

CONVEGNI

MARTA GIUCA

Disciplinare l'intelligenza artificiale. La riforma francese sulla responsabilità penale da uso di auto a guida autonoma¹

Il contributo analizza la riforma del *code de la route* francese dell'aprile 2021 (*ordonnance* 14 avril 2021 n. 2021-443), con la quale il legislatore francese ha disciplinato la responsabilità penale del conducente e del produttore di auto dotate del sistema di guida autonoma introducendo gli artt. L 123-1 *c. route* e L 123-2 *c. route*, sui quali il presente scritto si sofferma per individuarne i punti critici e interrogarsi sull'utilità della riforma.

Regulating Artificial Intelligence. The French reform on criminal liability for self-driving cars

The article analyses the reform of the French route code of April 2021 (ordonnance 14 avril 2021 n. 2021-443), with which the French legislator has regulated the criminal liability of the driver and the producer of cars equipped with the autonomous driving system, by introducing Articles L 123-1 c. route and L 123-2 c. route, on which this paper focuses in order to identify the critical aspects and question the usefulness of the reform.

SOMMARIO: 1. Premessa. 2. Le coordinate della responsabilità colposa nel sistema penale francese - 3. *Code de la route* e *code pénal* - 4. La riforma del 2021 e la disciplina della responsabilità penale in caso di utilizzo di auto a guida autonoma - 5. La responsabilità del conducente - 6. La responsabilità del produttore - 6.1 Il regime delle contravvenzioni. Responsabilità per il fatto del terzo? - 6.2 Il dibattito sorto intorno all'art. 121-3 del *code de la route* e la compatibilità con i principi della responsabilità personale e della presunzione di innocenza - 6.3 La lettura della norma sulla responsabilità del produttore alla luce della pronuncia del Conseil constitutionnel del 1999 - 7. Un esempio da imitare?

1. *Premessa.* Tra le applicazioni più diffuse dell'intelligenza artificiale in grado di sollecitare in modo immediato la riflessione giuridica vi è quella delle auto a guida autonoma, probabilmente perché si tratta di una tecnologia che si presta a essere a disposizione di molti individui nel prossimo breve periodo.

¹ Il presente contributo costituisce la rielaborazione approfondita della relazione di sintesi pronunciata in occasione del Convegno "*La via europea per l'intelligenza artificiale*", tenutosi presso l'Università Ca' Foscari di Venezia nei giorni 25-26 novembre 2021, i cui Atti saranno pubblicati a cura del Dipartimento di Economia.

Quando si discute di guida autonoma si suole fare riferimento alla classificazione proposta dalla Society of Automotive Engineers (SAE), che individua in totale sei livelli di autonomia nella guida secondo un ordine crescente di automazione che va dal livello 0 (*no driving automation*), al livello 5 (*full driving automation*), passando per i livelli 2 (*driver assistance*), 3 (*partial driving automation*, in cui il conducente deve riprendere la guida del veicolo su richiesta del sistema) e 4 (*high driving automation*)². Le questioni legate alla guida autonoma si pongono a partire dal livello 3, posto che i livelli 1 e 2 descrivono i sistemi di guida assistita (il sistema regola il livello di velocità e, solo in presenza di determinate circostanze, anche la direzione di marcia) e non autonoma.

La Francia è uno degli Stati europei in cui il dibattito sulla vendita e sull'utilizzo delle auto a guida autonoma è in atto ormai da tempo e ciò ha stimolato il legislatore francese ad elaborare un quadro legislativo favorevole all'industria automobilistica³, quantomeno perché inizia a fare chiarezza su questioni che presto si porranno con una certa frequenza.

La sperimentazione di veicoli a guida delegata era stata autorizzata già nel 2016 con l'*ordonnance* n. 2016-1057 del 3 agosto 2016. Tuttavia, è con la legge n. 2019-486 del 22 maggio 2019 che il legislatore francese ha impresso un'accelerazione alla trasformazione dei mezzi di trasporto. La legge da ultimo citata è stata adottata nell'ambito del *plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises (PACTE)*, piano che si prefigge un rinnovamento delle imprese del paese, e per questo detta "*loi PACTE*". Tra i settori coinvolti nella *loi PACTE* vi è anche quello dell'utilizzo sperimentale di auto a guida autonoma, attraverso la modifica dell'*ordonnance* n. 2016-1057 del 3 agosto 2016 che aveva già consentito la sperimentazione dei veicoli a guida delegata sopra citata; in particolare, la *loi PACTE* ne autorizza la circolazione su strada previo rilascio di un'autorizzazione⁴.

² *Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles*, www.sae.org, aggiornato al 30.4.2021.

³ HADRI, *Pleins phares sur les évolutions du cadre légal et réglementaire des véhicules autonomes*, *Petites affiches*, 3, 3 janv. 2019, 6.

⁴ Art. 125 loi du 22 mai 2019 : I.- *L'ordonnance n° 2016-1057 du 3 août 2016 relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques est ainsi modifiée:*
1° *L'article 1er est ainsi rédigé: «Art. 1.-La circulation sur la voie publique de véhicules à délégation*

Questo intervento normativo è interessante ai fini del presente lavoro poiché esso ha delle ricadute anche in materia di responsabilità penale del conducente, che è esclusa allorché il sistema è attivato ed è impiegato in modo conforme alle istruzioni per l'utilizzo; la responsabilità ricade allora sul titolare dell'autorizzazione di sperimentazione, sia per le violazioni delle norme del codice della strada, che per omicidio e lesioni stradali, ferme restando le condizioni di cui all'art. 121-3 *c. pén.*⁵ (norma che, come si vedrà dappresso, fissa i criteri di attribuzione della responsabilità). Il conducente è nuovamente responsabile allorché il sistema ne abbia richiesto l'intervento e il primo sia rimasto inerte⁶.

L'intervento del legislatore francese apparentemente si pone in contrasto con la Convenzione di Vienna del 1968 (ratificata dalla Francia il 9 dicembre 1971), secondo la quale ogni veicolo in movimento deve avere un conducente

*partielle ou totale de conduite à des fins expérimentales est autorisée. Cette circulation est subordonnée à la délivrance d'une autorisation destinée à assurer la sécurité du déroulement de l'expérimentation. La délivrance de l'autorisation est subordonnée à la condition que le système de délégation de conduite puisse être à tout moment neutralisé ou désactivé par le conducteur. En l'absence de conducteur à bord, le demandeur fournit les éléments de nature à attester qu'un conducteur situé à l'extérieur du véhicule, chargé de superviser ce véhicule et son environnement de conduite pendant l'expérimentation, sera prêt à tout moment à prendre le contrôle du véhicule, afin d'effectuer les manœuvres nécessaires à la mise en sécurité du véhicule, de ses occupants et des usagers de la route». Per un commento in dottrina, BENEJAT, *Le droit pénal de la route face aux nouveaux modes de transport*, *AJ Pén.*, sept. 2019, 428-430; TERESI, *Véhicule à délégation de conduite et risque automobile: une lecture juridique*, 2020, in *actu-juridique.fr*.*

⁵ Nuovo art. 2-2 ord. n. 2016-1057 du 3 août 2016: «*Si la conduite du véhicule, dont le système de délégation de conduite a été activé et fonctionne dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article 2-1, contrevient à des règles dont le non-respect constitue une contravention, le titulaire de l'autorisation est pécuniairement responsable du paiement des amendes. Si cette conduite a provoqué un accident entraînant un dommage corporel, ce titulaire est pénalement responsable des délits d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité de la personne prévus aux articles 221-6-1, 222-19-1 et 222-20-1 du code pénal lorsqu'il est établi une faute au sens de l'article 121-3 du même code dans la mise en œuvre du système de délégation de conduite.*».

⁶ Nuovo art. 2-1 ord. n. 2016-1057 du 3 août 2016: «*Le premier alinéa de l'article L. 121-1 du code de la route n'est pas applicable au conducteur pendant les périodes où le système de délégation de conduite, qu'il a activé conformément à ses conditions d'utilisation, est en fonctionnement et l'informe en temps réel être en état d'observer les conditions de circulation et d'exécuter sans délai toute manœuvre en ses lieux et place.*».

«*Le même premier alinéa est à nouveau applicable après sollicitation du système de conduite et à l'issue d'un délai de reprise de contrôle du véhicule précisé par l'autorisation d'expérimentation, dont le conducteur est informé. Il en va de même lorsque le conducteur a ignoré la circonstance évidente que les conditions d'utilisation du système de délégation de conduite, définies pour l'expérimentation, n'étaient pas ou plus remplies.*».

che ne abbia costantemente il controllo⁷. Tale principio resta intatto anche dopo le timide modifiche⁸, relative ai sistemi di bordo che influiscono sulla guida del veicolo⁹, apportate dagli emendamenti del 26 marzo 2014, in vigore dal 23 marzo 2016 (RU 2016-1019)¹⁰. Così sembra che la necessità di un conducente alla guida, richiesta dalla Convenzione, rappresenti un ostacolo all'introduzione di tecnologie più avanzate.

Nondimeno, proprio al fine di conciliare lo sviluppo tecnologico con l'apparato normativo internazionale, la dottrina non ha mancato di evidenziare che se è vero che la Convenzione di Vienna non autorizza l'impiego di sistemi totalmente privi di un conducente¹¹, come ad esempio i robot-taxi, per contro essa non intralcerebbe lo sviluppo di sistemi di guida assistita o autonoma che richiedono la vigilanza di una persona fisica. Per sostenere ciò si fa leva sul fatto che la Convenzione non fornisce la definizione di conducente, né tantomeno indica il luogo in cui esso debba trovarsi, cosicché si ritiene che è conducente la persona fisica che si trovi tanto all'interno del veicolo a motore, quanto all'esterno dello stesso, sempreché ne eserciti il controllo¹². Tuttavia resta fermo che conducente è solo la persona fisica, mentre non può essere tale la persona giuridica, né tantomeno un sistema di guida¹³.

L'attenzione rivolta dal legislatore francese ai sistemi a guida autonoma non si è arrestata alla sola fase di sperimentazione. Nel 2021 con una *ordonnance* è intervenuto a disciplinare in generale l'utilizzo dei sistemi di guida delegata, modificando il *Code de la route* e prevedendo un'apposita disciplina in tema di responsabilità penale.

⁷ Conv. Vienna, art. 8 par. 1 e 5.

⁸ HADRI, *op. cit.*

⁹ Art. 5bis: «I sistemi di bordo che influiscono sulla guida del veicolo sono considerati conformi al paragrafo 5 del presente articolo e al primo paragrafo dell'articolo 13 se sono conformi alle disposizioni in materia di costruzione, montaggio e utilizzo previste negli strumenti giuridici internazionali riguardanti i veicoli a ruote e gli equipaggiamenti e componenti montati e/o utilizzati sugli stessi. I sistemi di bordo che influiscono sulla guida del veicolo e non conformi alle disposizioni in materia di costruzione, montaggio e utilizzo summenzionate sono considerati conformi al paragrafo 5 del presente articolo e al primo paragrafo dell'articolo 13 se possono essere neutralizzati o disattivati dal conducente».

¹⁰ Sul punto, COULON, *Révision de la Convention de Vienne sur la circulation routière : les voitures autonomes (pas tout à fait) sur la ligne de départ*, *Resp. civ. et assurance*, n. 6, alerte 7, 2016.

¹¹ VINGIANO-VIRICEL, *Véhicule autonome: qui est responsable ?*, Paris, 2019, 11.

¹² VINGIANO-VIRICEL, *op. cit.*, 15-16.

¹³ *Ibidem*, 15.

Così, la Francia è oggi tra i primi Paesi europei ad aver adottato una legge in materia di guida autonoma, ma non l'unico.

Bisogna infatti ricordare che in Germania è in atto l'approvazione del disegno di legge che modifica il codice della strada permettendo alle auto a guida autonoma di essere utilizzate in tutto il paese, già approvato dal *Bundestag* (il Parlamento federale) e attualmente in discussione in seno al *Bundesrat* (il Senato federale), che autorizzerebbe la circolazione di auto a guida autonoma di livello 4 della classificazione SAE¹⁴, livello non ancora autorizzato in Francia¹⁵. Il livello 4 è ancora compatibile con la Convenzione di Vienna che richiede la presenza di un conducente nei termini di cui si è detto poco sopra¹⁶ e ciò ne consente la sperimentazione nei Paesi firmatari.

In Italia è attualmente consentita l'omologazione di veicoli a guida assistita di livello 2¹⁷, mentre le questioni legate alla guida autonoma si pongono a partire dal livello 3, posto che i livelli 1 e 2 descrivono i sistemi di guida assistita (ad esempio il regolatore del livello di velocità) e non autonoma¹⁸.

Tornando alla legislazione francese, l'*ordonnance* di modifica del *code de la route* riguarda il livello 3 di guida autonoma, che provvede autonomamente al controllo del traffico in situazioni e contesti predeterminati (come ad esempio la guida in autostrada), ma richiede sempre la presenza di un conducente che vigili sull'operato del sistema e ripristini all'occorrenza il controllo manuale¹⁹. Essa si inserisce in un contesto fattuale in cui l'uso delle auto a guida autonoma non è ancora diffuso, poiché finora tale impiego è avvenuto solo in via sperimentale dopo l'approvazione della loi PACTE. Si tratta, quindi, di un raro (o forse unico?) caso in cui il diritto anticipa la tecnologia, attraverso una

¹⁴ MARINO, *La Germania dice sì alla guida autonoma: è la prima in Europa*, in www.repubblica.it, 31 maggio 2021.

¹⁵ HADRI, *op. cit.*

¹⁶ VINGIANO-VIRICEL, *op. cit.*, 16, mentre sarebbero vietati i mezzi totalmente privi di un conducente anche all'esterno del veicolo, come nel caso dei "robot-taxi".

¹⁷ Decreto 28 febbraio 2018, *su modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica (c.d. Decreto Smart Road)*, GU serie gen. n. 90 del 18.04.2018, www.gazzettaufficiale.it

¹⁸ *Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles*, www.sae.org, aggiornato al 30.04.2021

¹⁹ TORCHIANI, *Auto a guida autonoma: cosa sono e come funzionano*, 18 maggio 2021, www.ai4business.it.

disciplina elaborata sulla base di previsioni, immaginando situazioni potenzialmente offensive che potrebbero presentarsi in futuro, una volta che la tecnologia già esistente inizierà a essere impiegata.

Prima di analizzare i contenuti della recente riforma, è necessario accennare ai criteri che guidano l'accertamento della responsabilità colposa nell'ordinamento penale francese, per poi passare a un'introduzione al *code de la route* in generale, che analizzi altresì i rapporti con il *code pénal*. Di questo si occupa la prima parte di questo lavoro, mentre la seconda parte è dedicata alla riforma del 2021, soffermandosi su alcune questioni critiche che la stessa solleva.

2. Le coordinate della responsabilità colposa nel sistema penale francese. Lo studio delle problematiche attinenti alla colpa nel sistema penale francese non può che prendere le mosse dall'art 121-3 *c. pén.*, norma che, con riguardo ai reati qualificati come *crimes* e *délits*²⁰, individua diverse forme di colpa e intesse una stretta relazione tra ciascuna di esse e la causalità²¹. Più precisamente, nella summenzionata disposizione codicistica l'articolazione delle diverse forme di colpa, da un lato, soddisfa il bisogno di tassatività e determinatezza della legge penale, dall'altro, risponde all'esigenza di distinguere i diversi con-

²⁰ Per le *contraventions*, terza categoria delle *infractions* assieme ai *crimes* e ai *délits*, si rinvia a quanto sarà esposto più avanti in questo stesso paragrafo.

²¹ Si riporta il testo dell'art. 121-3 *c. pén.*: «*Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre.*

Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.

Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.

Il n'y a point de contravention en cas de force majeure».

Come è dato notare, la distinzione tra causalità diretta e indiretta - di cui si dirà nel prosieguo - vale solo per le persone fisiche e non anche in caso di responsabilità delle persone giuridiche, sul punto DE-SPORTES, LE GUNEHÉC, *Droit pénal général*^o, Paris, 409.

tributi causali in un ordinamento in cui manca una autonoma disciplina (e a monte di una teorizzazione) della causalità²².

In questa duplice prospettiva, il legislatore individua due tipologie di colpa, la *faute simple* e la *faute qualifiée* (distinguendo poi al suo interno tra *faute délibérée* e *faute caractérisée*), la quale ultima esprime un grado ‘maggiore’ di colpa, richiesto nel caso di contributo causale indiretto.

