

Civile Ord. Sez. 2 Num. 14073 Anno 2026
Presidente: FALASCHI MILENA
Relatore: PIRARI VALERIA
Data pubblicazione: 13/05/2026

Oggetto: Sanzioni – Rimorchio e targa

ORDINANZA

sul ricorso iscritto al n. 11001/2024 R.G. proposto da:

TIRSAN TREYLER SANAYI TICAREST A.S., società di diritto turco in persona del rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dall'avv. Marinella Soraia Drago ed elettivamente domiciliata presso lo studio dell'avv. Paolo Panariti, in Roma, via Celimontana, n. 38;

– ricorrente –

contro

MINISTERO DELL'INTERNO (PREFETTURA DI TRIESTE);

-intimato-

e sul ricorso iscritto al n. 11005/2024 R.G. proposto da:

VEGA INTERNATIONAL CAR TRANSPORT AND LOGISTIC TRADING G.m.b.H., corrente in Salisburgo, e MARIAN VISA, entrambi rappresentati e difesi dall'avv. Carlo del Torre ed elettivamente domiciliati in Roma, via Celimontana, n. 38, presso lo studio dell'avv. Paolo Panariti;

-ricorrenti-

contro

MINISTERO DELL'INTERNO (PREFETTURA DI TRIESTE);

-intimato-

entrambi avverso la sentenza n. 227/2024 resa dal Tribunale di Trieste, pubblicata il 4/3/2024 e non notificata;
udita la relazione della causa svolta nella camera di consiglio del 28/10/2025 dalla dott.ssa Valeria Pirari.

Rilevato che:

1. In seguito a controllo effettuato in data 21/01/2016, la polizia stradale di Trieste accertò il transito in Italia di un veicolo articolato, che era composto da un autoveicolo trattore e da un semirimorchio n. telaio XL9 DAN10303508166, quest'ultimo di proprietà della società turca Tirsan Treyler Sanayi Ticarest A.S. e da questa affidato, senza prima immatricolarlo, alla società austriaca Vega International Car Transport And Logistic Trading G.M.B.H., esercitante l'attività di trasporto internazionale, perché lo trasportasse e consegnasse alla committente società olandese Talson Trailer B.V. che lo avrebbe poi acquistato.

La Polizia stradale, accertata l'assenza di immatricolazione del semirimorchio e la sua circolazione senza carta di circolazione, essendogli stata applicata una targa austriaca, di colore rosso con strisce bianche, ripetitrice di quella dell'autoveicolo trattore, redasse due verbali nei confronti della Vega International Car Transport And Logistic Trading G.M.B.H., della sua dipendente e conducente Visan Marian e della proprietaria Tirsan Treyler Sanayi Ticarest A.S., col primo dei quali contestò loro la violazione dell'art. 93, comma 7, d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, e col secondo dispose il sequestro amministrativo preordinato alla confisca del semirimorchio.

Il predetto verbale fu impugnato, con due distinti ricorsi, dalla Vega International Car Transport And Logistic Trading G.M.B.H. e dal suo

conducente Visan Marian, l'uno e dalla Tirsan Treyler Sanayi Ticarest A.S., l'altro, davanti al giudice di pace di Trieste, che, nella resistenza della prefettura di Trieste, respinse le opposizioni con sentenza n. 32/2019.

Il giudizio di gravame, instaurato da Vega International Car Transport And Logistic Trading G.M.B.H., da Visan Marian e da Tirsan Treyler Sanayi Ticarest A.S., si concluse, nella resistenza della Prefettura-Ufficio territoriale del Governo di Trieste, con la sentenza n. 227/2024, pubblicata il 04/03/2024, con la quale il Tribunale di Trieste respinse gli appelli.

