuti.



Per questo, in caso di controllo, è necessario accertare se il regime è ancora valido oppure risulta scaduto. Il dato può essere rilevato dalla carta di circolazione, dove sul retro troviamo la data di rilascio del documento, nel caso in esame 16.09.2013 (13/09/16).

(documento riportato a titolo di esempio con dati oscurati e/o di fantasia)

Da questa data, ossia il **16.09.2013**, calcoliamo i periodi di 120 giorni (se autorizzati) che comunque non possono superare un anno. Nel caso in esame l'anno è abbondantemente scaduto, quindi il regime in questione ha perso di validità.

I veicoli sottoposti a questo regime, hanno anche delle restrizioni per quanto riguarda il conducente, di fatti le persone autorizzate a guidare veicoli immatricolati in regime di RS senza la preventiva autorizzazione sono:

- ✓ il beneficiario della franchigia;
- ✓ il coniuge del beneficiario;
- ✓ qualsiasi altra persona, alla presenza del beneficiario o del suo coniuge.

Le persone autorizzate a guidare veicoli immatricolati in RS previa autorizzazione dell'Ufficio di presidenza regionale delle dogane e gli sportelli unici delle dogane territorialmente competenti in seguito l'indirizzo del beneficiario del Franchising registrato sulla carta d'identità nazionale, sono:

- ✓ Ascendenti e discendenti diretti del beneficiario, vale a dire, padre, madre e figli

A questo punto va verificata e valutata la posizione del veicolo con targa italiana XX222XX, targa che può essere rilavata dalla carta di circolazione tunisina, o più in generale interrogando per numero di telaio l'Anagrafe Nazionale dei Veicoli del Ministero delle Infrastrutture e trasporti e l'archivio informatizzato P.R.A.

Nel nostro caso si tratta di una vettura immatricolata per la prima volta in Italia il 31.08.2010, dal **02.05.2011** di proprietà di XXXXX Xxxxx, cittadina Italiana nata in Tunisia il XX.XX.XXXX, e residente in Italia, il cui veicolo, come accennato più sopra, risulta interessato da un provvedimento di fermo amministrativo, con atto del 20.05.2015.

Le sanzioni applicabili

A sommo giudizio di chi scrive, innanzi ad una fattispecie come quella prospettata, per coloro che appartengono ai servizi di polizia stradale e non posseggono la qualifica di polizia tributaria - *atti urgenti a parte* -, non è possibile contestare alcuna violazione – *sia pur essa di carattere amministrativo* – per la quale si ritiene utile inviare una segnalazione alla direzione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli territorialmente competente e di cui si dirà appresso, in virtù del fatto che il veicolo era comunque assoggettato ad una sorta di immatricolazione temporanea da parte delle Autorità tunisine, così come temporanea era da considerare l'importazione fino alla data di scadenza del periodo

concesso, onde per cui è quanto mai doveroso fare riferimento alla immatricolazione italiana tuttora valida.

...e quindi dopo così tanto “parlare” che facciamo? Cosa contestiamo? Ma soprattutto quali sono i presupposti giuridici riferibili al sistema sanzionatorio applicabile?

Partendo dall'assunto che quell'immatricolazione in régimes suspensif RS tunisina è scaduta, così come è scaduto il periodo riferibile al regime di temporanea importazione del veicolo, e che quindi quelle targhe e quella documentazione, sebbene ancora presenti sulla vettura, non hanno più alcuna ragione d'essere, in considerazione della circostanza oggettiva riferita al veicolo che NON risulta essere stato radiato dai pubblici registri nazionali, e che in forza di ciò è da considerare a tutti gli effetti ancora come immatricolato nella Repubblica Italiana, e plausibile perseguire il trasgressore ex art. 100, secondo l'ipotesi contemplata dal comma 12°, nella misura in il veicolo è posto in circolazione munito di targhe non proprie.

Di non minore importanza per l'organo di controllo la circostanza afferente la responsabilità civile derivante dalla circolazione del veicolo posto in circolazione nelle condizioni anzidette. A tal proposito è necessario sottolineare che la Tunisia è un Paese che aderisce al sistema della carta verde, ove la garanzia per la R.C. Auto è dimostrata dal possesso della carta internazionale di assicurazione in corso di validità. In siffatte circostanze, allora, considerando il veicolo di fatto ed a tutti gli effetti ancora “italiano” è da ritenere valida sul territorio nazionale una eventuale carta verde emessa in Tunisia per un veicolo che, così per come argomentato, non soggiace più al particolare “régime suspensif o RS”?

Ebbene, con buona pace di chi potrebbe sostenere il contrario, trattandosi così per come appurato di un veicolo in tutto e per tutto nostrano, quella garanzia per la R.C. Auto legata all'emissione di una carta verde attraverso un'impresa straniera sebbene in corso di validità a nulla vale poiché:

- 1. in primis, per le ragioni ampiamente descritte, l'immatricolazione temporanea oltre confine è venuta meno, ed il veicolo non è più da considerarsi in regime di temporanea importazione;*
- 2. la garanzia assicurativa per un veicolo italiano può essere prestata da un'impresa con sede legale nel territorio della Repubblica Italiana, con sede legale in un altro Stato dello Spazio economico europeo in regime di stabilimento o di libertà di prestazione di servizi, ma anche con sede legale in uno Stato terzo in regime di stabilimento, a patto di essere autorizzate all'esercizio dell'attività assicurativa per il ramo R.C. Auto ex artt. 13, 23, 24 e 28 del D. Lgs. 209/2005 (Codice delle assicurazioni private);*

ciò detto per la fattispecie prospettata è quanto mai pacifico, ritenere corretta l'applicazione del precetto e delle sanzioni pecuniarie ed accessorie previste dal vigente articolo 193 del C.d.S.

