

BGE 144 IV 386

Bundesgericht (BGE), 2018-09-20, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_144 IV 386](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_144_IV_386)

FR: ATF 144 IV 386

IT: DTF 144 IV 386

Regeste

Regeste Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG, Art. 68 Abs. 5 VRV, Art. 7 VTS; Kombination eines leichten Sattelschleppers mit einem Sattelanhänger, die den Vorschriften betreffend Gewicht nicht entspricht. Art. 68 Abs. 5 VRV muss im Zusammenhang mit Art. 7 Abs. 4 und 6 VTS ausgelegt werden (E. 2.2). Sattelanhänger dürfen an leichten Sattelschleppern nur mitgeführt werden, wenn das im Fahrzeugausweis eingetragene Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination nicht überschritten wird. Ein nicht betriebssicheres Fahrzeug liegt vor, wenn die Kombination diesen Vorschriften nicht entspricht. Es setzt nicht voraus, dass der Zug überladen ist (E. 2.2.3).

Volltext

Urteilkopf 144 IV 386 46. Estratto della sentenza della Corte di diritto penale nella causa A. contro Sezione della circolazione (ricorso in materia penale) 6B_18/2018 del 20 settembre 2018 Regeste Art. 93 Abs. 2 lit. a SVG, Art. 68 Abs. 5 VRV, Art. 7 VTS; Kombination eines leichten Sattelschleppers mit einem Sattelanhänger, die den Vorschriften betreffend Gewicht nicht entspricht. Art. 68 Abs. 5 VRV muss im Zusammenhang mit Art. 7 Abs. 4 und 6 VTS ausgelegt werden (E. 2.2). Sattelanhänger dürfen an leichten Sattelschleppern nur mitgeführt werden, wenn das im Fahrzeugausweis eingetragene Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination nicht überschritten wird. Ein nicht betriebssicheres Fahrzeug liegt vor, wenn die Kombination diesen Vorschriften nicht entspricht. Es setzt nicht voraus, dass der Zug überladen ist (E. 2.2.3). Sachverhalt ab Seite 387 BGE 144 IV 386 S. 387 A. Con sentenza del 1° luglio 2016 il Presidente della Pretura penale ha dichiarato A. autore colpevole di guida di un veicolo in stato difettoso per avere, il 6 novembre 2015 a Robasacco, circolato con il convoglio stradale composto dal trattore a sella leggero Iveco Daily targato ZH x e dal semirimorchio targato ZH y, superando il peso massimo autorizzato dell'insieme menzionato nella licenza di circolazione del veicolo trattore. L'imputato è stato condannato alla multa di fr. 200.-, sostituita con una pena detentiva di due giorni in caso di mancato pagamento, e al versamento delle spese giudiziarie. B. Adita dall'imputato, la Corte di appello e di revisione penale (CARP) ne ha respinto l'appello con sentenza del 30 novembre 2017, confermando il giudizio di primo grado. C. A. impugna questa sentenza con un ricorso del 5 gennaio 2018 al Tribunale federale, chiedendo di essere proscioltto dall'imputazione contestatagli, di porre le spese processuali della sede cantonale a carico dello Stato e di riconoscergli un'indennità ai sensi dell'art. 429 CPP. Il ricorrente fa valere la violazione del diritto federale, in particolare dell'art. 68 cpv. 5 dell'ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC; RS 741.11) e dell'art. 7 dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41). Il Tribunale federale ha accolto parzialmente il ricorso e rinviato la causa alla Corte di appello e di revisione penale. Erwägungen Dai considerandi: 2. 2.1 Il ricorrente sostiene che il peso del convoglio in