Questo intreccio tra causalità e colpa è presente nell’attuale formulazione dell’art. 121-3 *c. pén.* per effetto della riforma del 10 luglio 2000, (*loi* n. 2000-647, detta *Loi Fauchon*)²³, intervenuta per «*mettre fin à la confusion entre la faute civile et la faute pénale d'imprudence, en exigeant une faute caractérisée pour que la responsabilité pénale d'une personne physique soit engagée*»²⁴. Il risultato è in parte già stato anticipato al lettore: dopo la legge del 10 luglio 2000 è richiesta una gravità della colpa inversamente proporzionale alla causalità²⁵, atteso che mentre il contributo causale diretto richiede la colpa semplice, la causalità indiretta non è penalmente rilevante se non sia provata una colpa qualificata.

Le ragioni di siffatta architettura composita che combina elementi del reato non necessariamente legati tra loro (la colpa e la causalità, appunto) sono da ricondurre alla volontà del legislatore del 2000 di delimitare la responsabilità penale di chi contribuisce solo indirettamente alla realizzazione dell’evento -e, più in particolare, dei soggetti chiamati ad assumere un ruolo decisivo e organizzativo, soprattutto in contesti pubblici- senza tuttavia frustrare le esigenze

²² Nel *code pénal* francese non vi sono degli articoli che si occupano in modo esclusivo della causalità, a differenza di quanto accade nel nostro codice con gli artt. 40 e 41 c.p.

²³ Per un commento, v. COMMARET, *La loi Fauchon, cinq ans après, Droit pénal* n° 4, Avril 2006, étude 7; CONTE, *Le lampiste et la mort, Dr. Pén.* n° 1, Janvier 2001, chron. 2; COTTE, GUIHAL, *La loi Fauchon, cinq ans de mise en œuvre jurisprudentielle, Dr. pén.* n° 4, Avril 2006, étude 6; CONTE, *Le lampiste et la mort, Dr. Pén.* n° 1, Jan. 2001, chron. 2.

²⁴ *Proposition de loi sur la définition des délits non intentionnels, RAPPORT 391 (1999-2000) - commission des lois, Senat*, in www.senat.fr. Infatti, in passato l’accertamento del nesso causale non conosceva differenze tra la responsabilità civile e quella penale: il criterio era unico e uniforme. Inoltre, la responsabilità penale conseguiva all’accertamento di un nesso di causalità sia diretto, che indiretto, senza distinzione alcuna tra reati dolosi e colposi, facendo in sostanza applicazione della teoria dell’equivalenza delle condizioni. Sul punto, DESPORTES, LE GUNEHÉC, *op. cit.*, 481; MAYAUD, *Droit pénal général*, 6ed., Paris, 2018, 407. *Ex multis*, in tema di lesioni dolose e causalità diretta, Cass. Crim. 27 févr. 1992, *Dr. Pén.*, 1992, comm. N. 199; in tema di omicidio e lesioni colpose e causalità diretta Cass. Crim. 20 juin 1989, *Dr. Pén.* 1989, comm 60; Cass. crim. 18 oct. 1995, *Bull. Crim.* N. 314.

²⁵ DESPORTES, LE GUNEHÉC, *op. cit.*, 473.

di tutela emergenti dai settori della circolazione stradale e della sicurezza nei luoghi di lavoro²⁶. Proprio a tal fine si è ancorata la penale responsabilità del contributo causale indiretto alla prova di una partecipazione psicologia più intensa, che integrasse una delle due forme di *faute qualifiée*; nondimeno, l'auspicato restringimento dell'ambito applicativo dello strumento penale non può dirsi realizzato proprio a causa di una scarsa chiarezza in punto di causalità. E infatti, mentre la distinzione tra *faute simple* e *fautes qualifiées* è piuttosto chiara grazie alle indicazioni che si rinvencono nel dato normativo, non può dirsi lo stesso con riguardo alla speculare distinzione tra causalità diretta e indiretta, cui è affidata la soluzione del problema della rilevanza delle concause e della loro eventuale efficacia interruttiva del nesso eziologico tra l'evento e la condotta dell'agente.

Procediamo allora in prima battuta con l'analisi di ciò che il dato normativo ci presenta con più chiarezza, cioè le diverse tipologie di colpa, che dopo la riforma del 10 juillet 2000 la dottrina raggruppa nelle due grandi categorie cui si è già fatto riferimento: *la faute d'imprudence ordinaire*, o *faute simple*, e due tipi di *faute d'imprudence qualifiée*²⁷.

La colpa ordinaria postula la violazione di un dovere di diligenza o di prudenza previsto da una regola di condotta, che può anche trovare fonte in massime di esperienza (*faute d'imprudence* e *de négligence*) e non solo in leggi o regolamenti (*manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement*)²⁸. Essa va accertata in concreto per espressa previsione legislativa (« *s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens*

²⁶ COMMARET, *La responsabilité pénale des décideurs en matière de délits non intentionnels depuis la loi du 10 juillet 2000*, *Gaz. Pal. N. 255, 11.09.2004*, 3.

²⁷ Col termine *faute* si fa genericamente riferimento all'elemento psicologico del reato, che si distingue in *faute intentionnelle* e *faute non intentionnelle*. La prima coincide col dolo, quindi sono sempre *infractions intentionnelles* i crimes, che sono i reati più gravi. La *faute non intentionnelle* descrive in generale i reati colposi, all'interno dei quali il termine *faute* è impiegato anche per indicare la colpa.

²⁸ Secondo la giurisprudenza, la disattenzione del conducente alla guida di un veicolo a motore rappresenta un *manquement à une obligation de prudence prévue par le code de la route* (Cass. crim. 3 déc. 2019, n. 19-82492, *Dr. Pén. 2020, obs. CONTE*), ma la dottrina è critica sul punto, poiché osserva che in questo modo si alleggerisce il carico probatorio dell'accusa, PIN, *Droit pénal général*, 12 ed., Paris, 2020, 217.

dont il disposait »)²⁹ e in presenza di un contributo *directo* nella causazione dell'evento.

Per contro, l'autore (ma solo la persona fisica e non anche quella giuridica) di un comportamento che ha determinato il prodursi del danno o che non ha adottato le misure idonee a evitarlo, e che con ciò ha solo *indirectamente* causato l'evento, è penalmente responsabile solo se è riscontrata una delle due *fautes qualifiées*, cioè, alternativamente, la *faute délibérée* o la *faute d'imprudence caractérisée*, entrambe previste dal comma 4 dell'art. 121-3 *c. pén.*

La *faute délibérée* connota l'atteggiamento del soggetto che ha «*violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement*». La norma richiede come necessaria una violazione "cosciente" (in questo senso va intesa l'espressione «*manifestement délibérée*»³⁰) di un obbligo di prudenza o sicurezza previsto dalla legge o dal regolamento. Sebbene l'espressione sia la stessa di quella adoperata al comma 3 con riferimento alla *faute simple*, la dottrina³¹ osserva che si tratta di un obbligo diverso, in quanto il legislatore ha premura di precisare - solo in questo caso e non anche nel comma 2 - che deve trattarsi di una *obligation particulière*, e ciò è stato correttamente inteso dalla giurisprudenza come un obbligo desumibile non da una prescrizione generale³², ma da una fonte (legge o regolamento e non altre) necessariamente scritta³³ che contenga un obbligo preciso, la quale, inoltre, deve essere indicata nella sentenza di condanna, pena l'assenza di base legale della stessa con conseguente assoluzione³⁴.

²⁹ DESPORTES, LE GUNEHÉC, *op. cit.*, 456.

³⁰ PIN, *op. cit.*, 220; DREYER, *Droit pénal général*, 5 ed., Paris, 2019, 711.

³¹ PIN, *op. cit.*, 220.

³² Cass. Crim. 25 juin, 1996, *Bull. crim. n. 274*, che conferma la sentenza di secondo grado la quale a sua volta confermava l'archiviazione per il reato "de mise en danger d'autrui" a carico dell'allora sindaco di Parigi per non aver preso misure idonee a evitare un incremento dell'inquinamento dell'aria, precisando che: «*l'article L. 131-2. 6° du Code des communes, alors en vigueur, qui confie au maire de façon générale le soin de prévenir et faire cesser tous les événements survenant sur le territoire de sa commune et de nature à compromettre la sécurité des personnes, ne crée pas à sa charge d'obligation particulière de sécurité au sens de l'article 223-1 du Code pénal (reato de mise en danger d'autrui), en raison du caractère général de ses prescriptions*».

³³ DREYER, *Droit pénal, cit.*, 711 ; Cass. Crim., 10 déc. 2002, *Bull. Crim. 2002, n. 223*.

³⁴ Cass. Crim., 18 juin 2002, n. 01-86.539, *Recueil Dalloz, obs. GAUVIN*, 240.

Queste caratteristiche, che fanno della *faute délibérée* una colpa difficile da accertare, non hanno sempre avuto il risultato di negare la responsabilità penale; piuttosto, non è raro che la giurisprudenza faccia ricorso al secondo tipo di *faute qualifiée*, cioè la *faute caractérisée*, come manifestazione soggettiva residuale, nella quale far convergere anche una *faute délibérée* che non può essere sanzionata per l'assenza di un obbligo particolare di prudenza o sicurezza previsto da leggi o regolamenti³⁵. Il risultato è che la *faute d'imprudence caractérisée* dissimula una *faute délibérée* "imperfetta"³⁶; sebbene la prima differisca dalla seconda proprio perché manca quella coscienza della violazione dell'obbligo cautelare, la stessa si presta a tali manipolazioni da parte della giurisprudenza per via di una definizione meno rigorosa rintracciabile nella seconda parte del comma 4 dell'art. 121-3 *c. pén.*

È *faute caractérisée* la colpa « *qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer* » (art. 121-3, comma 4). Questo tipo di colpa si connota per la presenza di tre elementi: a) deve trattarsi di una *faute caractérisée*, cioè avente un carattere "*bien marqué*" e una "*particulière intensité*" che lascino apparire "*un certain degré de gravité*"³⁷, sicché è esclusa la colpa lieve o lievissima; b) è necessario che si esponga un soggetto terzo a un rischio grave; c) tale rischio non può essere ignorato dall'agente, requisito inteso nel senso che non è verosimile che il soggetto non potesse averne contezza.

Quanto al rischio, va precisato che la sua gravità è accertata in astratto, a prescindere dalla verifica del danno finale che può anche rivelarsi insignificante³⁸; quanto alla colpa, è bene ribadirlo, non è in alcun caso con previsione o coscienza: il rischio di particolare gravità non deve essere stato percepito dall'agente e il rimprovero gli è mosso proprio perché ha esposto altri a un rischio prevedibile³⁹ senza averne avuto contezza⁴⁰.

³⁵ Come è avvenuto nel caso di violazione "cosciente" di una regola cautelare contenuta in una legge che non era stata regolarmente promulgata nella Polinesia francese, Cass. crim. 15 oct. 2002, *Bull. Crim.* 2002, n. 186; *Dr. Pén.* 2003, *comm.* 4, *obs.* VERON.

³⁶ DREYER, *Droit pénal*, *cit.*, 703.

³⁷ DESPORTES, LE GUNEHÉC, *op. cit.*, 470.

³⁸ DREYER, *op. cit.*, 702.

³⁹ È ad esempio prevedibile il rischio di una patologia da parte del medico che ha omesso di porre ulteriori domande al paziente, il quale decedeva a causa di un infarto, Cass. crim. 2 déc. 2003, *Bull. Crim.*

Come è dato notare, i due tipi di *faute qualifiée* presentano delle differenze, poiché la *faute caractérisée* non presuppone la violazione di una regola cautelare necessariamente posta da leggi o regolamenti, potendo essa essere prevista anche da una fonte sotto-ordinata (ad es. una circolare) o da regole di fonte sociale, né pretende una violazione manifestamente deliberata, cioè cosciente, di tale regola. Nondimeno, esige la prevedibilità dell'esistenza del rischio e suppone in ogni caso una certa gravità della colpa e ciò supera l'idea che la *faute caractérisée* sia una forma di colpa più lieve della *faute délibérée*. Si tratta, piuttosto, di tipi di colpa che si situano su piani leggermente differenti, ma accomunati dal presupposto della causalità indiretta.

Come già anticipato, a fronte di una distinzione tra *faute simple* e *fautes qualifiées* piuttosto chiara grazie alle indicazioni che si rinvencono nel dato normativo, maggiori perplessità si riscontrano nel tracciare un distinguo tra causa diretta e indiretta, non venendo a tal fine in aiuto la norma, silente sui contenuti dei differenti contributi causali. Invero, il legislatore si è limitato a recepire una distinzione in punto di causalità elaborata nel tempo dalla giurisprudenza, senza però fornire indicazioni al fine di orientarne l'attività ermeneutica nella classificazione delle condotte tra le cause dirette o quelle indirette⁴¹. Il risultato è che si assiste, oggi, a interpretazioni giurisprudenziali che frustrano le esigenze sottese alla riforma del 2000, primariamente riconducibili al restringimento della responsabilità colposa delle persone fisiche la cui condotta interviene solo indirettamente nella causazione dell'evento. Orbene, è chiaro che un simile obiettivo non potrebbe di certo essere realizzato in presenza un'interpretazione estensiva della nozione di causalità diretta⁴². Nondimeno, è verso quest'ultima direzione che sembra muoversi la giurisprudenza, che non esita a fare ricorso alla teoria della causalità adeguata per stabilire il carattere

2003, n. 226, *AJ Pén.* 2004, 118.

⁴⁰ Cass. Crim., 9 avr. 2019, *Dr. Pén.* 2019, *comm.* 103, *obs.* CONTE; Cass. Crim., 26 juin 2001, *Dr. Pén.* 2001, *comm.* 124, *obs.* VERON.

⁴¹ Come sottolinea DREYER, *La causalité directe de l'infraction*, in *Dr. Pén.*, n. 6, Juin 2007, *étude* 9, par. 22, «*Le législateur n'a pas osé prendre le problème à bras le corps et rompre avec un mode de raisonnement que la jurisprudence a forgé peu à peu pendant plus d'un siècle. Par souci de discrétion, il a intégré ces dispositions nouvelles dans le dispositif existant au lieu de repenser celui-ci entièrement. Il en résulte une excessive complexité.*».

⁴² MAYAUD, *obs.* Cass. Crim., 29 oct. 2002, *Bull. crim.* n. 196, *RSC* 2003, 330.

diretto del contributo causale⁴³, giungendo non di rado a interpretazioni estensive di tale tipo di causalità⁴⁴.

A rigore, sarebbe diretta la causa *proxima* o immediata, espressione con la quale si suole descrivere la prossimità nel tempo e nello spazio tra l'evento e la condotta, così escludendo l'intervento di eventuali concause. L'interpretazione estensiva proposta dalla giurisprudenza sembrerebbe invero essere stata incentivata da un atteggiamento ambiguo del legislatore. Infatti, a dispetto dell'obiettivo perseguito dalla riforma del 2000, dal rapporto presentato al Senato si desume che "causa diretta" viene considerata tanto la causalità immediata, quanto quella che "normalmente" determina l'evento, rendendolo conseguenza "quasi automatica e quindi prevedibile", così facendo riferimento alla teoria della causalità adeguata⁴⁵. L'effetto è stato allora quello di mettere sullo stesso piano due concezioni sensibilmente differenti della causalità⁴⁶, facendo convergere sotto il criterio unico della causalità diretta sia il comportamento consistente nell'assunzione di una decisione che porta

⁴³ Anche se c'è chi nota che la giurisprudenza non si preoccupa troppo di applicare una teoria piuttosto che un'altra, procedendo più "par intuition", PIN, *Droit pénal général*, cit., 198.