Il giudice di merito ritenne, in particolare, che, secondo la normativa convenzionale, autoveicoli e rimorchi dovessero essere separatamente immatricolati, che la deroga all'immatricolazione andasse applicata ai soli rimorchi leggeri con massa non superiore a 750 Kg. e che, in deroga alla duplice immatricolazione del veicolo e del rimorchio, potesse essere effettuata una immatricolazione del veicolo articolato nel suo complesso, sostenendo che, nella specie, il semirimorchio di proprietà della Tirsan non fosse leggero, non fosse stato immatricolato, né separatamente dal veicolo trattore, né unitamente al medesimo, e non fosse, perciò, autorizzato alla circolazione internazionale in deroga alla normativa interna con conseguente applicazione dell'art. 93, comma 7 C.d.S.

Ritenne che l'errore in cui erano incorsi gli appellanti riguardasse il diritto e non il fatto e che il dettato normativo non fosse caratterizzato da inintelligibilità, che la Tirsan fosse a conoscenza della sanzione, nonostante la sua mancata notifica, e che fosse responsabile anche il proprietario del mezzo per avere incaricato un terzo di fare circolare il proprio rimorchio.

2. Avverso la predetta sentenza propongono distinti ricorsi sia la Tirsan Treyler Sanayi Ticarest A.S., affidandolo a tre motivi, sia Vega International Car Transport And Logistic Trading G.M.B.H. e

Visan Marian, affidandolo a quattro motivi, mentre il Ministero dell'Interno (prefettura di Trieste) è rimasto intimato.

Il consigliere delegato ha formulato proposta di definizione del giudizio ai sensi dell'art. 380-*bis* cod. proc. civ., ritualmente comunicata alle parti.

In seguito a tale comunicazione, il ricorrente, a mezzo del difensore munito di nuova procura speciale, ha chiesto la decisione del ricorso.

Fissata l'adunanza in camera di consiglio ai sensi dell'art. 380-*bis*.1 cod. proc. civ., i ricorrenti ha depositato memoria illustrativa.

Considerato che:

1. Occorre, innanzitutto, procedere alla riunione dei procedimenti n. 11001/2024 e n. 11005/2024, ai sensi dell'art. 335 cod. proc. civ., siccome proposti separatamente contro la stessa sentenza.

Ricorso proposto da Tirsan Treyler Sanayi Ticarest A.S.:

2. Con il primo motivo di ricorso, si lamenta la violazione/falsa applicazione degli artt. 1, 3, 35, 36 e 37 della Convenzione di Vienna dell'8/11/1968, in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., per avere i giudici di merito fatto errata applicazione della normativa sovranazionale, non essendo necessario, alla luce della Convenzione di Vienna, che il rimorchio rechi un'autonoma immatricolazione o una immatricolazione congiunta con il mezzo trainante, né potendo tale deroga essere applicata ai soli rimorchi leggeri, come affermato nella sentenza, atteso che è viceversa ammessa la circolazione di un rimorchio anche senza autonoma immatricolazione, purché trainato da un trattore immatricolato e del quale riporta il numero di immatricolazione, come avvenuto nella specie, essendo stata apposta al rimorchio la targa ripetitrice, con conseguente inconfigurabilità dell'illecito di cui all'art. 93 C.d.S.

3. Con il secondo motivo di ricorso, si lamenta la violazione/falsa applicazione dell'articolo 2697 cod. civ., in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., perché sarebbe spettato all'amministrazione provare gli elementi costitutivi della pretesa, mentre nella specie la Prefettura aveva indicato all'uopo che il rimorchio non potesse circolare con una targa temporanea, così confondendo con questa la targa ripetitrice e reputando che fosse altrimenti necessaria un'unica immatricolazione per entrambi i mezzi (trattore e autoarticolato).