questione sarebbe stato conforme alle prescrizioni. Lamenta l'errata applicazione da parte della Corte cantonale degli art. 68 cpv. 5 ONC e 7 cpv. 4 OETV, adducendo che quest'ultima disposizione non preciserebbe come deve essere calcolato il peso totale della combinazione dei veicoli. Ritiene che sarebbe determinante il "peso effettivo" della stessa, che in concreto raggiungerebbe al massimo i 6'000 kg, considerato che il semirimorchio era vuoto al momento del controllo da parte della polizia. Tale peso sarebbe ampiamente inferiore al peso totale del convoglio indicato nella licenza di circolazione del veicolo trattore (8'300 kg). Secondo il ricorrente, le suddette norme perseguirebbero uno scopo di tutela della sicurezza stradale e mirerebbero ad evitare un sovraccarico dei veicoli, non già la semplice combinazione tra il veicolo trattore e il semirimorchio. BGE 144 IV 386 S. 388 2.2 2.2.1 Giusta l' art. 93 cpv. 2 lett. a LCStr , è punito con la multa chiunque conduce un veicolo, di cui sa o dovrebbe sapere, prestando tutta l'attenzione richiesta dalle circostanze, che non è conforme alle prescrizioni. La questione di sapere se lo stato difettoso del veicolo, rispettivamente la mancata conformità alle prescrizioni, comporti un pericolo di incidente è irrilevante. Si tratta infatti di un reato di messa in pericolo astratto (cfr. sentenze 6B_1398/2017 del 26 marzo 2018 consid. 4.2 e 6B_1099/2009 del 16 febbraio 2010 consid. 3.1; YVAN JEANNERET, Les dispositions pénales de la LCR, 2007, pag. 227 n. 55). Le prescrizioni cui si riferisce l' art. 93 cpv. 2 lett. a LCStr (e l' art. 29 LCStr) sono quelle contenute nella LCStr medesima e quelle ordinate dal Consiglio federale sulla base di disposizioni di delega (JEANNERET, op. cit., pag. 227 n. 56). Giusta l' art. 9 cpv. 1 bis LCStr , il Consiglio federale emana prescrizioni sulle dimensioni e sul peso dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. A tal fine tiene conto delle esigenze della sicurezza stradale, dell'economia e dell'ambiente, nonché delle normative internazionali. Tra i rimorchi figurano i "semirimorchi", che sono agganciati a un veicolo a motore (trattore a sella) in modo che poggiano parzialmente su quest'ultimo. Una parte essenziale del peso del rimorchio e del suo carico grava sul veicolo trattore (cfr. art. 20 cpv. 3 lett. c OETV). Il "trattore a sella" è l'autoveicolo costruito per trainare semirimorchi: può avere un ponte di carico proprio (cfr. art. 11 cpv. 2 lett. i OETV). Ai sensi dell' art. 68 cpv. 5 ONC , i semirimorchi possono essere abbinati a trattori a sella leggeri soltanto se il peso dell'insieme menzionato nella licenza di circolazione non è superato. L' art. 7 OETV definisce le diverse nozioni di peso, distinguendo in particolare tra il "peso a vuoto", costituito dal peso del veicolo scarico, pronto all'uso, con liquido di raffreddamento, lubrificante e carburante (cpv. 1), il "peso effettivo", che è definito quale peso reale del veicolo e comprende segnatamente anche il peso dei passeggeri, del carico e per i veicoli trattori il carico del dispositivo di appoggio e il carico della sella di appoggio di un rimorchio agganciato (cpv. 2), il "peso garantito", che è il peso massimo ammesso tecnicamente dal costruttore e corrisponde alla "massa totale" nella terminologia UE (cpv. 3), il "peso totale", che rappresenta il peso determinante per l'ammissione (art. 9 cpv. 3 bis LCStr) e costituisce il peso massimo con cui il veicolo può circolare (cpv. 4), il "carico utile" che equivale alla BGE 144 IV 386 S. 389 differenza tra il peso totale e il peso a vuoto (cpv. 5), nonché il "peso del convoglio" (peso della combinazione di veicoli), che è il peso totale di una combinazione costituita dal veicolo trattore e dai rimorchi (cpv. 6). 2.2.2 La Corte ha considerato che l' art. 68 cpv. 5 ONC , secondo cui l'abbinamento dei veicoli è possibile soltanto se il peso dell'insieme menzionato nella licenza di circolazione non è superato, deve essere interpretato alla luce della nozione di "peso del convoglio" (art. 7 cpv. 6 OETV) e di "peso totale" (art. 7 cpv. 4 OETV). Ha rilevato che il peso del convoglio corrisponde al peso totale della combinazione composta dal veicolo trattore e dal semirimorchio,