⁴⁴ Così è accaduto quando, per stabilire il carattere diretto del nesso eziologico, la giurisprudenza ha fatto riferimento non solo alla causa immediata, ma anche alla condotta considerata "parametro determinate", cioè quella che rileva nell'ambito di una dinamica causale che ha portato alla verifica dell'evento, nonostante la prima non sia cronologicamente prossima a quest'ultimo, MAYAUD, *RSC 2003*, cit., 331; COTTE, GUIHAL, *op. cit.*; Cass. Crim. 25 sept. 2001, *Bull. crim. n. 188*, *RSC 2002*, 101, *obs.* MAYAUD e Cass. Crim. 29 oct. 2002, *Bull. crim. n. 196*, *RSC 2003*, 330, *obs.* MAYAUD, *cit.*; entrambe le pronunce fanno riferimento al "paramètre déterminant" per stabilire l'efficacia causale diretta tra la condotta del reo (nel primo caso eccesso di velocità nella guida di un'auto e nel secondo un intervento di chirurgia estetica) e l'evento (rispettivamente, morte di un altro conducente e morte della paziente). Ma si è riscontrata la causalità diretta anche quando tale vicinanza cronologica sia presente, allorché l'agente non interviene a interrompere un decorso causale che già di per sé avrebbe portato alla realizzazione dell'evento, Cass. crim. 13 nov. 2002, *bull. Crim. n. 203*, sulla morte di un neonato per ematoma cranico, in cui oltre al medico che aveva innescato il decorso causale che avrebbe poi portato alla morte, viene condannata sulla base di un nesso di causalità riconosciuto come diretto anche la pediatra che non aveva preso le misure idonee a evitare il verificarsi della morte. Sebbene in questo caso la giurisprudenza abbia fatto applicazione del criterio della *causa proxima*, la dottrina critica questa decisione, ritenendo che mentre la causalità è diretta con riferimento al primo degli imputati, sarebbe indiretta con riguardo alla condotta omissiva della pediatra, che si aggiunge alla prima azione senza però essere all'origine del processo mortale (MAYAUD, *RSC 2003*, cit.).

⁴⁵ «Des exemples et analyses précédemment cités, il est possible de retenir que la cause directe est le plus souvent immédiate même si ce n'est pas toujours le cas, que cette cause directe est celle qui entraîne normalement ou nécessairement le dommage, celle dont le dommage est la conséquence quasiment automatique et donc prévisible», *Rapport n° 177 (1999-2000) de M. Pierre FAUCHON, fait au nom de la commission des lois, déposé le 20 janvier 2000, www.senat.fr*

⁴⁶ COTTE, GUIHAL, *op. cit.*

all'esecuzione materiale della condotta da parte di terzi (come avviene nell'ambito della responsabilità medica allorché l'operazione decisa dal medico viene poi eseguita dai suoi sottoposti), sia la presenza di più cause che concorrono alla determinazione dell'evento⁴⁷, senza che si valorizzasse la prossimità tra azione e offesa secondo il criterio della *causa proxima*, con la conseguenza che, in presenza di concause, è ritenuto diretto anche il contributo causale che invece presenta i caratteri della causalità indiretta.

In particolare, la giurisprudenza è dell'opinione che la causalità diretta è interrotta solo laddove l'azione umana di un terzo si inserisca nella serie causale che porta alla verificazione dell'evento, mentre un simile effetto interruttivo del nesso causale non è riconosciuto al fattore naturale che, pur frapponendosi tra la condotta dell'agente e l'evento, lascia invariato il giudizio sul carattere diretto della causalità, col risultato -di cui si è poco prima detto- che la nozione di causa diretta viene estesa in modo eccessivo⁴⁸. Ma a rigore, senza considerare l'interpretazione estensiva data dalla giurisprudenza, sarebbe più corretto dire che vi è causalità diretta solo quando la condotta è la causa unica o esclusiva, ovvero la causa immediata o determinante l'evento⁴⁹ e che, in tutti gli altri casi, vi è causalità indiretta⁵⁰.

Se con riguardo ai reati rientranti nelle categorie dei *crimes* e dei *délits* sono le problematiche relative all'accertamento del contributo causale (e la relazione di quest'ultimo con la colpa) a costituire lo snodo critico della disciplina in materia di reati colposi, diverse sono le questioni che si pongono per la categoria delle contravvenzioni. Queste ultime presentano delle peculiarità che a tratti le allontanano dalla materia penale, tanto è vero che la dottrina mette in evidenza il loro carattere "para-penale"⁵¹.

⁴⁷ COTTE, GUIHAL, *op. cit.*

⁴⁸ DREYER, *La causalité directe, cit.*, par. 20.

⁴⁹ COMMARET, *La loi du 10 juillet 2000 et sa mise en œuvre par la chambre criminelle de la Cour de cassation, Gaz. Pal.*, 12-13 avril 2002, 4.

⁵⁰ Nondimeno, l'atteggiamento della giurisprudenza è letto osservando che in presenza di più fatti che si inseriscono nella catena causale, solo la condotta del terzo può porre le basi per il riconoscimento del contributo indiretto dell'agente principale perché esso solo costituisce un fatto penalmente rilevante e quindi meritevole di sanzione; non così per il fattore naturale o il fatto proprio della vittima, che costituiscono circostanze penalmente irrilevanti e, di conseguenza, giuridicamente inidonee a qualificare il comportamento dell'agente come causalmente indiretto. DREYER, *Droit pénal, op. cit.*, 636.

⁵¹ DREYER, *op. cit.*, 81.

Le differenze con i *crimes* e i *délits* sono molteplici e vanno oltre la fonte normativa (legislativa per i primi, regolamentare per i secondi), poiché coinvolgono anche la struttura degli illeciti contravvenzionali, caratterizzati dalla “*faiblesse de leur élément moral*”: spesso, in assenza di disposizione contraria, non è necessario dimostrare la colpevolezza che è invece presunta dall’accertamento dell’elemento materiale dell’infrazione⁵². La possibilità di un’imputazione su base oggettiva di un reato contravvenzionale emerge dall’ultimo comma dell’art. 121-3 c. pén, a mente del quale «*il n’y a pas de contravention en cas de force majeure*»; più in generale, l’intero dibattito circa l’elemento soggettivo delle contravvenzioni risente dell’assenza di un riconoscimento costituzionale del principio di colpevolezza⁵³. Così le perplessità sull’elemento morale delle contravvenzioni sono spesso state risolte affermando che in generale le contravvenzioni non richiedono la prova dell’elemento soggettivo, salvo che la legge disponga diversamente⁵⁴, per cui è sufficiente la sola prova dell’elemento materiale della condotta⁵⁵. Lo stesso Conseil Constitutionnel ha avuto modo di affermare che in materia contravvenzionale la presunzione di colpa non stride con la presunzione di innocenza di cui all’art. 9 della Dichiarazione del 1789 laddove sia ammessa la prova contraria⁵⁶.

Inoltre, delle peculiarità rispetto agli altri reati si riscontrano sul piano processuale. Le contravvenzioni, infatti, vengono accertate all’esito di un procedimento semplificato dinanzi al tribunal de police⁵⁷, in assenza di contradditto-

⁵² DREYER, *op. cit.*, 81.

⁵³ SICURELLA, *L’impervio cammino del principio di colpevolezza nel sistema penale francese*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 974 e 975.

⁵⁴ Come avviene ad esempio per la contravvenzione di cui all’art. R. 625 c. pén. sulle lesioni che comportino una incapacità lavorativa inferiore o pari a otto giorni, che sono “*violences volontaires*”, DESPORTES, LE GUNEHÉC, *op. cit.*, 428.

⁵⁵ MAYAUD, *Droit pénal général*, Paris, 2018, 352.

⁵⁶ Si tratta della *décision* n. 99-411 del 16 giugno 1999 del Cons. cost. (www.conseil-constitutionnel.fr), che sarà analizzata più avanti poiché avente ad oggetto contravvenzioni previste dal codice della strada francese.

⁵⁷ La composizione di questo *tribunal* è così stabilita dall’art. 523 c. *proc. pén.*: «*Le tribunal de police est constitué par un juge du tribunal judiciaire, un officier du ministère public ainsi qu’il est dit aux articles 45 et suivants, et un greffier*».

rio preventivo⁵⁸, ovvero con la procedura dell'ammenda forfetaria che prevede il pagamento diretto dell'importo della sanzione⁵⁹.

Le peculiarità della categoria delle contravvenzioni sono alla base della tesi bipartita delle *infractions*, secondo la quale bisognerebbe distinguere tra *crimes* e *délits*, da un lato, e *contraventions*, dall'altro, le quali ultime resterebbero sempre nell'orbita della materia penale⁶⁰.

Una soluzione differente è quella della depenalizzazione della categoria delle contravvenzioni, stante la loro natura di sanzioni para-penali, ma la dottrina avverte che si tratterebbe di una riforma non semplice: infatti, mentre da un lato la debolezza dell'elemento morale non è riscontrabile in tutte le contravvenzioni, dall'altro vi sono alcuni *délits* che rispondono a una logica disciplinare, cosicché per rendere coerente la risposta punitiva di tipo penale non basterebbe sopprimere la categoria delle contravvenzioni, ma sarebbe necessaria una valutazione che involge singole contravvenzioni e singoli delitti⁶¹. Proprio per evitare di ricorrere a una riforma di tale portata, il legislatore francese ha preferito intervenire sulla procedura per l'accertamento delle contravvenzioni, semplificandola, mentre ha mantenuto ferma la loro natura penale.

Queste brevi osservazioni in tema di *faute contraventionnelle* ci torneranno utili nel prosieguo, posto che molte sanzioni previste dal codice della strada hanno natura contravvenzionale, mentre nel sistema italiano sono sanzioni amministrative; tra questi figurano ad esempio l'eccesso di velocità e la sosta in zona vietata.

3. *Code de la route e code pénal*. Il codice della strada francese, in vigore dal 1 giugno 2001, è frutto di un intervento ricognitivo, con il quale si è voluto

⁵⁸ Il contraddittorio può essere però disposto dal giudice ove ritenuto utile, come previsto dall'art. 525 commi 2 e 3: «*Le juge statue sans débat préalable par une ordonnance pénale portant soit relaxe, soit condamnation à une amende ainsi que, le cas échéant, à une ou plusieurs des peines complémentaires encourues.*

S'il estime qu'un débat contradictoire est utile, le juge renvoie le dossier au ministère public aux fins de poursuite dans les formes de la procédure ordinaire.

⁵⁹ Si rinvia agli artt. 524 - 528-2 c. proc. pén. sulla procedura semplificata e agli artt. 529 - 530-6 per la procedura dell'ammenda forfetaria.

⁶⁰ È la tesi esposta da MAYAUD, *Droit pénal général*, cit., 350 ss.

⁶¹ DREYER, *Droit pénal*, cit., 81.

raggruppare in un unico testo l'insieme delle norme relative alla circolazione stradale, portato a compimento con l'*ordonnance* del 22 settembre 2000.

Come anticipato, il codice si divide in due parti, quella legislativa e quella regolamentare. L'art. L. 121-1 del *code de la route* (*c. route*) apre il capitolo I del Tit. II del libro I, capitolo dedicato alla responsabilità penale⁶². In quanto responsabilità di natura penale, valgono per essa le disposizioni del codice penale; tale convergenza dei due testi legislativi verso la stessa materia ci richiede allora di analizzare i rapporti tra il codice della strada e il codice penale.

Le norme del *code de la route* sono regole proprie della materia della circolazione stradale, quindi speciali rispetto alle regole generali in tema di responsabilità penale, le quali continuano in ogni caso a trovare applicazione in questa materia, anche in assenza di un richiamo espresso⁶³. Il codice penale, così come quello civile, sono infatti dei "*codes majeurs*", la cui portata generale non fa eccezione in materia di circolazione stradale, cosicché il *code de la route* è definito come "*code suiveur*", cioè codice "seguace"⁶⁴. E in effetti, il codice penale francese contiene delle disposizioni peculiari applicabili esclusivamente alla circolazione stradale, introdotte dalla legge del 12 giugno 2003, tra cui i reati di omicidio e lesioni colpose stradali di cui agli artt. 221-6-1, 222-19-1 e 222-20-1 c.p., che sono espressamente richiamate dal *code de la route*⁶⁵, secondo la pratica tipica del "*code suiveur*"⁶⁶. Ciononostante i reati commessi durante la guida, sia pure non richiamati espressamente dal *code de la route* ovvero non formulati nel *code pénal* con riferimento espresso

⁶² Quanto alla numerazione, si seguono i criteri impiegati per i codici moderni, per cui la prima cifra corrisponde al libro in cui la norma è contenuta, la seconda cifra indica il titolo, la terza al capitolo e la quarta, preceduta da un trattino, è il numero che indica esattamente quella disposizione. Così, ad esempio, l'art. L121-1 si colloca nella parte di fonte legislativa del codice, nella specie nel libro primo, titolo secondo, capitolo primo ed è la disposizione d'apertura del suddetto capitolo.

⁶³ DESESSARD, *Commentaires au Code de la route, art. 121-1*, Dalloz, 17 ed., 12.

⁶⁴ DESESSARD, *op. cit.*, 1122. Si tratta di una pratica legislativa, definita "*du code suiveur*", che consiste nell'introdurre in un codice le disposizioni di altri codici che vengono non solo richiamate, ma anche interamente riportate nel codice "seguace" o minore.

⁶⁵ In particolare, i richiami si trovano nel titolo II del libro II che disciplina il "comportamento del conducente", tra questi, si vedano l'art. L. 232-1, che richiama espressamente gli artt. 221-6-1 e 221-8 c. pén.; l'art. L. 232-2 che riproduce gli artt. 222-19-1, 222-20-1 e 222-44 c. pén. È anche richiamato il reato di omissione di soccorso (*délit de fuite*) di cui all'art. 434-10 e 434-45 c. pén., cui fa espressamente rinvio l'art. L. 231-1 *code de la route*.

⁶⁶ DESESSARD, *op. cit.*, 4.

all'atto della guida, sono comunque applicabili in caso di circolazione stradale. È questo, ad esempio, il caso del *délit de risque causé à autrui*, previsto dall'art. 223-1 *c. pén.*, così come molte contravvenzioni non richiamate dal codice della strada⁶⁷.

Le sanzioni contenute nel *code de la route* operano invece solo in caso di circolazione stradale e, laddove vi sia un contrasto tra queste disposizioni e quelle del codice penale, devono ritenersi prevalenti le seconde⁶⁸. Conseguentemente, tutte le disposizioni del *code pénal* in tema di responsabilità contenute nel libro II trovano applicazione anche per i reati commessi nell'ambito della circolazione stradale e, in particolare, è di certa applicazione l'art. 121-3 *c. pén.* sulla responsabilità colposa⁶⁹ sopra analizzato.

Vale a questo punto ricordare, seppur in modo sintetico, l'approccio della giurisprudenza in tema di colpa nell'ambito della circolazione stradale, che difficilmente tende a riconoscere un nesso di causalità indiretto (che comporta la prova della *faute caractérisée*) tra la violazione della regola sulla circolazione stradale e la morte della vittima⁷⁰ nonostante l'evento non sia cronologicamente prossimo alla condotta. Tale atteggiamento ermeneutico è tanto più evidente in caso di condotta integrante un eccesso di velocità, ove si sostiene che vi sia causalità diretta non solo quando questa è stata la causa immediata dell'offesa arrecata alla vittima, ma anche quando tale eccesso rappresenta uno degli elementi della serie causale che ha determinato l'evento⁷¹.

È in questo contesto che si inserisce la riforma del 2021 in tema di veicoli a conduzione autonoma.

⁶⁷ *Ibidem*, 1122-23.

⁶⁸ *Ibidem*, 12.

⁶⁹ *Ibidem*, 13.

⁷⁰ *Ibidem*, 14.

⁷¹ Cass. Crim. 25 sept. 2001, *Bull. crim. n. 188*, in *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé (RSC)*, 2002, 101, con osservazioni di MAYAUD. Ma naturalmente è richiesto che tale nesso di causalità sia certo, come è stato affermato dalla *Cour de Cassation* in un arresto giurisprudenziale relativo all'investimento di un pedone, deceduto qualche tempo dopo a causa di un'infezione. In quell'occasione la sentenza veniva cassata con rinvio poiché i giudici d'appello non avevano accertato il legame eziologico tra l'incidente e la morte per infezione (Cass. crim. 5 oct. 2004, *Bull. Crim. n. 230; RSC 2005*, 71, con osservazioni di MAYAUD).

4. *La riforma del 2021 e la disciplina della responsabilità penale in caso di utilizzo di auto a guida autonoma.* Sul tema della responsabilità penale da circolazione su strada, il legislatore francese è intervenuto di recente per disciplinare l'utilizzo di auto a guida autonoma. Con la *loi d'habilitation* n. 2019-1428 del 24 dicembre 2019 (*loi d'orientation des mobilités*) il Parlamento francese ha autorizzato il Governo ad adottare una *ordonnance* al fine di adeguare le disposizioni del codice della strada alla circolazione su strada di veicoli dotati di sistema di guida delegata e di definire il relativo regime di responsabilità (art. 31 Loi n. 2019-1428)⁷².

