

CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA

ISTANZA DI FISSAZIONE UDIENZA DI DISCUSSIONE

Causa pregiudiziale C-274/20

Giurisdizione di rinvio: Giudice di Pace di Massa – Italia

Nell'interesse dei:

Sigg. Macovila Dorjan e Dàvidìkovà Jana

– ricorrenti –

Con

l'Avv. Margherita Kòsa

1. SULLA NECESSITÀ DI REPLICA

- 1.1 La scrivente difesa, esaminate le Osservazioni presentate dall'Avvocatura Generale dello Stato in nome e per conto dell'Italia, ritiene necessario potere replicare alle ivi riportate deduzioni, in quanto potrebbero sembrare giustificative, ma di fatto sono infondate e spiegano una soluzione solamente apparente e non reale alla problematica che, peraltro, risulta più grave di quello che possa sembrare *a prima facie*.
- 1.2 Al fine di potere illustrare e sottoporre all'Ecc.ma Corte le sottostanti ragioni lo scrivente avvocato richiede fissarsi udienza di discussione e/o di ammettere ed acquisire la presente memoria agli atti.

2. SULL'ASSERITO SCOPO DEL DIVIETO PREVISTO DALLA NORMA NAZIONALE

- 2.1 Si premette e si sottolinea che il divieto di cui alla norma impugnata indica solamente due elementi di riferimento:
- la residenza del conducente e
 - la circolazione in Italia delle auto immatricolate in un altro Stato europeo.
- Le citate previsioni scindono quindi totalmente dalla:
- residenza del proprietario dell'auto (e quindi il proprietario dell'auto può benissimo essere residente in Italia, ma non chi la conduce e/o non ha alcuna importanza se il proprietario non ha alcun legame con l'Italia);
 - durata di permanenza dell'auto immatricolata in un altro Stato europeo su territorio italiano (l'auto non deve circolare in Italia – condotta da residente in Italia – nemmeno per un brevissimo periodo, anzi non può nemmeno transitare).
- 2.2 Italia, alla pagina 7 della propria memoria, indica le seguenti finalità della norma:
- la repressione del fenomeno della “*esterovestizione dei veicoli*” ovvero l'utilizzo

abituale, da parte di soggetti che risiedono e lavorano stabilmente in Italia, dei veicoli immatricolati in un altro Stato europeo;

- al fine di impedire l'evasione dei tributi (la tassa automobilistica), dei pedaggi autostradali, la non assoggettabilità a sanzioni o la fruizione di premi più vantaggiosi per i contratti di assicurazione obbligatoria, la difficoltà o l'impossibilità di individuare gli effettivi conducenti dei veicoli da parte delle forze di polizia in occasione di controllo.

2.3 Dal combinato disposto dei precedenti punti emerge chiaro quanto sia manifestamente inattuato ed inutile il divieto di cui al comma 1-bis rispetto alle asserite finalità perseguite, nonché quanto sia contraddittoria ed infondata la difesa dello Stato italiano, in quanto:

- la norma non fa alcun riferimento all' "*utilizzo abituale*" dell'auto in Italia e quindi è decisamente vietato anche semplicemente transitare con auto targate in altro Stato se il conducente è residente in Italia;
- la residenza di soli 60 giorni in Italia non può di certo costituire legame stabile con l'Italia (nei successivi punti si spiegherà meglio perché il riferimento alla "*residenza naturale*" risulta un semplice trabocchetto).

2.4 **1) Evasione dei tributi.** In relazione all'*evasione dei tributi* si evidenzia che Italia intende sottoporre a tassazione auto che non hanno legami stabili con il territorio Italiano e/o di cui proprietari sono fiscalmente residenti in altri Paesi europei e quindi nemmeno loro hanno alcun legame con lo Stato italiano (sottraendo illegittimamente somme ad altri Paesi membri).

I soggetti portatori di gravi disabilità, le vetture ultratrentennali e le auto alimentate a GPL o elettriche usufruiscono in Italia dell'esenzione della tassa automobilistica.