4. Con il terzo motivo di ricorso, si lamenta la violazione e falsa applicazione degli artt. 93, comma 7, e 213, comma 6, Codice della Strada, 3 legge n. 689 del 1981 e 3 Cost., in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., per avere il giudice di merito affermato che non costituisse comportamento diligente e scusabile l'averne incaricato un terzo di far circolare il semirimorchio non immatricolato, in quanto la Tirsan avrebbe dovuto adottare tutti gli accorgimenti idonei ad impedirlo, senza considerare che quello ascritto al proprietario era un illecito autonomo rispetto a quello della società di trasporto; che responsabile della violazione di circolazione di veicolo senza carta di circolazione poteva essere soltanto una persona fisica, mentre la persona giuridica poteva rispondere soltanto in via solidale; che la sanzione della confisca non poteva essere inflitta al proprietario il quale si era limitato a far eseguire il trasporto ad altra ditta qualificata senza poter conoscere con quali modalità questo sarebbe avvenuto, se su strada, come nella specie, oppure mediante carico su bisarca e/o altre modalità; che una siffatta sanzione non poteva essere posta a carico della società proprietaria per responsabilità oggettiva; che non sussisteva dunque alcun profilo di colpa.

Ricorso proposto da Vega International Car Transport And Logistic Trading G.M.B.H. e Visan Marian:

5. Con il primo motivo di ricorso, si lamenta la violazione/falsa applicazione degli artt. 1, 3, 35, 36 e 37 della Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968, in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., perché il giudice di merito aveva ritenuto che il rimorchio necessitasse di una sua immatricolazione, così facendo scorretta applicazione delle norme della Convenzione di Vienna - della quale l'art. 49 della legge austriaca costituiva attuazione -, che, nei trasporti internazionali, non prescrive la necessità di un'autonoma immatricolazione dell'autorimorchio, né di una cumulativa immatricolazione di trattore e autorimorchio, ma, indipendentemente dal peso dell'autorimorchio, consentiva la circolazione dell'autorimorchio, purché trainato da trattore immatricolato e del quale riportava il numero di immatricolazione, senza violare l'art. 93 Codice della Strada.

6. Con il secondo motivo di ricorso, si lamenta la violazione/falsa applicazione dell'art. 2697 cod. civ., in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., perché spettava alla Prefettura dimostrare i fatti costitutivi della sua pretesa, mentre questa si era limitata a dire che il rimorchio non potesse circolare con targa temporanea, così confondendo questa con la targa ripetitrice.

7. Con il terzo motivo di ricorso, si lamenta la violazione/falsa applicazione dell'art. 3 legge n. 689 del 1981, in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., perché il Tribunale aveva escluso l'errore dei ricorrenti, ritenendo che il dettato normativo fosse intellegibile, senza considerare che, nei due gradi del giudizio, diverso era stato il pronunciamento sull'applicabilità della Convenzione di Vienna, esclusa dal giudice di pace e ammessa dal Tribunale, che l'esimente della buona fede andava collegata alla liceità alla luce della normativa internazionale, che l'autista si era limitato a eseguire le indicazioni del datore di lavoro senza poter entrare nel merito delle stesse, che la società di trasporto aveva

fatto validamente riferimento alle indicazioni della normativa austriaca che esentava dall'immatricolazione il semirimorchio; che, quand'anche fosse stato applicabile il disposto dell'art. 93 C.d.S., comunque sussisteva la buona fede dei ricorrenti.

8. Con il quarto motivo di ricorso, si lamenta la violazione/falsa applicazione dell'art. 93, comma 7 e dell'art. 213 Codice della Strada, in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., per avere i giudici confermato la sanzione della confisca, senza considerare che questa non può essere disposta nei confronti del terzo proprietario, a meno che non abbia impedito il fatto con dolo o colpa; che la proprietaria del rimorchio si era affidata, nella specie, a un vettore operante nel settore dei trasporti internazionali sicché mancava a suo carico l'elemento soggettivo; e che pertanto andava annullata la sanzione della confisca con conseguente restituzione del rimorchio al legittimo proprietario.

9. Il primo e il secondo motivo proposti da Tirsan Treyler Sanayi Ticarest A.S. e i primi due proposti da Vega International Car Transport And Logistic Trading G.M.B.H. e Visan Marian, da trattare unitariamente in quanto afferenti alla medesima questione dell'interpretazione da dare alla Convenzione di Vienna dell'8/11/1968 nella materia in esame e al conseguente riparto dell'onere della prova, sono infondati.