In seguito, il Governo ha adottato l'*ordonnance* del 14 avril 2021 n. 2021-443, con la quale è stato inserito un terzo capitolo all'interno del Titre 2 del *code de la route*, rubricato "*Responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite (articles L123-1 à L123-4)*"⁷³. Si tratta in sostanza dell'introduzione di quattro articoli, dei quali, in particolare: l'art. 123-1 *c. route* si occupa della responsabilità del conducente; l'art. 123-2 *c. route* della responsabilità del produttore; l'art. 123-3 *c. route* concerne l'accesso ai dati contenuti nei dispositivi di registrazione del sistema di guida autonoma ai fini delle indagini nell'ambito del processo penale; infine, l'art. 123-4 *c. route* rimanda a un decreto del Consiglio di Stato la determinazione delle modalità di applicazione del capitolo di nuova introduzione.

⁷² Art. 31: «*Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure relevant du domaine de la loi afin d'adapter la législation, notamment le code de la route, au cas de la circulation sur la voie publique de véhicules terrestres à moteur dont les fonctions de conduite sont, dans des conditions, notamment de temps, de lieu et de circulation, prédéfinies, déléguées partiellement ou totalement à un système de conduite automatisé, notamment en définissant le régime de responsabilité applicable.*

Il peut être prévu à ce titre d'imposer la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée, préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

⁷³ Per una breve sintesi del testo, si rinvia al *Rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance no 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation*, *Journal Officiel*, 15 avril 2021; in dottrina CHRISTODOULOU, *Quand la responsabilité pénale embarque à bord d'un véhicule à délégation de conduite*, *Gaz. Pal.* n°24, 29 juin 2021, 10; DETRAZ, *De la mauvaise conduite des véhicules autonomes en droit pénal*, *Recueil Dalloz*, 2021, 1039.

È poi inserito il Capitolo IX al libro III del *code de la route*, rubricato “*Dispositions applicables au véhicule à délégation de conduite*”.

Strumento normativo di derivazione governativa che conosce un contributo preventivo e successivo del Parlamento, le *ordonnances* entrano in vigore dal giorno successivo alla pubblicazione nel *Journal officiel*, avvenuta nel caso di specie in data 15 aprile 2021⁷⁴. Pertanto è a far data dal 16 aprile 2021 che il codice della strada francese conosce le nuove disposizioni che disciplinano un progresso tecnologico potenziale, ma non in atto. Infatti, non sono ancora in circolazione auto a guida autonoma di livello 3, cioè il livello che è autorizzato da questa riforma, poiché non ancora immesse in commercio.

Le *ordonnances* devono però essere ratificate entro il termine previsto dalla *loi d’habilitation*: in proposito l’art. 31 della loi n. 2019-1428 stabiliva che un progetto di legge di ratifica avrebbe dovuto essere depositato entro tre mesi dall’entrata in vigore dell’*ordonnance*. Tale progetto di ratifica è stato presentato il 23 giugno 2021 in Senato⁷⁵ e ciò sembrerebbe sufficiente a fugare possibili dubbi sul valore di legge del testo in esame, almeno alla luce della più recente giurisprudenza del *Conseil constitutionnel* sulle *ordonnances* non ratificate⁷⁶. Un successivo decreto del 29 giugno 2021 è stato adottato dal Governo in applicazione dell’*ordonnance*, specificandone in parte i contenuti.

⁷⁴ Si tratta di provvedimenti adottati dal Governo in applicazione di una *loi d’habilitation* votata dal Parlamento, che fissa altresì il termine entro il quale dovrà procedersi alla ratifica dell’*ordonnance* da parte del Parlamento, come previsto dall’art. 38 Cost. Tale potere si esplica in materie che normalmente sarebbero di competenza legislativa. Si tratta di uno strumento per il quale sorgono delle tensioni col principio di riserva di legge, così come nel nostro ordinamento lo stesso problema è posto dall’uso del decreto legislativo e del decreto legge in materia penale.

⁷⁵ *Texte n° 710 (2020-2021) de Mme Barbara POMPILI, ministre de la transition écologique et M. Jean-Baptiste DJEBBARI, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, déposé au Sénat le 23 juin 2021, Projet de loi ratifiant diverses ordonnances prises sur le fondement de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités, art. 6.*

⁷⁶ Posto che l’art. 38 Cost. fr. stabilisce che le *ordonnances* entrano in vigore a partire dalla loro pubblicazione, ma perdono efficacia se non vengono ratificate in modo espresso dal Parlamento entro il termine stabilito dalla *loi d’habilitation*, una recente decisione del *Conseil constitutionnel* (*Conseil constitutionnel, 28 mai 2020, n° 2020-843 QPC, www.conseil-constitutionnel.fr*) è intervenuta a precisare la natura giuridica delle *ordonnances* non ratificate. La pronuncia riguarda il caso di una *ordonnance* per la quale era già stato depositato il progetto di ratifica nei termini previsti dalla *loi d’habilitation*, ciononostante il Parlamento non aveva proceduto alla ratifica. Ebbene, il *Conseil constitutionnel* ha avuto modo di precisare che, spirato il termine stabilito dalla *loi d’habilitation* per la ratifica, a mente dell’art. 38 Cost. fr., le disposizioni contenute nell’*ordonnance* possono essere modificate solo dalla legge qualora interessino materie di competenza legislativa. Da ciò la pronuncia fa discendere che, a far data dalla

L'*ordonnance* del 14 aprile 2021, quindi, è un testo già in vigore, ciononostante non ha trovato ancora applicazione perché allo stato attuale non vi sono veicoli a guida autonoma in circolazione. Il loro impiego è circoscritto ai contesti di sperimentazione e per questo ricade entro la disciplina dell'*ordonnance* n. 2016-1057 del 3 agosto 2016 di cui si è accennato in premessa. Presumibilmente dovrà attendersi la conclusione delle sperimentazioni sulle auto a guida autonoma prima che esse inizino a circolare e che si creino i presupposti fattuali affinché la riforma del 2021 trovi applicazione. Nel presente lavoro analizzeremo i primi due articoli introdotti dall'*ordonnance* del 14 aprile 2021, cioè gli artt. L 123-1 *c. route* e L 123-2 *c. route*.

5. La responsabilità del conducente. In generale, nel sistema francese la condotta diligente richiesta al conducente di un qualsivoglia veicolo a motore ha fonte normativa e, più specificamente regolamentare, in quanto è posta dall'art. R. 412-6 *c. route*, che dispone: «*Tout véhicule en mouvement ou*

scadenza del termine per la ratifica, il contenuto dell'*ordonnance* acquista valore legislativo. Si legge al par. 11 della summenzionata sentenza: «*si un projet de loi de ratification de l'ordonnance du 5 août 2013 a été déposé dans le délai fixé par l'article 12 de la loi du 27 décembre 2012, le Parlement ne s'est pas prononcé sur cette ratification. Toutefois, conformément au dernier alinéa de l'article 38 de la Constitution, à l'expiration du délai de l'habilitation fixé par le même article 12, c'est-à-dire à partir du 1er septembre 2013, les dispositions de cette ordonnance ne pouvaient plus être modifiées que par la loi dans les matières qui sont du domaine législatif. Dès lors, à compter de cette date, elles doivent être regardées comme des dispositions législatives*». In dottrina, sul punto, VERPEAUX, *Actes administratifs - Ordonnances = dispositions législatives. A propos de la décision du Conseil constitutionnel du 28 mai 2020*, *La Semaine juridique. Administrations et collectivités territoriales*, 22 juin 2020, n° 25, 4 ; A. Levaide, *Conseil constitutionnel et ordonnances: l'in vraisemblable revirement!*, *La Semaine juridique. Édition générale*, 29 juin 2020, n° 26, 1185 - 1186.

La vigenza delle *ordonnances* non ratificate per le quali sia stato presentato un progetto di ratifica non approvato è stata ribadita in una successiva pronuncia (Conseil constitutionnel, 3 juillet 2020, n° 2020-851/852 QPC, www.conseil-constitutionnel.fr) in cui il *Conseil constitutionnel* ha altresì affermato che le *ordonnances* possono essere oggetto di una questione di legittimità costituzionale (a conferma della loro assimilazione alla legge) e tale sindacato può persino estendersi anche alla *loi d'habilitation*. Per un commento alla decisione, si rinvia a LEVAIDE, *Ordonnance et loi d'habilitation, le Conseil constitutionnel étend son empire*, *La semaine juridique - édition générale - n° 30-35 - 27 juillet 2020*. Va osservato che nella prassi è raro che il Parlamento, in sede di ratifica, apporti delle modifiche al testo dell'*ordonnance* tramite emendamenti. La ratifica si riduce così a una mera formalità e ciò probabilmente attenua la portata della decisione del *Conseil constitutionnel* tesa a equiparare le *ordonnances* non ratificate (ma per le quali sia stata depositato un progetto di ratifica) alla legge.

tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur. Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ». La condotta negligente del conducente è allora penalmente rilevante alla luce del combinato disposto degli artt. 121-3 comma 3 c. pén (responsabilità per violazione di una “*obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement*”) e R412-6 *code de la route*, che riempie di significato il comma terzo dell'art. 121-3 c. pén.

Con la riforma del 2021 si è contribuito a specificare l'obbligo di diligenza richiesto al conducente, isolando all'interno della generica categoria del 'conducente di un veicolo in movimento' quella del conducente di un veicolo dotato di un sistema di guida autonoma (*systeme de conduite automatisée (SCA)*), cui è dedicato l'art. 123-1 c. route. Il rapporto tra l'art. R412-6 c. route e l'art. L123-1 c. route sembra essere di specialità, nel senso che, mentre il primo impone un dovere di diligenza a qualsivoglia conducente di un veicolo a motore, l'art. L123-1 c. route riguarda i soli sistemi a guida autonoma, specificando quali debbano essere le accortezze richieste a chi conferisce al sistema di IA il controllo dinamico e quindi la guida.

L'art. 123-1 c. route assume come presupposto il primo comma dell'art. 121-1 c. route, che apre il Capitolo del *code de la route* dedicato alla responsabilità penale. In particolare, l'art. 121-1 c. route dispone: « *Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule* ».

Tale presupposto normativo viene utilizzato, da un lato, per escluderne l'applicazione e, dall'altro, per individuare i casi in cui risulta operante, così delimitando il perimetro di valenza di tale responsabilità alla persona del conducente del veicolo a guida autonoma. L'art. 123-1 c. route, pertanto, si presenta come una norma avente una portata negativa e una positiva: nel primo senso, esso esclude l'applicazione dell'art. 121-1 c. route e la responsabilità ivi prevista; nel secondo senso, esso invece la riafferma.

Cominciamo con l'analisi dell'esclusione della responsabilità.

L'art. 123-1 *c. route* afferma: « *Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 121-1 ne sont pas applicables au conducteur, pour les infractions résultant d'une manœuvre d'un véhicule dont les fonctions de conduite sont déléguées à un système de conduite automatisé, lorsque ce système exerce, au moment des faits et dans les conditions prévues au I de l'article L. 319-3, le contrôle dynamique du véhicule* ».

La norma esclude la responsabilità del conducente per il caso in cui la condotta illecita sia posta in essere quando il sistema del pilota automatico eserciti “il controllo dinamico del veicolo”. In questo modo la nozione di “controllo dinamico” acquista un ruolo centrale nell’ambito dell’*ordonnance*, ma la stessa non ne fornisce una definizione, che invece è da rinvenire nel decreto del 29 giugno 2021, all’art. 2, ove si legge che è da intendersi come controllo dinamico la «*exécution de toutes les fonctions opérationnelles et tactiques en temps réel nécessaires au déplacement du véhicule. Il s’agit notamment du contrôle du déplacement latéral et longitudinal du véhicule, de la surveillance de l’environnement routier, des réactions aux événements survenant dans la circulation routière et de la préparation et du signalement des manœuvres*»⁷⁷.

La norma sembra avere carattere ricognitivo, poiché il fatto che la responsabilità del conducente è esclusa allorché sia il sistema di IA ad avere il “controllo dinamico” della vettura è una conclusione cui si poteva giungere attraverso i principi generali del diritto penale. E in effetti, in tali casi, l’infrazione non può essere causalmente imputata alla condotta di chi è alla guida, atteso che con l’attivazione del sistema di guida autonoma egli diviene un “non conducente”⁷⁸. E allora, la portata innovatrice della norma va ricercata altrove e sembra coincidere in particolare con la parte in cui si chiarisce che il controllo dinamico può essere assunto dal sistema in presenza delle condizioni di cui all’art. 319-3 *c. route*, anch’esso introdotto con la riforma del 2021. Tale disposizione prevede che è il conducente a scegliere di attivare il sistema di guida autonoma, ma siffatta decisione deve essere assunta una volta che il siste-

⁷⁷ In sostanza, il controllo dinamico consiste nel dominio degli spostamenti del veicolo (sia laterali che in avanti) oltreché della sorveglianza della strada, della reazione a eventi improvvisi e della preparazione e segnalazione delle manovre.

⁷⁸ DETRAZ, *op. cit.*

ma abbia informato il conducente della capacità di esercitare un controllo dinamico della vettura.

Quest'ultima disposizione si riferisce più al produttore che al conducente, in quanto sembra imporre che ogni attivazione del sistema di pilota automatico sia preceduta da un messaggio di avviso delle capacità del sistema rivolta al conducente, chiedendo quindi al produttore di impostare tale messaggio e di programmarne la comunicazione ogni volta che del sistema si faccia uso.

Sulla scia del comma 1, anche il comma secondo dell'art. 319-3 *c. route* indica delle prescrizioni rivolte al produttore, precisando che il sistema deve sempre avvertire il conducente allorché non sia più in grado di esercitare il controllo dinamico sulla vettura. In questo caso la legge impone che il sistema: i) avvisi il conducente; ii) chieda che il conducente riprenda il controllo della vettura; iii) inizi ed esegua una manovra con rischio minimo se il controllo non viene ripreso alla fine del periodo di transizione o in caso di un guasto grave⁷⁹.

In sostanza, la responsabilità del conducente prevista dall'art. 121-1 *c. route* è esclusa quando egli abbia impostato la modalità di pilota automatico, dopo essere stato avvisato dal sistema che lo stesso assumerà il controllo dinamico della vettura.

In ogni caso, una volta scelta la modalità di guida autonoma il conducente non potrà rinunciare a qualsiasi forma di controllo sul sistema, poiché dovrà sempre essere pronto a riprendere il dominio della vettura a fronte di una domanda in tal senso da parte del sistema. Questa regola di diligenza è prescritta dallo stesso art. 123-1 *c. route*, che fonda l'idea di una guida "inversamente assistita", più che autonoma, poiché vi deve essere sempre una sorveglianza dell'uomo sul sistema, il quale non può essere lasciato solo nella con-

⁷⁹ Si riporta per comodità il testo dell'articolo in esame. *Article L319-3: «I - La décision d'activer un système de conduite automatisé est prise par le conducteur, préalablement informé par le système que ce dernier est en capacité d'exercer le contrôle dynamique du véhicule conformément à ses conditions d'utilisation.*

II.- Lorsque son état de fonctionnement ne lui permet plus d'exercer le contrôle dynamique du véhicule ou dès lors que les conditions d'utilisation ne sont plus remplies ou qu'il anticipe que ses conditions d'utilisation ne seront vraisemblablement plus remplies pendant l'exécution de la manœuvre, le système de conduite automatisé doit : 1° Alerter le conducteur ; 2° Effectuer une demande de reprise en main ; 3° Engager et exécuter une manœuvre à risque minimal à défaut de reprise en main à l'issue de la période de transition ou en cas de défaillance grave».

duzione della vettura⁸⁰. Siffatta impostazione è del tutto in linea con quanto prescritto dall'art. R416-6 *c. route*, ove si prevede che tutti i veicoli in movimento devono sempre avere un “*conducteur*”. Così anche in caso di attivazione del sistema di guida autonoma è la stessa legge a sottolineare l'esigenza di una comunicazione tra uomo e macchina, per cui è l'uomo ad attivare il pilota automatico, il quale non può operare senza che chi è alla guida sia previamente informato del controllo che il sistema andrà ad assumere; la comunicazione resta costante per tutto il periodo di operatività del sistema, il quale deve informare il conducente in caso di malfunzionamento e richiedere a questi di riprendere il controllo della vettura.