Le citate categorie non possono essere quindi soggetti o oggetti di evasione o elusione fiscale, pertanto, il divieto di cui all'art. 93 Codice della Strada Italiano dovrebbe necessariamente contenere una distinzione anche in questo senso.

In ogni caso, le auto da sottoporre a tassazione in Italia potrebbero essere solamente quelle che vengono abitualmente e prevalentemente utilizzate in Italia.

Ma la norma in esame non fa nemmeno un minimo accenno a tale circostanza.

E quindi le auto targate in altri Stati, condotte da residenti in Italia, non possono nemmeno per frazioni di secondo circolare su territorio italiano.

Ovviamente, per i motivi di cui sopra, la norma non può matematicamente avere nulla a

che vedere con l'evasione fiscale.

Ed in ogni caso, l'accertamento dell'evasione fiscale non può fondarsi su una presunzione fondata anche essa a sua volta su un dato di fatto verificatosi in un solo momento (per es. che in data 6.3.2021 ore 10,30, il Sig. X residente in Italia, ha condotto un'auto targata in Ungheria e quindi ha evaso le tasse in Italia).

È manifestamente assurdo!

2.5 **2) Evasione dei pedaggi autostradali.** In relazione all'*evasione dei pedaggi autostradali* si fa presente che in Italia i pedaggi autostradali si pagano ai caselli a seguito di ogni singolo percorso.

Ciò significa che le auto, se non viene pagata la prevista tariffa (mediante versamento in contanti, carta di credito o telepass con domiciliazione bancaria), rimangono bloccate al casello autostradale e non possono proseguire.

È quindi evidente quanto sia insensata la suddetta giustificazione.

2.6 **3) Sanzioni amministrative al Codice della Strada.** In relazione alle *sanzioni amministrative al Codice della Strada* le problematiche teoricamente potrebbero essere due:

- la difficoltà nell'identificare il proprietario dell'auto a seguito di inadeguata collaborazione fra gli Stati membri e difficoltoso accesso al Registro auto tenuto dagli altri Stati membri;
- la difficoltà nella riscossione delle sanzioni amministrative elevate.

Le suddette problematiche risultano o abbondantemente superate o totalmente inesistenti. A seguito dello scambio di informazioni tra Stati (cd. scambio *cross border*), proprio in tema di sanzioni amministrative derivanti dalla circolazione dei veicoli, gli Stati membri non hanno alcuna difficoltà nell'accedere alle informazioni necessari a fini identificatori. Le pubbliche amministrazioni italiane hanno notificato e stanno regolarmente ed efficacemente notificando contravvenzioni (anche per illeciti minimali e non sfugge una) in tutt'Europa, pertanto, nelle proprie osservazioni Italia ha riportato delle circostanze inesatte.

A ciò si aggiunge che anche un semplice privato ha la possibilità di eseguire una visura sulla targa di una autovettura immatricolata all'estero, a maggior ragione una pubblica amministrazione dotata di maggiori risorse e titolare di una corsia preferenziale.

E comunque, tutto voler concedere, la insufficiente collaborazione fra gli Stati membri (collaborazione peraltro regolata a livello europeo) non può e non deve avere

ripercussioni sui diritti e libertà garantiti e regolati dagli atti normativi europei.

La reazione di ogni Stato europeo dovrebbe essere piuttosto quella di esigere e garantire la effettiva ed efficace collaborazione o magari la creazione di un unico Registro auto europeo accessibile direttamente a tutti (e quindi contribuire all'integrazione e non alla disintegrazione).

Inoltre, mediante la tesi sostenuta dall'Italia, si insinua chiaramente che i cittadini degli altri Stati europei sono più propensi a commettere contravvenzioni al Codice della Strada. A questo punto però la soluzione sarebbe solamente quella di non far più entrare cittadini non italiani in Italia e quindi concretamente di uscire dall'Unione.

Ovviamente sarebbe una soluzione impensabile e quindi Italia deve necessariamente eliminare la impugnata norma dall'ordinamento.