Occorre innanzitutto ribadire quanto già chiarito da questa Corte allorché ha affermato che la circolazione dell'autoarticolato, ancorché impegnato in un trasporto internazionale (dalla Turchia all'Olanda), durante il transito nel territorio italiano, è regolata dalla normativa interna e dalle disposizioni del codice della strada (Cass. Sez. 2, 26/5/2025, n. 13999), la quale recepisce, inasprendoli, i principi espressi dalla Convenzione di Vienna dell'8/11/1968.

A tal riguardo, l'art. 93 del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, stabilisce, infatti, al comma 1 che *«Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi per circolare devono essere muniti di una carta di circolazione e immatricolati presso il Dipartimento per i trasporti terrestri»* e al successivo comma 7 che *«chiunque circola con un veicolo per il quale non sia stata rilasciata la carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 430 a €1.731. Alla medesima sanzione è sottoposto separatamente il proprietario del veicolo o l'usufruttuario o il locatario con facoltà di acquisto o l'acquirente con patto di riservato dominio. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI»*.

Tali prescrizioni, come detto, si rifanno sostanzialmente alla Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968, ratificata in Italia con la legge 5 luglio 1995, n. 308, la quale stabilisce, all'art. 35, comma 1, lett. a), recante "immatricolazione", che *«Per beneficiare delle disposizioni della presente Convenzione, ogni autoveicolo in circolazione internazionale e ogni rimorchio diverso da un rimorchio leggero agganciato ad un autoveicolo debbono essere immatricolati da una Parte contraente o da una delle sue parti costitutive e il conducente dell'autoveicolo deve essere in possesso di un certificato valido attestante tale immatricolazione, rilasciato sia da una autorità competente o di una sua parte costitutiva, sia, a nome della Parte contraente o della sua parte costitutiva, dall'associazione che essa ha abilitato a tale scopo»* e alla lettera d) che *«Per i rimorchi (inclusi i semirimorchi) importati temporaneamente con modalità di trasporto diverse da quelle su strada, è considerata sufficiente una fotocopia del certificato di immatricolazione autenticata dall'autorità che ha rilasciato il detto certificato»*, mentre al comma 2 dispone che *«In deroga alle*

disposizioni del paragrafo 1 del presente articolo, un veicolo articolato non diviso mentre è in circolazione internazionale beneficerà delle disposizioni della presente Convenzione anche se non è oggetto che di una sola immatricolazione e di un solo certificato per il trattore e per il semirimorchio che lo costituiscono».

Il successivo art. 36, rubricato "Numero di immatricolazione", chiarisce, per quanto qui rileva, al comma 2 che «Ogni rimorchio immatricolato deve, in circolazione internazionale, 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» e al comma 3, che «La composizione e le modalità di apposizione del numero d'immatricolazione previsto al presente articolo debbono essere conformi alle disposizioni dell'allegato 2 della presente Convenzione», il quale stabilisce, a sua volta, le caratteristiche che deve avere la targa.

Infine, il successivo art. 37, recante "Segno distintivo dello Stato di immatricolazione", stabilisce, al comma 2, che «Ogni rimorchio agganciato ad un autoveicolo e che, in virtù dell'articolo 36 della presente Convenzione, deve recare nella parte posteriore un numero di immatricolazione deve anche recare nella parte posteriore il segno distintivo dello Stato in cui tale numero di immatricolazione è stato rilasciato. Le disposizioni del presente paragrafo si applicano anche se il rimorchio è immatricolato in uno Stato diverso dallo Stato di immatricolazione dell'autoveicolo cui è agganciato; se il rimorchio non è immatricolato, deve recare nella parte posteriore il segno distintivo dello Stato d'immatricolazione del veicolo trattore, eccetto quando circola in tale Stato. 3. La composizione e le modalità di apposizione del segno distintivo

previsto al presente articolo debbono essere conformi alle disposizioni dell'allegato 3 della presente Convenzione».