laddove il peso totale è quello massimo con cui i veicoli possono circolare. Nella fattispecie, la Corte cantonale ha accertato in modo conforme agli atti, e pertanto vincolante per il Tribunale federale (art. 105 cpv. 1 LTF), che secondo le licenze di circolazione il trattore a sella ha un peso a vuoto di 2'300 kg, un peso totale di 3'500 kg e un peso del convoglio di 8'300 kg. Il semirimorchio presenta un peso a vuoto di 2'500 kg e un peso totale di 6'800 kg (il carico utile è di 4'300 kg). La precedente istanza ha quindi stabilito che in concreto il peso totale della combinazione ammontava a 10'300 kg (3'500 kg + 6'800 kg), ciò che superava abbondantemente il peso del convoglio menzionato nella licenza di circolazione (8'300 kg). Ha di conseguenza concluso che, disattendendo il requisito dell' art. 68 cpv. 5 ONC , il veicolo guidato dal ricorrente non era conforme alle prescrizioni. 2.2.3 In questa sede il ricorrente ribadisce la tesi secondo cui sarebbe determinante il peso effettivo del convoglio, in concreto non superiore ai 6'000 kg, essendo il semirimorchio vuoto al momento del controllo da parte della polizia. A torto. L' art. 68 cpv. 5 ONC si riferisce "al peso dell'insieme" menzionato nella licenza di circolazione, prescrivendo che lo stesso non sia superato. La versione francese e quella tedesca della disposizione parlano di "le poids de l'ensemble", rispettivamente di "das eingetragene Gewicht des Zuges". La norma non fa quindi riferimento al "peso effettivo" ("poids effectif", "Betriebsgewicht") definito dall' art. 7 cpv. 2 OETV , bensì al "peso del convoglio" ("poids de l'ensemble", "Gesamtzugsgewicht") ai sensi dell' art. 7 cpv. 6 OETV . Come rettamente rilevato dalla Corte cantonale, il testo di quest'ultima disposizione è peraltro stato precisato dal Consiglio federale con la modifica dell'OETV del 2 marzo 2012, BGE 144 IV 386 S. 390 in vigore dal 1° maggio 2012, specificando nella versione italiana e in quella francese che per "peso del convoglio" (peso della combinazione di veicoli) è da intendere quello "totale" della combinazione costituita dal veicolo trattore e dai rimorchi (cfr. RU 2012 1825). Giusta l' art. 7 cpv. 4 OETV , il "peso totale" è come visto quello determinante per l'ammissione alla circolazione e corrisponde al peso massimo con cui il veicolo può circolare. In concreto, ai fini dell'applicazione dell' art. 68 cpv. 5 ONC è quindi rilevante il peso totale della combinazione costituita dal trattore a sella e dal semirimorchio, che non deve superare il limite menzionato nella licenza di circolazione. Sulla base dei dati menzionati nelle licenze di circolazione dei veicoli, la Corte cantonale ha rilevato a ragione che il peso totale dell'insieme composto dal veicolo trattore (3'500 kg) e dal semirimorchio (6'800 kg) ammontava a 10'300 kg e superava perciò quello massimo prescritto (8'300 kg). In tali circostanze, poco importa che il semirimorchio era vuoto al momento del controllo di polizia e che il convoglio guidato dal ricorrente non era pertanto sovraccarico. L' art. 93 cpv. 2 LCStr punisce infatti il fatto di condurre un veicolo non conforme alle prescrizioni e non la circolazione con un veicolo sovraccarico, che è sanzionata dall'art. 96 cpv. 1 lett. c LCStr (cfr. JEANNERET, op. cit., pag. 229 n. 59 e pag. 241 n. 104). Nella fattispecie, l'infrazione concerne l'inadeguatezza dell'abbinamento tra il trattore a sella e il semirimorchio in questione. Questa configurazione dei veicoli potrebbe comportare un rischio potenziale di sovraccarico. Trattandosi come visto di un reato di messa in pericolo astratto, il fatto che il carico concretamente trasportato non sia stato eccessivo e che il difetto non abbia eventualmente comportato un maggiore pericolo d'incidente non è decisivo sotto il profilo dell'applicazione dell' art. 93 cpv. 2 LCStr . Il ricorrente richiama al riguardo la corrispondenza intercorsa con l'Ufficio della circolazione del Cantone di Zurigo e con l'Ufficio federale delle strade (USTRA), i cui scritti confermerebbero la tesi secondo cui sarebbe decisivo il peso effettivo del convoglio. Si tratta tuttavia di prese di posizione generiche, che non si confrontano con le disposizioni legali applicabili. In particolare non

considerano l' art. 68 cpv. 5 ONC e non lo pongono in relazione con l' art. 7 OETV . La Corte cantonale ha per contro rettamente determinato la portata dell' art. 68 cpv. 5 ONC sulla base di un'interpretazione sistematica delle norme, tenendo conto della correlazione di questa disposizione BGE 144 IV 386 S. 391 con l' art. 7 cpv. 4 e 6 OETV (cfr., sui metodi interpretativi, DTF 143 I 109 consid. 6 e rinvii). Contrariamente all'opinione del ricorrente, i giudici cantonali hanno puntualmente spiegato il loro ragionamento, motivando sufficientemente il giudizio sull'aspetto oggettivo dell'infrazione, permettendo così al ricorrente di impugnarlo in questa sede con cognizione di causa. Non hanno quindi disatteso il suo diritto di essere sentito (cfr. DTF 141 IV 249 consid. 1.3.1 e rinvii). 2.2.4 Alla luce di quanto esposto, la combinazione del trattore a sella leggero targato ZH x con il semirimorchio targato ZH y superava il peso totale menzionato nella licenza di circolazione, sicché il convoglio alla guida del quale circolava il ricorrente il 6 novembre 2015 non era conforme alle prescrizioni.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.