È questa comunicazione uomo-macchina che fa transitare l'interprete dalla portata negativa dell'art. 123-1 *c. route* (cioè quella escludente la responsabilità penale) a quella positiva, che afferma la responsabilità penale del conducente. E infatti, la norma prescrive che laddove il conducente non risponda alla richiesta del sistema, con la quale gli viene ordinato di riprendere il controllo della vettura, tornerà ad applicarsi l'art. 121-1 *c. route* sulla responsabilità penale del conducente, che, quindi, opererà non solo quando il conducente ha il controllo dinamico del veicolo, ma anche quando avrebbe dovuto assumerlo e non lo ha fatto. In questo senso dispone il comma 3 dell'art. 123-1 del *c. route*, che ripristina il regime ordinario di responsabilità del conducente, confermando la necessità di una guida “inversamente assistita” e non sostituita dal sistema di IA⁸¹.

Ciò comporta che la responsabilità del conducente si presta a divenire una responsabilità omissiva allorché sia attivato il sistema di guida autonoma, poiché il guidatore assume una posizione di controllo di una fonte di pericolo e

⁸⁰ Lo scenario è inverso nel livello 2 di automazione, in cui la guida del conducente è assistita dal sistema

⁸¹ Si riporta il testo del comma 3 dell'art. 123-1 *c. route*: «*Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 121-1 sont à nouveau applicables :*

1° Dès l'instant où le conducteur exerce le contrôle dynamique du véhicule à la suite d'une reprise en main de celui-ci;

2° En l'absence de reprise en main du véhicule par le conducteur à l'issue de la période de transition faisant suite à une demande du système de conduite automatisé dans les conditions prévues au II de l'article L. 319-3;

3° Au conducteur qui ne respecte pas les sommations, injonctions ou indications données par les forces de l'ordre ou les règles de priorité de passage des véhicules d'intérêt général prioritaires prévues au présent code».

l'obbligo di attivarsi sorge chiaramente quando il sistema chieda al conducente di riprendere il controllo e questi non agisca in tal senso, come dispone chiaramente il comma 3 al n. 2.

Ci si può allora chiedere se le forme di responsabilità omissiva vadano circoscritte a quella esplicitata nel testo (mancata ripresa di controllo della vettura a fronte di un'esplicita richiesta da parte del sistema), ovvero possa ritenersi sussistente anche quando nessuna richiesta pervenga dal sistema di guida autonoma. In altri termini: l'ordine che il sistema rivolge al conducente di riprendere il controllo della vettura limita la responsabilità omissiva al solo caso in cui il conducente non risponda a tale richiesta? Probabilmente no. La nozione di guida assistita disciplinata dalla normativa in esame riguarda il livello di autonomia 3, che denota un contesto di guida "eyes off", e non "mind off", come si desume chiaramente dal comma 2 dell'art. 123-1 *c. route*, che prevede che «*le conducteur doit se tenir constamment en état et en position de répondre à une demande de reprise en main du système de conduite automatisé*». Ne deriva che al conducente è sempre richiesta una vigilanza quando il controllo dinamico è affidato al sistema di pilota automatico, per cui non si possono costruire delle aree di immunità penale del conducente per il solo fatto che a dirigere le operazioni di guida sia la tecnologia di IA. Questo dovere di vigilanza è necessario anche perché se, da un lato, si stima che la circolazione di auto a guida delegata riuscirà ad abbattere i livelli di pericolosità generati dalla guida umana attraverso una importante riduzione degli incidenti stradali, dall'altro, non è escluso che si assisterà a nuove forme di pericolosità connesse a situazioni improvvise che caratterizzano il caso concreto e per questo difficilmente prevedibili dal sistema. Non bisogna infatti sopravvalutare l'intelligenza artificiale: il prodotto tecnologico in questione è intelligente nel momento in cui conosce le regole sulla circolazione stradale e conforma il proprio agire alle stesse, ma lo è meno quando immagina che tutti gli utenti della strada tali regole rispetteranno. L'osservanza scrupolosa delle norme sulla circolazione stradale non è ipotizzabile da parte di tutti: se un siffatto atteggiamento conforme è immaginabile ad opera delle altre auto a guida autonoma, lo stesso non potrà dirsi per l'uomo, che spesso queste regole disattende. Ragionando con degli esempi, possiamo immaginare che il sistema di

guida autonoma riuscirà a evitare collisioni con altri veicoli dovute a un mancato rispetto della distanza di sicurezza, in quanto sarà programmato per rispettare scrupolosamente il distanziamento imposto, tuttavia non potrà dirsi lo stesso nel caso di un soggetto che attraversi improvvisamente la strada e per giunta al di fuori delle strisce pedonali, tenendo così un comportamento non conforme alle regole sulla circolazione dei pedoni. L'evento di danno, difficilmente prevedibile dal pilota automatico, potrà però essere evitato dal guidatore, il quale magari riuscirà a prevedere quell'attraversamento (imprevedibile per la macchina) poiché, ad esempio, sa di trovarsi in una zona in cui è presente un luogo di giochi per bambini (non segnalato e quindi non noto al sistema) e in cui a quell'ora è probabile che si stiano svolgendo attività ludiche.

I limiti della IA leggera, che non “ragiona” ma “calcola”, richiedono l'intervento di un “motore semantico”, che è l'uomo⁸², al quale potrà essere mosso un rimprovero per colpa per non aver agito pur disponendo di conoscenze causali superiori a quelle di un uomo medio⁸³. In altri termini, mentre il livello di diligenza esigibile da parte del sistema di guida autonoma (e quindi da parte del produttore al momento dell'impostazione della conoscenza di esso) è quello tipico del conducente modello, che non dispone di conoscenze superiori a quelle mediamente richieste a ciascun conducente, diversa è la posizione dell'agente umano, il cui rimprovero può essere maggiormente individualizzato già al momento della valutazione dello standard di diligenza richiesto, esigendo una maggiore cautela in ragione delle maggiori conoscenze causali relative alla situazione concreta di cui eventualmente disponga.

Ritenuto allora che l'indicazione contenuta nell'art. 123-1, comma 3, n. 2 c. *route* sull'obbligo del conducente di riprendere il controllo della guida a fron-

⁸² FLORIDI, *La quarta rivoluzione. Come l'infosfera sta cambiando il mondo*, Milano, 2017, secondo il quale «se le automobili che si guidano da sole potranno muoversi creando sempre meno problemi, (...) ciò non sarà dovuto al fatto che l'intelligenza artificiale forte sia stata infine realizzata, ma perché le “condizioni ambientali”, che automobili o droni devono affrontare, saranno rese sempre più adatte a un'intelligenza artificiale leggera e alle sue limitate capacità», 166.

⁸³ Sulla rilevanza delle speciali conoscenze “causali” ai fini dell'innalzamento della misura oggettiva di diligenza, ROMANO, *Commentario sistematico del codice penale*, Milano, 2004, *sub art. 43*, 459; FIANDACA, MUSCO, *Diritto penale, P.te gen.*, Bologna, 2019, 585; FORTI, *Colpa ed evento nel diritto penale*, Milano, 1990, 272 ss.

te di una richiesta del sistema di pilota automatico non rende il primo esente dall'attuare una vigilanza costante anche quando una richiesta non pervenga dal sistema, potremmo ritenere che l'esplicitazione legislativa dell'obbligo di attivarsi assuma rilievo quantomeno sul piano della colpa, e non della responsabilità, la quale ultima sussisterebbe anche per omissioni diverse da quella legislativamente prevista. In altri termini, in questo caso la norma di rango legislativo pone una regola cautelare "precisa" (riprendere il controllo della guida se il sistema lo richiede) in grado di qualificare la *faute* come *délibérée*, che, come si è detto poco sopra, può essere contestata all'agente in presenza di due circostanze, cioè la violazione di una regola cautelare "precisa" prevista dalla legge o da un regolamento e la causazione indiretta dell'evento.

Ebbene, da questo potremmo dedurre che al conducente l'evento potrà essere attribuito a titolo di *faute délibérée* solo in caso di mancata ripresa del controllo del veicolo a fronte di una richiesta del sistema -sempreché il contributo causale apportato alla verifica dell'evento sia indiretto-, mentre laddove l'omissione si registri con riguardo a una regola cautelare diversa potrà essere contestata la *faute caractérisée* (che non richiede la violazione di una regola "precisa" prevista dalla legge o dal regolamento). Infine, ogni tipo di omissione (tanto di regola generica, quanto di regola precisa, sia essa prevista dalla legge o da una massima di esperienza) potrà essere contestata in caso di contributo causale diretto, per il quale è richiesta la *faute simple*.

6. *La responsabilità del produttore.* L'idea sottesa alla responsabilità del produttore è quella di sollecitare la produzione di sistemi con standard di sicurezza sempre più elevati⁸⁴ ed è con questa finalità che la riforma del 2021 prende in considerazione anche la posizione del produttore, disciplinandone la responsabilità nel nuovo art.123-2 *c. route*⁸⁵. La norma completa il regime

⁸⁴ MONOT-FOULETIER, *Véhicule autonome: vers une autonomie du régime de responsabilité applicable ?*, Recueil Dalloz, 2018, 129.

⁸⁵ Art. 123-2 *c. route*: «I. Pendant les périodes où le système de conduite automatisé exerce le contrôle dynamique du véhicule conformément à ses conditions d'utilisation, le constructeur du véhicule ou son mandataire, au sens de l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, est pénalement responsable des délits d'atteinte involontaire à la vie ou à l'intégrité de la personne prévus aux articles 221-6-1, 222-19-1 et 222-20-1 du code pénal lorsqu'il est établi une faute, au sens de l'article 121-3 du même code.

di responsabilità già tracciato dal precedente art. 123-1 *c. route*, prevedendo che il produttore o il suo rappresentante sono responsabili quando il veicolo è sottoposto al controllo dinamico del sistema di guida autonoma. Questo regime di responsabilità è però limitato a un catalogo chiuso di reati, riferendosi la norma solamente a tre *délits* del *code pénal*. Nella specie, il produttore è responsabile per il reato di omicidio involontario commesso dal conducente di un veicolo a motore con guida su strada (art. 221-6-1 *c. pén.*); per il reato di lesioni colpose all'integrità fisica da cui sia derivata un'incapacità lavorativa della durata superiore di tre mesi (art. 222-19-1 *c. pén.*), ovvero di durata pari o inferiore a tre mesi (art. 222-20-1 *c. pén.*).

Ma vi è un altro requisito necessario affinché la responsabilità del produttore operi: occorre che sia accertata la colpa a mente dell'art. 121-3 *c. pén.*, cioè la disposizione generale in tema di responsabilità, sopra analizzata, che pone le regole in tema di causalità e di *faute*.

Così predisposta, la norma sulla responsabilità del produttore presenta evidenti differenze rispetto alla norma sulla responsabilità del conducente. E infatti: i) il presupposto è che il controllo dinamico del veicolo sia in capo al sistema di guida autonoma; ii) la responsabilità penale è prevista limitatamente a tre disposizioni del codice penale; iii) è espressamente richiamata la norma sull'accertamento della colpa, che segue quindi i principi generali previsti dal *code pénal*.

i) La necessità che il sistema abbia il controllo dinamico del veicolo è un logico precipitato della delimitazione della responsabilità del conducente tracciata dall'articolo che precede quello in esame. Del resto, se il conducente non ha il controllo della vettura e un incidente si verifica, questo potrebbe essere conseguenza di un errore alla guida fatto dal sistema. La rinuncia all'individuazione di una responsabilità del sistema di IA è condivisa dal legislatore francese e, per questo, la responsabilità non poteva che ricadere sul produttore o sul suo rappresentante (*mandataire*). A mente del Regolamento

II. Sauf dans les cas prévus au 3° de l'article L. 123-1, lorsqu'une manœuvre effectuée par le système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique du véhicule conformément à ses conditions d'utilisation contrevient à des règles dont le non-respect constitue une contravention, le constructeur du véhicule ou son mandataire, au sens de l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, est redevable pécuniairement de l'amende encourue».

(UE) 2018/858 è “rappresentante del costruttore” la persona fisica o giuridica stabilita nell’Unione che è nominata dal costruttore e che lo rappresenta dinanzi all’autorità di omologazione o all’autorità di vigilanza del mercato e agisce in suo nome⁸⁶.

Il riferimento al rappresentante del costruttore è rilevante nel momento in cui lascia emergere l’attenzione del legislatore verso il destinatario di questa disposizione, che non potrebbe essere estesa al di là delle persone del produttore e del rappresentante, appunto. Restano fuori figure come il designer o l’addestratore, che comunque rivestono un ruolo fondamentale nel ciclo di produzione del sistema di IA. Sembra, allora, che questi soggetti saranno sì responsabili, ma secondo le norme ordinarie del codice penale e non alla luce delle disposizioni di nuova introduzione.

ii) Dopo aver delimitato l’ambito soggettivo di applicazione, la norma circo-scrive il piano oggettivo, sancendo l’applicazione della relativa disciplina ai soli *délits* di omicidio e lesioni stradali colposi. Questa delimitazione del perimetro applicativo pone due questioni: la prima, sulla sorte della responsabilità in caso di reati diversi da quelli indicati; la seconda, sulla responsabilità dei soggetti diversi dal produttore e dal rappresentante.

Prendendo le mosse dal primo quesito, bisogna chiedersi, ad esempio, cosa accade se, quando il sistema ha il controllo dinamico, a seguito di uno scontro si danneggiano beni di terzi aventi natura patrimoniale e vi siano i presupposti per la contestazione del reato di danneggiamento (art. 322-1 c. pén). Il conducente potrebbe dimostrare che al momento dei fatti non aveva il controllo dinamico del veicolo e che quindi mancano i presupposti per dichiararne la responsabilità a mente dell’art. 123-1 c. de la route. Il difetto del sistema dovrebbe allora essere imputato al produttore, il quale però, a rigore, non dovrebbe rispondere per danneggiamento, ma solo in caso di omicidio o lesioni colposi. Così potrebbe sembrare che lo stesso legislatore abbia creato delle aree di irresponsabilità. Ma una simile conclusione è tuttavia affrettata. La norma si riferisce solo a tre reati che rientrano nei *délits*, mentre per gli altri,

⁸⁶ art. 3, n. 41, Reg. (UE) 2018/858, relativo all’omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli.

come ad esempio il reato di danneggiamento, deve applicarsi la logica del *code suiveur*, secondo la quale le aree non disciplinate dal *code de la route* tornano a essere sottoposte all'ordinaria disciplina del *code pénal*. Ne deriva che i *délits* diversi da quelli di omicidio e lesioni stradali e i crimes potranno essere imputati al produttore nei casi in cui il sistema esercitava un controllo dinamico se è provata la sua responsabilità secondo le regole generali del diritto penale, quindi nella specie se ne è provata la colpa. Quanto invece alla commissione di fattispecie contravvenzionali, come quella del superamento dei limiti di velocità consentiti (che, giova ancora ribadirlo, nel sistema francese è una sanzione penale e non amministrativa), una regola *ad hoc* è prevista dal c. 2 dello stesso articolo, che sarà analizzato a breve, in base alla quale il produttore sarà tenuto al pagamento dell'ammenda.

Arriviamo adesso alla seconda questione: la delimitazione oggettiva non vale per i soggetti diversi dal produttore e dal rappresentante, in quanto non sono destinatari della disciplina di nuova introduzione. Estendere nei loro confronti la responsabilità prevista dalla novella, nel silenzio della legge, potrebbe comportare un'interpretazione analogica *in malam partem* non tollerata in materia penale. Se non è d'aiuto l'estensione in via analogica della responsabilità del “*constructeur*”, per individuare l'area di responsabilità dei suoi collaboratori che intervengono nella catena produttiva potremmo seguire una lettura in negativo dell'art. 123-2. Quest'ultimo percorso giunge tuttavia a conclusioni non condivisibili; infatti, la lettura in negativo comporterebbe di escludere l'accertamento della responsabilità di tali soggetti per i reati di lesioni e omicidio, ma si tratterebbe di una forma di “immunità” penale difficile da giustificare: per quale ragione chi partecipa all'elaborazione dell'algorithm dovrebbe sottrarsi a una tale responsabilità?