La difficoltà nella riscossione delle sanzioni amministrative è altresì un problema fantasioso, in quanto la norma riguarda residenti in Italia (anche se da soli 60 giorni) e quindi non vi è differenza tra la riscossione delle somme da chi ha circolato con un'auto targata all'estero e riscossione da chi ha circolato con un'auto targata in Italia ed ha commesso una contravvenzione.

2.7 **4) Identificazione del conducente dell'auto.** In relazione all'*identificazione del conducente dell'auto* in caso di controllo si può semplicemente dire che la difficoltà sussiste anche nel caso in cui l'auto è immatricolata in Italia.

È quindi incomprensibile l'attinenza della targa estera all'interesse generale che si tende inseguire.

2.8 **5) Premi di assicurazione più vantaggiosi.** Il riferimento invece ai *premi di assicurazione più vantaggiosi* è fortemente sbagliato e grave, in quanto comporta un atteggiamento di protezionismo occulto nei confronti delle Compagnie di assicurazione italiane, pertanto, risulta assolutamente inammissibile.

2.9 Conseguentemente il divieto di cui al comma 1-bis art. 93 del Codice della Strada Italiano non sembra ravvisare alcun ragionevole collegamento con lo scopo asseritamente perseguito e quindi non vi è giustificazione del contrasto con le normative europee da motivo di interesse generale.

2.10 Nella denegata ipotesi in cui l'Ecc.ma Corte ritenesse sussistenti i motivi imperativi di interesse generale non perseguibili in diversa maniera più opportuna, l'art. 93 non supererebbe in ogni caso il criterio della proporzionalità, in quanto Stato italiano per impedire un solo illecito sta sanzionando 99 persone ingiustamente, a seguito di un

comportamento lecito e meritevole di tutela.

- 2.11 A ciò si aggiunge la sproporzione della sanzione, sia quella pecuniaria (da € 711 a € 2.842) che quella accessoria del sequestro del mezzo e successiva confisca (anche senza utilizzo se entro 180 giorni l'auto non viene immatricolata in Italia o non viene condotta oltre i confini nelle modalità previste).
- 2.12 Tutte le eccezioni dal divieto, previste al comma 1-ter e 1-quinquies, non fanno altro che rendere ancora più discriminatoria la norma ed ancora più in contrasto con i principi dell'Unione, con la Carta dei diritti fondamentali dell'UE, con la CEDU ed anche con la Costituzione italiana.

3. SULLA RESIDENZA NORMALE DI CUI ALLA DIRETTIVA 83/182/CEE

- 3.1 Secondo Italia, per “*residenza*” si intende la “*residenza normale*” come definita dalla Direttiva 83/182/CEE.
- 3.2 Secondo la citata direttiva la “*residenza normale*” è nel “*luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia durante almeno 185 giorni all'anno, a motivo di legami personali e professionali oppure, nel caso di una persona senza legami professionali, a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui abita.*”
- 3.3 *Tuttavia, nel caso di una persona i cui legami professionali siano risultati in un luogo diverso da quello dei suoi legami personali e che pertanto sia indotta a soggiornare alternativamente in luoghi diversi situati in due o più Stati membri, si presume che la residenza normale sia quella del luogo dei legami personali, purché tale persona vi ritorni regolarmente.*

Questa condizione non è richiesta allorché la persona effettua un soggiorno in uno Stato membro per l'esecuzione di una missione di durata determinata.

La frequenza di un'università o di una scuola non implica il trasferimento della residenza normale”.

- 3.4 Afferma quindi Italia che il divieto di condurre auto targate all'estero scatta per il soggetto che soggiorna in Italia (185 + 60 giorni e quindi) 245 giorni su 365 e quindi dopo circa 8 mesi di soggiorno (e sono esclusi gli studenti e il personale diplomatico).
- 3.5 Nell'allegato 3 della Circolare del Ministro dell'Interno prot. n. 300/a/245/19/149/2018/06 del 10.1.19 si legge invece che “*1.5 Il presupposto per l'applicazione del divieto assoluto di conduzione in Italia è la residenza anagrafica del conducente, quale risulta dai documenti di identità. Si applica sempre a chi risiede in*

Italia da più di 60 giorni. Per i cittadini Europei, in alternativa alla residenza anagrafica, si può tenere conto anche della residenza normale.