Le definizioni dei termini usati nelle suddette disposizioni sono contenute nell'art. 1, il quale chiarisce alla lett. q) che *«il termine "rimorchio" indica ogni veicolo destinato ad essere trainato da un veicolo a motore; questo termine comprende i semirimorchi», alla lett. r) che «il termine "semi-rimorchio" indica ogni rimorchio destinato ad essere accoppiato ad un autoveicolo in modo tale che una parte di esso poggi su quest'ultimo e che una parte considerevole della sua massa e della massa del suo carico sia sopportata da detto autoveicolo» e alla lett. s), che «il termine "rimorchio leggero" indica ogni rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg (1650 libbre)».*

Analizzando le prescrizioni di cui ai precedenti artt. 35, 36 e 37 coerentemente con le definizioni sopra ricordate, può dirsi che, ai sensi della Convenzione in esame, la regola generale prescrive, in modo non dissimile da quanto sancito dal C.d.S., che autoveicoli e rimorchi di peso superiore alla massa di 750 Kg. (c.d. rimorchio non leggero) siano immatricolati e che questa regola possa essere derogata attraverso una immatricolazione unitaria del trattore e del semirimorchio, a differenza di quanto sancito per i rimorchi c.d. leggeri (ossia di massa inferiore a Kg. 750), per i quali non è necessaria l'immatricolazione, sicché per i rimorchi come quello di specie non è ammessa la circolazione con la sola immatricolazione del trattore neppure alla luce della citata Convenzione.

Un'interpretazione che non tenesse conto della complessità della disciplina dettata dal legislatore nazionale e sovranazionale in materia di immatricolazione non soltanto non consentirebbe di comprendere le ragioni per le quali il legislatore abbia stabilito una regola generale di grande rigore, allorché ha imposto l'immatricolazione di entrambi i mezzi (trattore e semirimorchio),

per poi consentire in via derogatoria la circolazione del semirimorchio in totale assenza di immatricolazione, ma si pone altresì in contrasto col principio secondo cui l'immatricolazione è il momento della nascita giuridica del veicolo che si concretizza con il rilascio della carta di circolazione, ossia con l'autorizzazione amministrativa a circolare su strada (Cass. Sez. 2, 08/04/2011, n. 8097), il quale risponde a sua volta all'esigenza di evitare di mettere su strada veicoli della cui idoneità alla circolazione non vi sia certezza per non essere già stati compiuti i relativi accertamenti da parte dell'ispettorato della motorizzazione civile, laddove l'assenza di immatricolazione costituisce indizio di possibile pericolosità del mezzo, sul quale non sono ancora stati svolti i controlli necessari a garantirne la sicurezza (si veda sulle ragioni dell'immatricolazione, sia pure ai fini della confisca, Cass. Sez. 3, 19/7/2000, n. 9493; anche Corte Cost. 27/10/1994, n. 471, la quale ancorato la dichiarata illegittimità costituzionale dell'art. 21, comma 3, legge 24 novembre 1981, n. 689, nella parte in cui prevede la confisca del veicolo privo della carta di circolazione anche se già immatricolato, proprio al rilievo che in tal caso l'applicazione della disciplina sulla circolazione stradale fornisce la certezza che il veicolo è idoneo alla circolazione, per essere già stato compiuto il relativo accertamento da parte dell'ispettorato della motorizzazione civile, al contrario di quanto accade allorché la circolazione del veicolo si verifichi prim'ancora dell'immatricolazione).