Piuttosto deve ammettersi che la responsabilità di soggetti diversi dal produttore e dal suo rappresentante può sussistere anche per i reati di omicidio e lesioni e deve essere accertata secondo le regole generali in materia penale, alla luce del meccanismo tipico del *code suiveur*, in base al quale ciò che non è previsto dal codice speciale si intende rimesso alla disciplina del *code pénal*. A questo punto, se tanto per il produttore, quanto per soggetti da lui diversi vi è responsabilità per i reati di omicidio e lesioni stradali, per i quali occorre

accertare che il sistema avesse il controllo della vettura e la presenza dei requisiti di cui all'art. 121-3 *c. pén.*, bisogna chiedersi quale sia la portata innovativa dell'art. 123-2 *c. de la route* rispetto al regime ordinario di responsabilità penale. Apparentemente nessuna. Tuttavia possiamo provare a ragionare nell'ottica di una *ratio* che non è quella di escludere la responsabilità del produttore per i casi diversi da quelli indicati (cioè per reati diversi dall'omicidio e lesioni colpose stradali), ma di ancorare tale responsabilità per fatti gravissimi alla prova tanto del controllo dinamico del veicolo da parte del sistema, quanto della colpa del produttore. L'onere della prova per l'accusa è duplice: un requisito attinente al veicolo, un altro attinente alla colpa del produttore. Il primo è presupposto del secondo. Ed è vero che vi è tale rapporto di presupposizione tra controllo dinamico e colpa, infatti in assenza del nuovo art. 123-2 *c. route* il produttore sarebbe comunque responsabile se ne fosse provata la *faute*, che presuppone che il sistema di guida autonoma sia operativo e, quindi, che abbia il controllo dinamico del veicolo. Ma se il controllo dinamico è un presupposto che si sarebbe dovuto accertare anche senza un'apposita previsione in tal senso, allora la *ratio* della riforma può essere rinvenuta nella volontà del legislatore di 'estrapolare' tale requisito dal concetto generale di colpa, esplicitandolo. Così, la riforma potrebbe essere letta nel senso di evitare interpretazioni tendenti ad affermare la responsabilità del produttore per gravi reati quali l'omicidio colposo e le lesioni colpose anche quando non vi è un controllo totale del veicolo da parte del sistema.

Bisogna allora distinguere tra controllo totale e controllo parziale del veicolo da parte del sistema: per i reati di omicidio e lesioni solo il controllo totale fa scattare la responsabilità del produttore secondo la norma di nuova introduzione. Si tratta di una conclusione che sarebbe ragionevole estendere anche ai soggetti che contribuiscono all'ideazione dell'algoritmo, nel rispetto di un'interpretazione analogica *in bonam partem*. Anche per costoro la responsabilità non può essere affermata se non quando il controllo dinamico è totalmente affidato all'intelligenza artificiale.

Laddove invece sia il conducente ad avere il controllo e questi si avvalga solo di un'assistenza da parte del sistema intelligente senza che a esso sia affidato il

controllo dinamico totale della vettura, allora la responsabilità per i reati di omicidio e lesioni stradali non potrà essere fatta ricadere sul produttore.

iii) La colpa del produttore va accertata sulla base dell'art. 121-3 *c. pén.* («*Le constructeur du véhicule ou son mandataire (...) est pénalement responsable (...) lorsqu'il est établi une faute, au sens de l'article 121-3 du même code*»)

Il richiamo espresso manca nella norma sulla responsabilità del conducente, ma ciò non ne impedisce l'applicazione, poiché, come già ricordato, è la stessa natura di *code suiveur* che impone di leggere le norme del *code de la route* in combinato disposto con gli articoli contenuti nel *code pénal*, e a tale principio di certo non potrebbe fare eccezione la norma sulla *faute*, che ha una valenza generale per natura.

Il richiamo espresso contenuto all'art. 123-2 *c. route* (sulla responsabilità del produttore) non varrebbe, allora, a imporre una lettura dell'art. 123-1 *c. route* (sulla responsabilità del conducente) sganciata dall'art. 121-3 *c. pén.* (cioè della norma sulla *faute*) e quindi non potrebbe in alcun modo sostenersi che la norma sulla colpa valga solo là dove è richiamata, cioè solo per la responsabilità del produttore e non anche per la responsabilità del conducente.

Queste argomentazioni inducono a ritenere pleonastico il richiamo alla norma generale sull'accertamento della colpa, scelta di un legislatore premuroso, che forse vuole fugare ogni dubbio circa l'applicabilità del regime ordinario di responsabilità colposa. Ma, se così è, appare poco chiara la scelta di non prevedere un rinvio speculare in tema di responsabilità del conducente.

Probabilmente il richiamo espresso alle regole sulla responsabilità colposa si spiega perché quella del produttore è una figura che si presta all'introduzione di forme di responsabilità oggettiva occulta in quanto responsabilità da posizione. Il legislatore precisa invece che la responsabilità del produttore di un sistema intelligente presuppone sempre l'accertamento di un comportamento contrario a una regola cautelare, così da arginare ogni rischio di automatismo, che deriverebbe dallo stabilire una corrispondenza tra l'aver impostato il sistema di guida autonoma e la responsabilità del produttore, presumendo in questo modo la colpa di questi. A ritenere superfluo l'accertamento di una colpa nella produzione del manufatto intelligente, il produttore risponderebbe non più per fatto proprio, bensì "per fatto altrui". Una logica di questo ti-

po, che richiama la responsabilità da posizione, mal si concilierebbe con l'art. 121-1 c. pén, a mente del quale «*nul n'est responsable pénalement que de son propre fait*»⁸⁷.

Il rischio di una responsabilità da posizione del produttore non è poi così remoto, basti pensare che la regola sulla responsabilità personale in passato ha conosciuto difficoltà applicative da parte della giurisprudenza proprio in tema di responsabilità dell'imprenditore, il quale veniva invece ritenuto responsabile "in modo automatico" dei fatti dei suoi preposti in quanto garante della corretta applicazione delle norme di legge in ambito aziendale⁸⁸. Ciò comportava una responsabilità che, sebbene non oggettiva, era comunque presunta. Per questo motivo è intervenuto il legislatore nel 1976 che ha modificato il precedente art. L. 263-2 code du travail, prevedendo che il reato è imputabile all'imprenditore se ha violato le regole sull'igiene e sulla sicurezza "par faute personnelle". In questo modo il legislatore ha precisato che occorre una responsabilità personale, cioè per fatto proprio dell'imprenditore⁸⁹, e la specificazione non è di poco momento in un sistema in cui, «secondo la dottrina prevalente, il principio di colpevolezza, inteso come necessità di un elemento soggettivo, non riceve un riconoscimento costituzionale»⁹⁰.

Questa evoluzione storica che ha interessato la responsabilità dell'imprenditore potrebbe allora spiegare la scelta del rinvio espresso alla norma sull'accertamento dell'elemento soggettivo per la responsabilità del produttore del sistema di guida autonoma, per il quale il rischio è quello di

⁸⁷ La norma positivizza il principio di personalità della responsabilità penale (*principe de personnalité*), sull'argomento si rinvia in generale a PIN, *Droit pénal général*, cit., 28.

⁸⁸ DREYER, *Droit pénal*, cit., 818.

⁸⁹ La riforma interviene in risposta all'orientamento giurisprudenziale che riconosceva in via automatica la responsabilità dell'imprenditore. Ciononostante, anche dopo la riforma l'atteggiamento della giurisprudenza si è mosso verso un'interpretazione restrittiva della norma, per cui la responsabilità dell'imprenditore era presunta, con conseguente superamento della presunzione solo attraverso prova contraria. La dottrina ha evidenziato che tale orientamento giurisprudenziale era finalizzato a colmare il vuoto dovuto all'assenza di una legge sulla responsabilità penale delle persone giuridiche. Dopo l'introduzione di questa forma di responsabilità, il datore di lavoro coincide con l'ente e a questi spetta la vigilanza sul rispetto delle norme in materia di sicurezza sul lavoro. L'ente è responsabile se il reato è commesso dai suoi organi o rappresentati nel suo interesse (*pour son compte*). Secondo questa opinione, la conseguenza è che oggi per la responsabilità dell'imprenditore non si può più prescindere dalla prova della sua colpa da parte dell'accusa (DREYER, *op. cit.*, 823).

⁹⁰ SICURELLA, *cit.*, 974.

innescare una presunzione di colpa in presenza del controllo del veicolo da parte del sistema di IA.

Grazie al rinvio all'art. 121-3 *c. pén.* risulta certa l'applicazione della stessa norma e, in particolare, del suo comma 4, in tema di contribuito causale indiretto, posto che in questa manifestazione si porrà la condotta del produttore rispetto all'evento morte o lesioni. Di conseguenza, la colpa da accertarsi è la c.d. *faute qualifiée*, nelle due declinazioni della *faute délibérée* e della *faute caractérisée*.

Su questo punto va sottolineato che i *délits* di omicidio e lesioni stradali prevedono un aggravamento di pena ove sia accertata la *faute délibérée*, la quale, come si è poco sopra detto, sussiste in quanto sia violata una regola di condotta precisa nei suoi contenuti e prevista da una legge o da un regolamento. In assenza di una normativa specifica che disciplini la produzione di sistemi di guida autonoma, forse è più probabile che sia contestata la *faute caractérisée*.

6.1. *Il regime delle contravvenzioni. Responsabilità per il fatto del terzo?* È con un atteggiamento duplice che la dottrina e la giurisprudenza francesi cercano di domare le tensioni suscitate nell'ordimento francese dall'assenza di un parametro costituzionale che sancisca il principio di colpevolezza: da un lato, si invoca il principio della presunzione di innocenza, di cui all'art. 9 della Dichiarazione dei diritti dell'uomo e del cittadino; dall'altro, si valorizzano proprio gli artt. 121-3 *c. pén.* sull'elemento soggettivo del reato, e 121-1 *c. pén.* sul *principe de personnalité*.

Nondimeno, forme di responsabilità oggettiva 'occulta' permangono e se ne ha riprova già dalla lettura dell'art. 121-3, ultimo comma, *c. pén.* in materia di contravvenzioni, per le quali responsabilità è esclusa «*en cas de force majeure*», mentre nulla si dice con riguardo all'elemento soggettivo, cosicché dubbi sorgono sul carattere personale e soggettivo della responsabilità per questa categoria di reati⁹¹.

L'interesse verso tali questioni emerge in questa sede se si considera che forme di *responsabilité pénale du fait d'autrui* sono rintracciabili nel codice della

⁹¹ La ricostruzione delle opinioni dottrinali circa la *faute contraventionnelle* è affrontata nella dottrina italiana da SICURELLA, *cit.*, 975 ss.

strada francese, che qualifica come contravvenzionali (e quindi penali) infrazioni che nel nostro ordinamento hanno natura amministrativa. Orbene, è vero che, intervenendo in materia penale, anche il *code de la route* prevede come principio generale quello della responsabilità personale del conducente (art. 121-1 *c. route*: «*le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule*»), ma tale principio conosce due deroghe⁹², alle quali da ultimo se ne è aggiunta una terza proprio per effetto della recente riforma.

La prima deroga è prevista dall'art. 121-2 *c. route*, sulla “responsabilità pecuniaria” del titolare del certificato di immatricolazione del veicolo con riferimento alle contravvenzioni indicate dalla stessa disposizione, tra cui la contravvenzione della sosta in zona vietata o della sosta oltre il limite temporale consentito⁹³. La dottrina ha subito messo in evidenza la *ratio* sottesa all'introduzione della norma: semplificare la prova della pubblica accusa con riferimento a contravvenzioni accertate pressoché sempre in assenza del conducente del veicolo⁹⁴. Ma la responsabilità non resta ferma in ogni caso, poiché «*le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est responsable pécuniairement (...) à moins qu'il n'établisse l'existence d'un événement de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction*». Quindi è ammessa la prova liberatoria relativa al verificarsi di cause di forza maggiore o, in alternativa, il titolare del certificato di immatricolazione deve addurre degli elementi che consentano l'individuazione dell'effettivo responsabile.

La seconda deroga al principio di responsabilità personale è prevista dal successivo art. 121-3 *c. route*⁹⁵, a mente del quale: «*Par dérogation aux disposi-*

⁹² DESESSARD, *op. cit.*, 21 (con riferimento all'art. 121-2) e 25 (per l'art. 121-3).

⁹³ Art. 121-2: «*I. Par dérogation aux dispositions de l'article L. 121-1, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est responsable pécuniairement des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules ou sur l'acquiescement des péages pour lesquelles seule une peine d'amende est encourue ainsi que des contraventions relatives à l'abandon d'ordures, de déchets, de matériaux ou d'autres objets, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un événement de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur véritable de l'infraction*».

⁹⁴ DESESSARD, *op. cit.*, 21.

⁹⁵ Per un commento sulla norma, tra gli altri, CERE, *L'illusion pénale de la responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation*, *AJ pén.*, sept. 2019, 418-421; DESESSARD, *Le traitement simplifié des in-*

tions de l'article L. 121-1, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des infractions dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure ou qu'il n'apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction ». Nonostante la stessa *ratio* ispiratrice (posto che anche qui il legislatore persegue la finalità di semplificare l'accertamento della responsabilità al fine di non lasciare impunte certe condotte stante la difficoltà di identificare l'autore)⁹⁶, a differenza che nella disposizione precedente, la scelta di delegare la delimitazione dell'ambito di applicazione della norma a una previsione secondaria consente di estenderne la portata sulla base di un procedimento più agevole rispetto a quello legislativo. In particolare, il catalogo dei reati cui si riferisce la norma è indicato all'art. R.121-6 *c. route*⁹⁷, che fa rife-

fractions à la circulation routière, in *Un droit pénal postmoderne?*, Paris, 298 ss.

⁹⁶ DEFRANCE, *Le propriétaire du véhicule redevable pénalement*, *Jur. Automobile*, n. 745, oct. 2003, 485.

⁹⁷ Art. R121-6: «Le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est, en application de l'article L. 121-3, redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des infractions aux règles sur :

1° Le port d'une ceinture de sécurité homologuée dès lors que le siège qu'il occupe en est équipé prévu à l'article R. 412-1;

2° L'usage du téléphone tenu en main ou le port à l'oreille de tout dispositif susceptible d'émettre du son prévus à l'article R. 412-6-1;

3° L'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules, de voies vertes et d'aires piétonnes prévu au II de l'article R. 412-7;

4° L'arrêt, le stationnement ou la circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence prévus à l'article R. 412-8, au 9° du II de l'article R. 417-10 et à l'article R. 421-7;

5° Le respect des distances de sécurité entre les véhicules prévu à l'article R. 412-12;

6° Le franchissement et le chevauchement des lignes continues prévus aux articles R. 412-19 et R. 412-22;

6° bis Le sens de la circulation ou les manœuvres interdites prévus aux articles R. 412-28 et R. 421-6;

7° Les signalisations imposant l'arrêt des véhicules prévues aux articles R. 412-30, R. 412-31 et R. 415-6;

8° Les vitesses maximales autorisées prévues aux articles R. 413-14, R. 413-14-1 et R. 413-17;

9° Le dépassement prévu aux articles R. 414-4, R. 414-6 et R. 414-16;

10° L'engagement dans une intersection ou dans l'espace compris entre les deux lignes d'arrêt prévu à l'article R. 415-2;

10° bis La priorité de passage à l'égard du piéton prévue à l'article R. 415-11;

11° L'obligation du port d'un casque homologué d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur prévue à l'article R. 431-1;

12° L'obligation, pour faire circuler un véhicule terrestre à moteur, d'être couvert par une assurance garantissant la responsabilité civile, prévue aux articles L. 211-1 et L. 211-2 du code des assurances et à l'article L. 324-2;

13° Le port de plaques d'immatriculation dans les conditions prévues à l'article R. 317-8».

rimento a delle contravvenzioni e a un unico delitto, quello di circolazione in assenza di copertura assicurativa⁹⁸.

Anche qui però è ammessa la prova contraria: il titolare del certificato di immatricolazione può liberarsi se prova un avvenuto furto (*l'existence d'un vol*) o altro evento di forza maggiore (*autre événement de force majeure*) o comunque se dimostra che lui non è l'autore dell'infrazione (*éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction*).