3.6 ***1.10 Ai fini dell'applicazione del divieto non è rilevante la presenza di residenza anche in altro Paese (Ue o extra UE).***

Se la persona è iscritta da più di 60 gg. nei registri anagrafici italiani, ai fini dell'applicazione delle sanzioni previste per la violazione del divieto, egli è residente in Italia e solo tale iscrizione rileva ai fini della norma di cui si parla.

La sanzione prevista, in tali casi, trova applicazione anche se circola con veicolo a lui stesso intestato all'estero, ottenuto beneficiando di altra residenza nel Paese di immatricolazione”.

3.7 È piuttosto evidente che l'interpretazione, peraltro forzata, data dall'Italia alla “residenza” non può considerarsi risoltrice di ogni difetto della norma, per una serie di motivi:

- come si legge nella citata Circolare relativa all'applicazione della norma, per i cittadini europei “**SI PUÒ tenere conto ANCHE della residenza normale**” e quindi l'autorità accertatrice, a discrezione, potrà prendere quale riferimento la “residenza anagrafica” o in alternativa la “residenza normale”;
- ciò significa che comunque dopo soli 60 giorni di residenza anagrafica in Italia al cittadino europeo è vietato condurre in Italia auto targate in un altro Stato membro oppure, nel caso in cui il cittadino europeo non risulti iscritto all'anagrafe italiana, è possibile prendere quale riferimento la “residenza normale”;
- pertanto, in quest'ultimo caso, il riferimento alla “residenza normale” rende addirittura più svantaggiata la posizione del soggetto interessato;
- inoltre, la possibilità di interpretare a piacimento e a convenienza la “residenza” rende totalmente ininfluyente la asserita “correttiva” data dalla suddetta circolare;
- però che importanza potrebbe mai avere in questa sede l'interpretazione data al termine di “residenza” quando l'unico riferimento del divieto è la residenza del conducente? Non si tiene conto neanche minimamente della “residenza” del proprietario e soprattutto della permanenza dell'autovettura su territorio Italiano! L'auto targata all'estero non può nemmeno transitare Italia se condotta da residente in Italia! Inoltre, se l'auto targata all'estero viene condotta da non residente in Italia, anche se di proprietà italiana ed anche se abitualmente e in maniera continuativa utilizzata in Italia può benissimo circolare!

3.8 Per le ragioni di cui sopra è piuttosto evidente che la diversa interpretazione della “residenza” (e precisamente quale “residenza normale”) non rende assolutamente legittima e giustificata la norma impugnata.

4. CONCLUSIONI

- 4.1 Non vi sono dubbi che il divieto di cui al comma 1-bis dell’art. 93 del Codice della Strada violi in maniera palese, senza alcuna ragionevole giustificazione, i seguenti artt. del TFUE: 18, 21, 26, 45, 49-55, 56-62 e 64, la Carta europea dei diritti fondamentali, la CEDU, nonché la Direttiva 83/182/CEE e quindi è un macroscopico errore frutto di interessi politici.
- 4.2 Per tale ragione la norma in esame deve essere dichiarata incompatibile con i principi europei e le normative europee ed oltre ad essere disapplicata in relazione alla causa nazionale in corso, deve essere necessariamente espunta dall’ordinamento.
- 4.3 Nel caso contrario si invita la Commissione di avviare procedimento d’infrazione nei confronti dell’Italia.
- 4.4 Si ritiene che le suddette deduzioni si sono rese necessarie a seguito delle difese svolte dall’Italia e per tale motivo, la scrivente difesa, al fine di poterle sottoporre all’Ecc.ma Corte,

CHIEDE

fissarsi udienza di discussione o, in alternativa, che venga acquisita agli atti anche la presente istanza / memoria.

Con osservanza.

Milano, 28.2.2021

Avv. Margherita Kòsa