Il principio di diritto che regola la materia è, dunque, il seguente:

In tema di trasporto internazionale, integra la violazione dell'art. 93, comma 7, d.lgs. n. 285 del 1992, con conseguente applicazione della sanzione pecuniaria e della confisca, il rimorchio che circoli nel territorio italiano senza essere autonomamente immatricolato rispetto al mezzo trattore, atteso che la circolazione

dell'autoarticolato, ancorché impegnato in un trasporto internazionale (dalla Turchia all'Olanda), è regolata, durante il transito nel territorio italiano, dalla normativa interna e dalle disposizioni del codice della strada, le quali, nel recepire i principi espressi dalla Convenzione di Vienna dell'8/11/1968 - in virtù dei quali costituisce regola generale l'obbligo di immatricolazione autonoma del rimorchio c.d. non leggero (ossia di peso superiore a kg. 750) e deroga la possibilità dell'unitaria immatricolazione di trattore e rimorchio -, possono contenere norme più severe, ma non più lievi, siccome rispondenti all'esigenza di evitare di mettere su strada veicoli della cui idoneità alla circolazione non vi sia certezza per non essere già stati compiuti i relativi accertamenti da parte dell'ispettorato della motorizzazione civile.

A questo principio si è attenuto il giudice di merito, allorché ha affermato che il tenore della disposizione di cui all'art. 35, comma 2, era chiarissimo nel prevedere l'immatricolazione del semirimorchio autonoma o congiunta a quella del trattore, atteso che la Convenzione di Vienna non consente la circolazione internazionale di un semirimorchio privo di immatricolazione, salvo che si tratti di rimorchio leggero.

Da ciò consegue l'infondatezza del primo motivo dei ricorsi principale e incidentale, oltreché del secondo di entrambi, siccome fondati sulla lamentata violazione dell'art. 2967 cod. civ., la quale però si configura unicamente nell'ipotesi in cui il giudice di merito abbia attribuito l'onere della prova a una parte diversa da quella che ne era gravata in applicazione di detta norma, non anche quando il ricorrente intenda lamentare, come avviene nella specie, che, a causa di una incongrua valutazione delle acquisizioni istruttorie, la sentenza impugnata abbia ritenuto erroneamente che la parte onerata avesse assolto tale onere (Cass. Sez. 2, 21/3/2022, n. 9055; Cass., Sez. Un., 30/9/2020, n. 20867).

10. Il terzo motivo di ricorso principale e il terzo e quarto di quello incidentale, da trattare unitariamente in quanto afferenti alla sussistenza o meno dei requisiti di buona fede e scusabilità dell'errore, anche con riguardo alla confisca, sia in ragione della non intellegibilità della norma, sia delle norme austriache, sia della non conoscenza, da parte della società proprietaria, delle modalità con cui la ditta incaricata avrebbe eseguito il trasporto, sia della posizione del conducente, che si era limitato a eseguire le indicazioni del datore di lavoro, sono infondati.

Occorre innanzitutto considerare che è orientamento consolidato della Corte (Cass. Sez. 6 - 2, Ordinanza n. 28466 del 15/12/2020, in connessione con Cass. Sez. 2, Sentenza n. 18062 del 27/08/2007) che, ai sensi degli artt. 3 e 196 del d.lgs. n. 285 del 1992, per le violazioni del codice della strada punibili con la sanzione pecuniaria, la responsabilità del proprietario del veicolo è presunta e lo stesso ha l'onere di offrire la prova liberatoria, dimostrando che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà; tale prova è, tuttavia, esclusa, ai sensi dell'art. 196, comma 3, citato, quando la violazione è commessa dal rappresentante o dal dipendente di una persona giuridica o di un ente o di un'associazione priva di responsabilità o, comunque, da un imprenditore nell'esercizio delle proprie funzioni o incombenze, atteso che, in considerazione della relazione di immedesimazione o di preposizione che lega l'ente o l'imprenditore all'agente, l'attività posta in essere da quest'ultimo nell'esercizio e nell'ambito delle attribuzioni conferitegli è direttamente riferibile ai primi.