Le due norme istituiscono delle presunzioni di responsabilità⁹⁹ e per questo si è detto che apportano una deroga al principio della responsabilità personale del conducente. Esse presentano delle differenze non irrilevanti: mentre l'art. 121-2 *c. route* prevede che il proprietario del veicolo « *est responsable pécuniairement des infractions pour lesquelles une peine d'amende est encourue* », l'art. 121-3 *c. route* afferma che il titolare del certificato di immatricolazione è “obbligato” al pagamento dell'ammenda (*“redevable pécuniairement”*). Più avanti la norma ha altresì cura di precisare che questi *non è penalmente responsabile del reato* e infatti, la sentenza del tribunale che condanna al pagamento dell'ammenda non è iscritta nel casellario giudiziale, né tantomeno potrà tale condanna essere valutata ai fini di un eventuale riconoscimento della recidiva¹⁰⁰. È stato allora detto che non si tratta di una responsabilità penale in senso stretto, ma di una responsabilità pecuniaria¹⁰¹, mentre altri hanno notato che questa precisazione terminologica sarebbe stata voluta dal legislatore per evitare tensioni col principio della responsabilità penale personale¹⁰².

⁹⁸ Si tratta di un delitto in quanto punito con un'ammenda di € 3.750 che è il valore minimo dell'ammenda fissata per i delitti ai quali può essere applicata anche la sanzione dell'*emprisonnement* per un massimo di 10 anni, da sola o congiunta alla pena pecuniaria, cfr. DREYER, *Droit pénal*, cit., 182.

⁹⁹ DESPORTES, LE GUNEHÉC, *Droit pénal général*, cit., 481; MAYAUD, *Droit pénal général*⁶, Paris, 2018, 448-450.

¹⁰⁰ Si tratta del comma II, che così statuisce: «*La personne déclarée redevable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction. Lorsque le tribunal, y compris par ordonnance pénale, fait application des dispositions du présent article, sa décision ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, ne peut être prise en compte pour la récidive et n'entraîne pas retrait des points affectés au permis de conduire. Les règles sur la contrainte judiciaire ne sont pas applicables au paiement de l'amende*».

¹⁰¹ DEFRANCE, *op. cit.*, 486.

¹⁰² DESESSARD, *Le traitement simplifié des infractions*, *op. cit.*, 298.

Come anticipato, una nuova disposizione simile a queste di cui si è appena detto –che come esse sembra andare in una direzione opposta al principio della responsabilità personale- è stata introdotta dalla riforma del 2021. Si tratta del nuovo art. L123-2 *c. route*, comma secondo, che prevede: « *Sauf dans les cas prévus au 3° de l'article L. 123-1, lorsqu'une manœuvre effectuée par le système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique du véhicule conformément à ses conditions d'utilisation contrevient à des règles dont le non-respect constitue une contravention, le constructeur du véhicule ou son mandataire, au sens de l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018, est redevable pécuniairement de l'amende encourue* ».

La norma riportata afferma l'obbligo del pagamento dell'ammenda da parte del produttore o del rappresentante quando il sistema che ha il controllo dinamico del veicolo viola delle norme che danno luogo a una contravvenzione. Il produttore risponde, ma di un'azione che non è propria, poiché non è lui ad aver agito in modo contrario alla legge, bensì il sistema.

La norma non fa però riferimento alla responsabilità penale, tanto è vero che afferma che il produttore è *redevable pécuniairement*.

La terminologia impiegata è totalmente sovrapponibile all'art. 121-3 *c. route* di cui si è detto sopra, in quanto non si fa riferimento alla "responsabilità", bensì alla *redevabilité*. Tuttavia, la norma di nuova introduzione omette qualsiasi richiamo espresso all'art. 121-3 *c. route*, con la conseguenza che allo stato non risultano applicabili le cause di esonero dell'obbligo del pagamento dell'ammenda che formano oggetto della prova liberatoria in capo al titolare del certificato di immatricolazione, salvo sostenerne un'estensione in via analogica. Ciò significa che il produttore non potrà addurre a sua difesa il furto del veicolo o gli eventi di forza maggiore di cui l'art. 121-3 *c. route* tiene conto, né potrà liberarsi provando che lui non è l'autore dell'infrazione. Ma, del resto, la soluzione non è incoerente, poiché qui obbligato è il produttore, soggetto cui sarebbe del tutto irragionevole estendere la prova liberatoria di cui all'art. 121-3 *c. route*, che, fatto salvo il richiamo alle generiche cause di forza maggiore, è costruita attorno alla figura del titolare del certificato di immatricolazione. Così, se ha senso ritenere questi liberato dall'obbligo di

pagare la sanzione pecuniaria in caso di contravvenzione che sia posta in essere da chi si è illegittimamente impossessato della vettura, lo stesso non varrebbe per il produttore, il quale è chiamato in gioco sia che alla guida vi sia il legittimo proprietario della vettura, sia allorché a condurre quest'ultima sia l'autore del furto della stessa. Allo stesso modo, sarebbe del tutto irragionevole ritenere il produttore liberato laddove riesca a provare che lui non è l'autore dell'infrazione, poiché questo è un dato che si dà già per assodato in quanto è certo che non era lui alla guida del veicolo.

La logica sottesa alla nuova disposizione è diversa da quella che ha ispirato queste due cause di esonero della "responsabilità" del titolare del certificato di immatricolazione, e coincide, piuttosto, con la scelta di addossare al produttore i costi di un'infrazione realizzatasi a causa di un difetto del sistema. Tanto è vero che la norma precisa che l'infrazione deve verificarsi quando l'impiego del sistema di guida autonoma avviene «*conformément à ses conditions d'utilisation*» e, ciò malgrado, la violazione della normativa si verifichi.

Scartate la prova di un avvenuto furto e quella sull'estraneità nella realizzazione dell'infrazione, non resta che la sopravvenienza di una causa di forza maggiore, unica condizione di esclusione della *redevabilité* prevista per la figura del titolare del certificato di immatricolazione che è possibile applicare in via analogica al costruttore¹⁰³.

Tuttavia, nonostante sia possibile questa limitata applicazione analogica delle cause di esonero della *redevabilité* di cui all'art. 121-3 *c. route*, l'assenza di qualsivoglia prova liberatoria nella disposizione di nuova introduzione (art. 123-2 *c. route*) potrebbe porre il problema della sua compatibilità col principio del carattere personale della responsabilità penale, come tenterò di spiegare di seguito.

¹⁰³ Un'altra soluzione potrebbe essere quella di applicare analogicamente le cause di esonero di responsabilità di cui all'art. 121-2 *c. route* dedicato alla responsabilità pecuniaria del titolare del certificato di immatricolazione. Tale norma (v. *supra* in questo paragrafo) fa dipendere l'esonero della responsabilità dalla prova di una causa di forza maggiore ovvero dalla collaborazione mostrata all'autorità giudiziaria che porti all'individuazione dell'autore dell'infrazione ed è applicabile anche agli enti e non solo alle persone fisiche, quindi potrebbe estendersi all'impresa produttrice. Tuttavia, non mancano argomenti per ritenere che tale conclusione non sia percorribile, primo fra tutti il dato letterale, posto che mentre l'art. 121-2 *c. route* si riferisce alla responsabilità pecuniaria, la norma di nuova introduzione (art. 123-2 *c. route*) definisce il produttore *redevable pécuniairement*.

6.2. *Il dibattito sorto intorno all'art. 121-3 del code de la route e la compatibilità con i principi della responsabilità personale e della presunzione di innocenza.* Di deroga al principio della responsabilità personale per fatto proprio del conducente la dottrina francese aveva già iniziato a discutere ancor prima che entrasse in vigore il nuovo *code de la route*. Difatti, la disciplina oggi contenuta agli artt. 121-2 e 121-3 *c. route* riprende, rispettivamente, i vecchi artt. L21-1 e L21-2 del precedente codice; proprio all'indomani dell'introduzione di quest'ultima norma (art. L21-2), per effetto della legge n. 99-505 del 18 giugno 1999, le perplessità furono tali da sfociare in una questione di legittimità costituzionale deferita al Conseil constitutionnel prima della promulgazione della legge stessa¹⁰⁴. Ciò che si censurava era proprio la tensione con i principi della responsabilità penale personale e della presunzione di innocenza, posto che la norma introduceva una presunzione di responsabilità¹⁰⁵.

¹⁰⁴ Il deferimento *ex ante*, cioè prima della promulgazione della legge, è previsto dall'art. 61 Cost. Nel caso di specie la decision n. 99-411 del 16 giugno 1999 del Cons. cost. (www.conseil-constitutionnel.fr) era stata sollecitata da un gruppo di sessanta deputati. Con essa il Conseil Constitutionnel ha dichiarato conforme alla Costituzione l'art. 6 della legge n. 99-505 del 18 giugno 1999, che, a modifica dell'allora vigente *c. route*, introduceva l'art. 21-2 che prevedeva che il titolare del certificato di immatricolazione fosse tenuto al pagamento dell'ammenda per talune contravvenzioni indicate dalla stessa norma (tra cui l'eccesso di velocità), salva la prova di un avvenuto furto, di una causa di forza maggiore (si riporta di seguito il testo: «*I - Par dérogation aux dispositions de l'article L. 21, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour des contraventions à la réglementation sur les vitesses maximales autorisées et sur les signalisations imposant l'arrêt des véhicules, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol ou de tout autre événement de force majeure ou qu'il n'apporte tous éléments permettant d'établir qu'il n'est pas l'auteur véritable de l'infraction. II - La personne déclarée redevable en application des dispositions du présent article n'est pas responsable pénalement de l'infraction. Lorsque le tribunal de police, y compris par ordonnance pénale, fait application des dispositions du présent article, sa décision ne donne pas lieu à inscription au casier judiciaire, ne peut être prise en compte pour la récidive et n'entraîne pas retrait des points affectés au permis de conduire. Les règles sur la contrainte par corps ne sont pas applicables au paiement de l'amende. III - Les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 21-1 sont applicables dans les mêmes circonstances*»). Per un commento alla decisione, oltre al relativo *Commentaire de la décision n. 99-411 DC du 16 juin 1999, Les Cahiers du Conseil constitutionnel, ch. 7* (www.conseil-constitutionnel.fr), si vedano MATHIEU, *La sécurité routière fait progresser le droit constitutionnel pénal*, *Recueil Dalloz*, 15 juill 1999, n. 27; LUCHAIRE, *Deux décisions du Conseil constitutionnel appelées à faire jurisprudence?*, *Rev. Dr. Publ.*, 5, 1999, 1283-1292; BUISSON, *op. cit.*; MAYAUD, *Entre le dit et le non-dit, ou les leçons de droit pénal du Conseil constitutionnel*, *Recueil Dalloz*, 1999, 589.

¹⁰⁵ Non si tratta di un'eccezione. Il codice penale francese ancor oggi contiene dei reati basati su presunzioni di responsabilità. È questo il caso dell'art. 225-6 c. pén. in materia di *proxénétisme* (delitto assimilabile allo sfruttamento della prostituzione nell'ordinamento italiano), che considera accertato l'elemento materiale del reato a carico del soggetto che, vivendo o intrattenendo una relazione abituale

Il contrasto col principio della responsabilità penale personale è stato escluso dal *Conseil constitutionnel*, che ha dichiarato la disposizione allora vigente conforme all'art. 9 della Dichiarazione del 1789, che istituisce la presunzione di innocenza in materia penale¹⁰⁶. La decisione conserva la sua attualità ancora oggi poiché la norma è stata riportata nell'art. 121-3 *c. route* del 2001, pertanto le conclusioni raggiunte dal *Conseil constitutionnel* sono ora estensibili alla nuova disposizione.

Per sostenere la conformità di questa forma di responsabilità con i principi della Costituzione, il ragionamento del *Conseil Constitutionnel* fa leva su tre punti. In primo luogo, il Consiglio osserva che, sebbene l'art. 9 della Dichiarazione dei diritti dell'uomo e del cittadino impedisca al legislatore di istituire la presunzione di colpa, in materia contravvenzionale tali presunzioni sono ammesse, seppur in via eccezionale. Il *Conseil* precisa le caratteristiche che tali presunzioni devono avere, affermando che: a) deve trattarsi di presunzioni semplici, cioè vincibili attraverso la prova contraria; b) tali presunzioni devono essere riferite a fatti che, così come verificatisi, rendono verosimile la presunzione di imputabilità (posto che in generale il conducente è anche proprietario del veicolo¹⁰⁷); c) in ogni caso deve essere assicurato l'esercizio del diritto di difesa¹⁰⁸.

In secondo luogo, precisa il Consiglio che la condanna postula una "*faute personnelle*" poiché presuppone che non sia raggiunta la prova contraria (e in questo caso la *faute personnelle* consiste nel difetto di vigilanza da parte dell'imputato), ovvero che l'imputato si sia rifiutato di ammettere la propria

con persone dedite alla prostituzione, non sia in grado di giustificare il proprio tenore di vita; ancora l'art. 321-6 in materia di ricettazione (*receil*), che istituisce una presunzione a carico di chi, intrattenendo una relazione abituale con una o più persone dedite alla commissione di reati da cui derivi un profitto diretto o indiretto, non sia in grado di giustificare il proprio tenore di vita (per questo ultimo reato Cass. crim., 25 jan. 2012, n. 11-90.117 ha ritenuto di non sollevare la questione di costituzionalità). Per altri esempi di presunzioni di diritto previste dalla legislazione speciale, si rinvia a BUISSON, *Les Présomptions de culpabilité, Procédures - Ed. Juris-Classeur*, 12, 1999, 3-4.

¹⁰⁶ Art. 9. «*Tout homme étant présumé innocent jusqu'à ce qu'il ait été déclaré coupable, s'il est jugé indispensable de l'arrêter, toute rigueur qui ne serait pas nécessaire pour s'assurer de sa personne doit être sévèrement réprimée par la loi*».

¹⁰⁷ Come sottolinea DEFRANCE, *op. cit.*, 487.

¹⁰⁸ Sottolinea tuttavia BUISSON, *op. cit.*, 3, che il contenuto della decisione lascia presumere che il *Conseil constitutionnel* non intende limitare tali presunzioni alla sola materia contravvenzionale.

responsabilità (ipotesi in cui la *faute personnelle* consiste nel rifiuto a contribuire a ricostruire la verità)¹⁰⁹.

In terzo luogo e da ultimo, il Consiglio fa leva sul dato letterale, che esclude espressamente tanto la natura penale di tale responsabilità, quanto l'iscrizione nel casellario giudiziale e afferma l'irrelevanza della condanna ai fini della recidiva.

Secondo una parte della dottrina, la decisione del *Conseil constitutionnel* ammette forme di “*présomption de culpabilité*”, ma entro limiti assai ristretti e nel rispetto del diritto di difesa in giudizio¹¹⁰. Il Consiglio costituzionale, infatti, fissa tre presupposti (*supra*, lett. *a*, *b*, *c*) affinché la presunzione di colpevolezza non si scontri con la presunzione di innocenza e, in caso di responsabilità, richiede comunque una “*faute*”, cioè la colpa del soggetto¹¹¹. Ma ciò che è importante osservare è che tale ragionamento è ristretto alla categoria delle contravvenzioni, le sole infrazioni per le quali, a mente dell'art. 9 della Dichiarazione del 1769, è possibile derogare alla presunzione di innocenza.

Anche la giurisprudenza successiva alla sentenza del 1999 è solita riferirsi a tale presunzione definendola come *présomption de culpabilité*, che in materia di contravvenzioni è ammessa, purché non sia assoluta e l'applicazione della pena non sia quindi frutto di un automatismo¹¹².

Una dottrina più attenta offre invece una lettura probabilmente più esatta della disposizione, partendo dal presupposto che nelle contravvenzioni l'*élément moral* è sempre presunto. Così, si è precisato che la presunzione introdotta dall'allora art. 21-2 (oggi art. 121-3 *c. route*) non attiene alla colpevolezza, ma all'elemento materiale dell'infrazione (cioè al contributo causale del titolare

¹⁰⁹ Par. 7 della sentenza.

¹¹⁰ LUCHAIRE, *op. cit.*, 1283 e 1287 ss.