Nel caso specifico, poi, bisogna sapere che la carta verde mostrata all'atto del controllo era falsa in quanto alterata, di fatti un accertamento esperito presso la compagnia emittente attraverso l'UCI ha permesso di accertare che la copertura in questione era limitata ad un periodo di 30 giorni, emessa in data 29.09.2014 con scadenza al 28.10.2014. Tutto ciò non può che ricondurre, quindi, alle responsabilità dell'agente in capo al reato all'epoca previsto e punito ex art. 485 c.p. per il quale era possibile procedere in via giurisdizionale ex art. 346 c.p., ossia anche in mancanza di condizione di

procedibilità che poteva comunque sopravvenire, applicando il sequestro ex art. 354, c. 2, c.p.p. alla carta internazionale di assicurazione oggetto dell'alterazione.

Riguardo alla circolazione del veicolo nazionale gravato dal vincolo legato all'iscrizione al Pubblico Registro Automobilistico da parte di un Ente creditore pacifica appare l'applicazione del regime sanzionatorio dettato dall'articolo 214 al comma 8 del C.d.S. in relazione all'articolo 86 del d.P.R. n. 602/73 e s.m.i.

Tuttavia non è da tralasciare neppure l'ipotesi contemplata dall'articolo 180 del D.Lgs. 285/92 e s.m.i. , qualora durante le fasi della circolazione stradale a bordo del veicolo non sia presente la carta di circolazione nazionale, onde per cui riteniamo doveroso invitare il trasgressore ex art. 180, comma 8, C.d.S. ad esibire, presso gli uffici da cui dipende l'agente accertatore, ogni documento nazionale ancora in suo possesso.

Riguardo agli aspetti di natura prettamente doganale, è doveroso tenere in considerazione che il soggetto che può beneficiare del *"particolare regime è il **cittadino tunisino residente all'estero** che decide di rientrare definitivamente in patria"* il quale, così per come descritto più sopra *"ha la possibilità di scegliere tra due tipi di franchigia doganale"*, ossia:

1. *régime suspensif o RS*
2. *tunisien o TU*

che lo Stato tunisino concede ai propri cittadini residenti oltre confine che intendono tornare in patria con un veicolo acquistato all'estero.

Nel caso di specie, vista la particolarità dell'immatricolazione RS, è da presupporre che la parte agente abbia di fatto esportato il veicolo verso la Tunisia in tempo anteriore o prossimo all'immatricolazione colà effettuata in *régime suspensif o RS omettendo la presentazione della formalità di esportazione* presso la Dogana italiana con ciò incorrendo nella violazione di cui all'articolo 318 T.U.L.D., la cui contestazione e verbalizzazione può avvenire solo da parte dell'organo di controllo che riveste la qualifica di polizia tributaria (Agenzia delle Dogane - Guardia di Finanza).

Tuttavia, in considerazione del reingresso e della prolungata permanenza del veicolo in Italia, parte della dottrina è concorde nel ravvisare nella condotta dell'agente la violazione di cui all'articolo 292 T.U.L.D. (anche nella forma depenalizzata ex art. 295-bis T.U.L.D.) in ragione del fatto che comunque, si tratta di veicolo munito di documenti di circolazione e targhe straniere condotto da cittadino residente nella U.E.

In definitiva, rispetto ai precetti imposti dal codice stradale nazionale, dal Testo Unico delle Leggi Doganali e dal vigente c.p., a parere di questi autori, schematicamente, in ordine al caso prospettato queste le violazioni ravvisabili:

Codice della Strada		T.U.L.D.		Codice penale*	
Violazione	Sanzione accessoria	Violazione	Sanzione accessoria	Violazione	Adempimenti
art. 100, comma 12, C.d.S.	Fermo ex art. 214 C.d.S.	art. 292 T.U.L.D.	Sequestro ex art. 301 T.U.L.D.	art. 485 c.p.	Sequestro ex art. 354 c.p.p.
art. 193, comma 1, C.d.S.	Sequestro ex art. 213 C.d.S.	artt. 292 – 295-bis T.U.L.D.	Sequestro ex art. 301 T.U.L.D.		
art. 214, comma 8, C.d.S.		art. 318 T.U.L.D.			
art.180, comma 1, C.d.S.					

*Titolo di reato non più perseguibile a decorrere dal 6 febbraio 2016, data di entrata in vigore del D. Lgs. n. 7/2016 che ha abrogato la fattispecie criminale atta a perseguire le condotte antigiuridiche previste dagli artt. 485 e 489, comma 2, c.p., per le quali il legislatore nazionale ha invece previsto in capo al responsabile, e ad istanza della parte offesa, l'irrogazione della sanzione pecuniaria civile.

Il meglio sul controllo documentale e sul furto e riciclaggio dei veicoli



WORLD'S VEHICLE DOCUMENTS

- ✓ **Sito Web**
- ✓ **Pubblicazioni**
- ✓ **Banche Dati**
- ✓ **Formazione**

www.vehicle-documents.it

Fatto il 01.11.2017

Autori: Raffaele CHIANCA e Gianluca FAZZOLARI per World's Vehicle Documents - Tutti i diritti sono riservati.

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