A tale principio si è uniformato il giudice di merito allorché ha affermato che il proprietario, nell'incaricare un terzo, ancorché qualificato, di far circolare il proprio semirimorchio non immatricolato, non aveva posto in essere una condotta diligente e

scusabile, dal momento che avrebbe dovuto adottare tutti gli accorgimenti idonei ad impedirne in radice la circolazione.

Né può dirsi che siano ravvisabili l'errore scusabile o la buona fede, come pure affermato, nelle censure.

Infatti, per la giurisprudenza della Corte in tema di sanzioni amministrative, la buona fede non è la mera ignoranza della legge (che è inescusabile), come correttamente affermato nella sentenza, ma un convincimento di liceità fondato su elementi oggettivi e positivi, qui del tutto assenti, sicché essa rileva come causa di esclusione della responsabilità amministrativa quando sussistono elementi positivi idonei ad ingenerare nell'autore della violazione il convincimento della liceità della sua condotta e quando l'autore medesimo abbia fatto tutto quanto possibile per conformarsi al precetto di legge, onde nessun rimprovero possa essergli mosso, neppure sotto il profilo della negligenza omissiva (Cass. Sez. 2, 19/06/2020, n. 11977; Cass. Sez. 2, 26/5/2025, n. 13999).

In sostanza, l'errore sul fatto, che esime da responsabilità se incolpevole e che colui che lo invoca ha l'onere di provare, è quello che cade su un elemento materiale della violazione amministrativa e deve consistere in una difettosa percezione o in una difettosa ricognizione della percezione che alteri il presupposto del processo volitivo determinandolo a condotta viziata alla base e che opera come fattore che incide sull'elemento soggettivo della violazione amministrativa (dolo o colpa a norma dell'art. 3 della legge 689/81: Cass. Sez. 3, 19/1/2000, n. 536).

Nella specie, i ricorrenti hanno affidato la censura alla non perspicuità della disciplina in materia, come detto esclusa dai giudici di merito in ragione dell'irrilevanza della ignoranza della legge, e alla inconsapevolezza, da parte del proprietario, delle modalità con cui la ditta incaricata avrebbe provveduto al trasporto del mezzo.

Nel primo caso, si osserva che l'errore di diritto, quale causa di esclusione della responsabilità in riferimento alla violazione di norme amministrative (in analogia a quanto previsto dall'art. 5 cod. pen.), viene in rilievo soltanto a fronte dell'inevitabilità dell'ignoranza del precetto violato, da apprezzarsi alla luce della conoscenza e dell'obbligo di conoscenza delle leggi che grava sull'agente in relazione anche alle sue qualità professionali e al suo dovere di informazione sulle norme e sulla relativa interpretazione (Cass. Sez. 6-2, 1/9/2014, n. 18471), aspetto questo che non rileva a fronte di una disposizione dal chiaro contenuto precettivo rivolta, in questo caso, a società operanti nel settore.

Nel secondo caso, in disparte la novità della considerazione sulla inconsapevolezza del proprietario del semirimorchio in ordine alle modalità del suo trasporto da parte della società all'uopo incaricata, siccome non risultante dalla sentenza impugnata, si osserva che, con riguardo alle sanzioni amministrative accessorie per contravvenzione al codice della strada, il proprietario del veicolo che sia stato posto in circolazione da altri prima del rilascio della relativa carta di circolazione (o prima dell'immatricolazione, in relazione alla sentenza n. 371 del 1994 della Corte costituzionale, dichiarativa dell'illegittimità dell'art. 21, comma 3, della l. n.689 del 1981 e, dunque, per implicito, dell'art. 93, comma 7, del nuovo codice della strada), in tanto potrà invocare, per evitare la confisca amministrativa del mezzo che sia stato successivamente immatricolato, l'applicazione dell'art. 213, comma 6, c.d.s., presupponente la sua estraneità alla violazione, in quanto non sia responsabile dell'autonoma infrazione di cui all'art. 93, comma 7, secondo inciso, c.d.s., consistente nel non averne impedito, per dolo o per colpa, la circolazione, non essendo la sua un'obbligazione solidale ex art. 196, comma 1, c.d.s., ma autonoma ed essendo questa collegata all'attività omissiva

consistita nel non avere impedito il fatto, che realizza una distinta contravvenzione, della quale il proprietario risponde tutte le volte che la sua omissione, cosciente e volontaria, sia connotata da dolo o colpa, giusta il principio generale posto dall'art. 3, comma 1, della l. n. 689 del 1981 (Cass. Sez. 6-2, 12/3/2021, n. 7089).

In questo caso, il fatto omissivo non si è verificato, essendo stata pacificamente la società del mezzo ad affidarlo consapevolmente a terzi per il trasporto, senza concordarne le modalità, non essendovi alcuna deduzione sul punto.

Deriva da quanto detto l'infondatezza della censura.

Quanto al conducente, dipendente della società di trasporto, la sua responsabilità è contemplata dal comma 3 dell'art. 196 del Codice della Strada, il quale, nello stabilire che *«Se la violazione è commessa dal rappresentante o dal dipendente di una persona giuridica o di un ente o associazione privi di personalità giuridica o comunque da un imprenditore, nell'esercizio delle proprie funzioni o incombenze, la persona giuridica o l'ente o associazione o l'imprenditore è obbligato, in solido con l'autore della violazione, al pagamento della somma da questi dovuta»*, prevede una responsabilità solidale tra il dipendente autore della violazione, avendo materialmente condotto su strada il semirimorchio privo di immatricolazione, e la persona giuridica datrice di lavoro e proprietaria del mezzo, con la conseguenza che a nulla rileva il fatto che il primo abbia eseguito le direttive della seconda.

12. In conclusione, dichiarata l'infondatezza dei motivi, vanno rigettati sia il ricorso principale che quello incidentale. Nulla deve disporsi sulle spese non avendo l'intimata Amministrazione spiegato difese.

4. Poiché il ricorso è deciso in conformità alla proposta formulata ai sensi dell'art. 380-*bis* cod. proc. civ. (come novellato dal d.lgs. n. 149 del 2022), vanno applicati – come previsto dal terzo comma,

ultima parte, dello stesso art. 380-*bis* cod. proc. civ. – il terzo e il quarto comma dell’art. 96 cod. proc. civ., da interpretarsi alla stregua del principio enunciato dalle Sezioni Unite di questa Corte, con l’ordinanza n. 27195 del 22/09/2023, secondo cui la condanna del ricorrente al pagamento della somma di cui all’art. 96, quarto comma, cod. proc. civ. in favore della cassa delle ammende deve essere pronunciata anche qualora nessuno dei soggetti intimati abbia svolto attività difensiva, avendo essa una funzione deterrente e, allo stesso tempo, sanzionatoria rispetto al compimento di atti processuali meramente defatigatori.

5. Considerato il tenore della pronuncia, va dato atto – ai sensi dell’art. 13, comma 1-*quater*, del D.P.R. n. 115 del 2002 – della sussistenza dei presupposti processuali per il versamento, da parte del ricorrente principale e dei ricorrenti incidentali, di un ulteriore importo a titolo di contributo unificato, pari a quello previsto per la proposizione dell’impugnazione, se dovuto.

P.Q.M.

La Corte riunisce il ricorso R.G. n. 11005/2024 al ricorso R.G. n. 11001/2024 e li rigetta entrambi;

condanna il ricorrente principale e i ricorrenti incidentali, ai sensi dell’art. 96 cod. proc. civ., al pagamento della somma di euro 4.000,00 ciascuno in favore della cassa delle ammende;

dichiara la sussistenza dei presupposti processuali per il versamento, da parte del ricorrente principale e di quello incidentale, di un ulteriore importo a titolo di contributo unificato pari a quello previsto per il ricorso, se dovuto.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio della Seconda Sezione civile, in data 28/10/2025.

Il Presidente
Milena Falaschi