¹¹¹ Certamente si tratta di una pronuncia che non è andata esente da critiche. Anzi, la dottrina ha avuto modo di evidenziare che siffatta soluzione dà luogo a contraddizioni poiché il proprietario sarà responsabile se, conoscendo l'identità dell'autore della contravvenzione non lo denuncia; tuttavia, anche laddove sia in possesso di tale informazione, non potrà essere punito se riesce a dimostrare che non è lui l'autore dell'infrazione dichiarando e provando che si trovava in viaggio in quel momento in un altro continente. LUCHAIRE, *op. cit.*, 1289.

¹¹² Cass. Crim. 5 janv. 2011, n. 10-90.112, pronunciata con riferimento all'art. L121-3 *c. route* introdotto dalla loi n. 2009-526 del 12 maggio 2009, affermava «[...] *la disposition légale critiquée ne porte pas atteinte au principe de la présomption d'innocence, dès lors que des présomptions de culpabilité peuvent être établies, notamment en matière contraventionnelle, lorsqu'elles ne revêtent pas de caractère irréfragable et qu'est assuré le respect des droits de la défense*».

del certificato di immatricolazione)¹¹³, atteso che le contravvenzioni già si caratterizzano per la debolezza della componente psicologica che, in assenza di disposizione contraria, è presunta; per ogni contravvenzione, difatti, è sufficiente dimostrare che il fatto è materialmente imputabile all'agente¹¹⁴ e non è richiesta la prova dell'elemento soggettivo, salvo che la legge lo richieda¹¹⁵. E allora, non essendo possibile presumere ciò che di regola è già presunto (cioè la *culpabilité*), la presunzione introdotta dal legislatore va riferita a ciò che di regola va invece provato (cioè il contributo causale del proprietario), col risultato che l'art. 121-3 *c. route* introdurrebbe una *presunzione di responsabilità*, mentre normalmente per le contravvenzioni opera solo una *presunzione di colpevolezza*. Si tratta di una lettura più convincente, che dà un senso alla presunzione legislativa, la quale altrimenti sarebbe superflua perché non farebbe altro che ribadire quanto è già *acquis* in materia di contravvenzioni.

Oltre all'oggetto su cui ricade la presunzione (*présomption de culpabilité* ovvero de *responsabilité*), si discute anche della natura della responsabilità del proprietario della vettura.

Il dibattito è sicuramente alimentato dalla lettera della norma, la quale afferma espressamente che il titolare del certificato di immatricolazione non è penalmente responsabile. Sul punto si è osservato che la norma contiene in sé un'incoerenza teorica¹¹⁶ poiché prima pone a carico del proprietario della vettura la contravvenzione, che ha natura penale, e subito dopo esclude il carattere penale di tale responsabilità.

¹¹³ È questa l'opinione di MAYAUD, *op. cit.*, il quale precisa che: «*Le législateur ne peut pas innover sur ce qui est acquis*», facendo cioè riferimento alla presunzione di *culpabilité* già ammessa in materia contravvenzionale.

¹¹⁴ MAYAUD, *Droit pénal général, cit.*, 352; DREYER, *Droit pénal, cit.*, 81. Ma è anche vero che questa non è una caratteristica propria di tutte le contravvenzioni. Infatti, bisogna isolare da questa categoria le contravvenzioni che prima erano classificate come *délits* e che si trovano principalmente nella parte regolamentare del *code pénal* e contemplano la componente morale dell'infrazione, che va provata dalla pubblica accusa. Allora, la presunzione di colpevolezza va ristretta alle sole contravvenzioni che rappresentano mere irregolarità, prive di un elevato disvalore sociale (DREYER, *op. cit.*, 184 e 185); DEFRAANCE, *op. cit.*, 486.

¹¹⁵ Come avviene ad esempio per la contravvenzione di cui all'art. R. 625 c. pén. sulle lesioni che comportino una incapacità lavorativa inferiore o pari a otto giorni, che sono «*violences volontaires*», DESPORTES, LE GUNEHÉC, *op. cit.*, 428.

¹¹⁶ COUZINET, *De quelques observations quant à l'avis du Conseil constitutionnel sur la loi du 16 juin 1999 relative à la sécurité routière, et sur l'avis donné par le Conseil d'Etat le 27-09-1999 au Tribunal administratif de Versailles*, *Gaz. Pal.*, 26-27 juill. 2000, 4.

Pur a fronte di un dato letterale così chiaro, la dottrina maggioritaria riconosce a questa responsabilità natura penale¹¹⁷, anche alla luce del carattere punitivo o comunque quasi penale della sanzione¹¹⁸. Del resto, non possono che accogliersi gli argomenti di carattere sostanziale posti a sostegno di siffatta opinione, che fanno principalmente leva, oltre che sul tipo di sanzione, cioè l'ammenda, che postula la commissione di un reato, anche sul presupposto per l'applicazione di tale sanzione, che è l'aver commesso una contravvenzione, quindi un reato¹¹⁹.

Dello stesso avviso era il Governo, che nelle osservazioni presentate in occasione della questione rimessa al *Conseil constitutionnel*, pur non affermando espressamente la natura penale di tale forma di punibilità, aveva comunque evidenziato il carattere punitivo e repressivo della sanzione, che imponeva il rispetto dei principi propri della materia penale, tra i quali la presunzione di innocenza¹²⁰. E, ancora, anche dalla sentenza del *Conseil constitutionnel* sembra emergere, seppur solo implicitamente, la natura penale di tale responsabilità; d'altra parte, il problema della costituzionalità di forme di responsabilità presunta non può che porsi là dove opera il principio di presunzione di innocenza, vale a dire entro il perimetro delle sanzioni penali, cui

¹¹⁷ MAYAUD, *op. cit.*, il quale esclude la possibilità di qualificare tale sanzione come amministrativo-punitiva, atteso che si tratta di un reato il cui accertamento è rimesso alla giurisdizione repressiva e non amministrativa; DESESSARD, *Le traitement simplifié des infractions*, *op. cit.*; BUISSON, *obs. Crim 17 févr. 2004, Procédures*, n. 5, mai 2004, *Commentaire* n. 112; LUDWICZAK, *Responsabilité pécuniaire de l'art. L. 121-3 du code de la route : de l'incertitude à l'imprécision*, *Rev. Pénitentiaire*, 2013, 547-554, in particolare 550, il quale però sottolinea il carattere ambiguo di tale responsabilità pecuniaria dotata di una finalità sicuramente punitiva e non riparatoria che la accosta alla responsabilità penale, mentre la giurisprudenza ne ha negato più volte tale natura (v. *infra* in nota). Per una sintesi delle opinioni, si veda CERE, *L'illusion pénal de la responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation*, *AJ Pén.*, sept. 2019, 418-421.

¹¹⁸ LUDWICZAK, *op. cit.*

¹¹⁹ MAYAUD, *op. cit.*; DEFRANCE, *Le propriétaire du véhicule redevable pénalement*, *Jur. Aut.*, 2003, 484-487; LUDWICZAK, *op. cit.*, il quale nota l'atteggiamento ondivago della giurisprudenza penale, che tende a restare ancorata al dato letterale, così escludendo la natura penale della responsabilità (*supra* in nota).

¹²⁰ «*il n'est certes par contestable que la disposition critiquée présente, indépendamment de ses finalités préventives et dissuasives, un aspect punitif. Il n'est donc pas douteux que sa conformité à la Constitution doit être vérifiée au regard des règles qui en découlent en matière répressive (...) De même est-il certain que, bien que n'instaurant pas une responsabilité pénale, au sens plein de ce terme, la mesure en cause est soumise, pour les mêmes raisons, au principe de présomption d'innocence*», *Décision n° 99-411 DC du 16 juin 1999 - Observations du gouvernement*, www.conseilconstitutionnel.fr.

appartengono anche le contravvenzioni, per le quali però, come il *Conseil* ha cura di precisare, delle eccezioni al suddetto principio possono ammettersi.

La giurisprudenza è invece di contrario avviso e, sposando una tesi ‘formalistica’, si limita ad affermare quanto espressamente previsto dalla norma, cioè che il titolare del certificato di immatricolazione non è penalmente responsabile, senza però interrogarsi ulteriormente sulla natura di tale responsabilità¹²¹.

Resta allora aperta la questione della natura giuridica di questo tipo di responsabilità, per la quale una dottrina, negandone il carattere penale, sostiene che l’alternativa sarebbe il riconoscimento della sua natura civile, in quanto si tratterebbe di una forma di responsabilità assimilabile a quella del custode. Tuttavia, una simile conclusione è ritenuta difficilmente condivisibile alla luce degli argomenti addotti a sostegno della natura penale di tale responsabilità che, tra l’altro, non mira a riparare un danno, ma a sanzionare un’infrazione delle norme del codice della strada¹²².

Sposando la tesi che sostiene la natura penale della sanzione, si apre però un contrasto col principio della presunzione di innocenza vigente in materia penale; ciononostante essa è tollerata dall’ordinamento perché è posta in materia contravvenzionale, è verosimile (la titolarità del certificato di immatricolazione rinvia a un’alta probabilità di causazione del fatto da parte del suo titolare) ed è ammessa la prova contraria¹²³. Tale soluzione era già stata condivisa anche dalla Corte Edu nell’*affaire Salabiaku c. France* del 7 ottobre 1988¹²⁴,

¹²¹ Cass. crim., 31 janv. 2007, n. 07-81.365, *Dr. Pén. 2007, comm. 138, obs. ROBERT*; Cass. crim., 15 sept. 2010, n. 09-877.326, che ha cassato la decisione della Corte d’appello che non aveva applicato l’art. 121-3 *c. route* così come modificato dalla legge del 12 maggio 2009, in quanto a seguito di tale modifica essa rappresentava una norma più severa. La Cassazione francese ha invece affermato che la sanzione pecuniaria non avesse natura di pena e per questo poteva essere applicata retroattivamente; Cass. crim., 5 déc. 2007, *Jur. Auto., 2008, 92*; Cass. crim. 1 oct. 2003, *Jur. Auto., 2003, 626*.

¹²² LUDWICZAK, *op. cit.*, 552-553.

¹²³ DEFRANCE, *L’application de l’article L. 121-3 du code de la route*, *Jur. Auto.*, nov. 2008, 635.

¹²⁴ <https://hudoc.echr.coe.int>. Brevemente, questi i fatti: il signor Salabiaku veniva processato e condannato per il delitto di contrabbando di merci proibite (nella specie cannabis) punito dall’art. 392 par. 1 *cod. des douanes*, che prevede una presunzione di responsabilità. Il Salabiaku si rivolgeva ai giudici di Strasburgo lamentando, tra l’altro, la violazione dell’art. 6 par. 2 CEDU che sancisce la presunzione di innocenza. La Corte rigetterà il ricorso sottolineando che la presunzione non conosce un carattere assoluto nell’applicazione fattane dalla giurisprudenza, la quale ultima ammette la prova della forza maggiore a carico del pervenuto (par. 29). A parere della Corte, nel caso concreto la condanna riportata dal Salabiaku era compatibile con la presunzione di innocenza poiché il giudice nazionale non aveva applicato in modo automatico la norma censurata, ma nei due gradi di giudizio si era proceduto a un accer-

ove si afferma che gli ordinamenti dei singoli Stati conoscono e possono conoscere delle presunzioni di fatto o di diritto e, sebbene la Convenzione non le vieti, in materia penale obbliga gli Stati contraenti a prevederle entro limiti ragionevoli e in modo da garantire il diritto di difesa affinché esse non siano contrarie alla presunzione di innocenza di cui all'art. 6 CEDU¹²⁵. La Corte di Cassazione francese non ha così sollevato ulteriori dubbi sulla compatibilità di tali presunzioni con la Convenzione¹²⁶ e pure la dottrina sembra tollerarle finché limitate alla materia contravvenzionale¹²⁷, cioè con riguardo a comportamenti privi di un effettivo disvalore, ma per i quali si pone l'esigenza di individuare un responsabile.

Da ultimo, la natura penale comporta che questa forma di responsabilità pecuniaria è di stretta interpretazione e non può essere estesa analogicamente¹²⁸, ma al più solo per mano del legislatore. Ed è quello che è accaduto con la riforma del 2021, che ha posto a carico del produttore una responsabilità pecuniaria che presenta molti elementi in comune con quella della norma appena analizzata.

Va però osservato che nell'alternativa tra natura penale e civile di questa forma di responsabilità, si palesa anche una terza via, volta a riconoscere il carattere amministrativo di tali sanzioni. Questa qualificazione è stata esclusa in dottrina per la sanzione in esame¹²⁹, ma va osservato che la questione non è circoscritta alla materia del codice della strada, e si inserisce, piuttosto, nel più ampio dibattito, accennato nelle prime pagine del presente lavoro, sulla natura para-penale delle contravvenzioni in generale. Ebbene, a considerare le sanzioni di cui si è ora discusso come sanzioni amministrative punitive, po-

tamento in concreto relativo non solo alla componente materiale del delitto, ma anche all'elemento intenzionale, nonostante tale ultimo accertamento non fosse richiesto dalla legge francese (par. 30).

¹²⁵ Il principio di diritto viene ribadito anche nell'affaire *Pham Hoang c. France*, Corte EDU, 25 settembre 1992. Sulla questione e, più in generale sulle presunzioni di colpa o di responsabilità, si rinvia a DESPORTES, LE GUNEHEC, *op. cit.*, 431 ss.

¹²⁶ Cass. Crim., 6 nov., 1991, *Juris Data n. 1991-003617*; *Bull. crim. 1991, n. 397*; Cass. Crim., 9 apr. 1992, *Juris data n. 1992-001931*; *Bull. Crim. 1992, n. 155*.

¹²⁷ «*Les contraventions nous semblent s'accommoder parfaitement de la solution. Tout en ressortissant au droit pénal, les contraventions n'engagent pas à proprement parler la criminalité ou la délinquance. Elles ne sont que des atteintes à l'organisation de la vie sociale, contrairement aux crimes et aux délits, qui, par leur gravité intrinsèque, touchent aux valeurs essentielles de la société*», MAYAUD, *cit.*

¹²⁸ DEFRANCE, *L'application de l'article L. 121-3 du code de la route*, *Jur. Auto.*, nov. 2008, 633-641.

¹²⁹ È questa l'opinione, già ricordata *supra*, in nota, di MAYAUD, *op. cit.*

trebbe poi porsi la questione dell'estensione delle garanzie della CEDU, ove ritenute sostanzialmente penali secondo i criteri Engel; va però osservato che la dottrina francese ritiene che il carattere amministrativo possa essere riconosciuto solo a seguito di una depenalizzazione, mentre fintantoché permane la struttura tripartita delle infrazioni, non può che concludersi per la natura penale delle contravvenzioni, seppur con le peculiarità che le caratterizzano¹³⁰.

6.3. *La lettura della norma sulla responsabilità del produttore alla luce della pronuncia del Conseil constitutionnel del 1999.* Si è già avuto modo di notare la sovrapponibilità del nuovo art. 123-2 *c. route* sulla responsabilità del produttore del sistema di guida autonoma con l'art. 121-3 *c. route*, sulla responsabilità del soggetto titolare del certificato di immatricolazione.

Sulla base delle opinioni avanzate dalla dottrina con riferimento a quest'ultima disposizione, si ripropongono qui le stesse problematiche, la prima delle quali attiene all'oggetto della presunzione. In ragione della presunzione che già avvolge l'*élément moral* delle contravvenzioni, deve ritenersi che quest'altra presunzione interessi piuttosto l'elemento materiale, sicché in sostanza si riterrebbe provato l'apporto causale del produttore nella realizzazione dell'infrazione allorché la gestione delle operazioni di guida sia affidata al sistema di pilota automatico. Si tratterebbe, quindi di una *présomption de responsabilité* che si innesta su una già condivisa *présomption de culpabilité* in materia contravvenzionale.

L'introduzione di una nuova presunzione di responsabilità, a carico di un soggetto diverso dal proprietario, pone poi naturalmente il problema della compatibilità col principio di responsabilità per fatto proprio, sempreché a questa forma di responsabilità sia riconosciuta natura penale.

Orbene, potrebbe ritenersi che poiché si fa riferimento alla nozione di "*redétabilité*", già conosciuta nel sistema del *code de la route* all'art. 121-3, e poiché la dottrina concorda nel ritenere la natura penale di tale disposizione, allora debba concludersi che anche la norma sulla responsabilità del produttore ha natura penale. E, infatti, anche qui ricorrono quegli argomenti valorizzati dalla dottrina per sostenere la natura penale della sanzione posta a carico del

¹³⁰ Sul punto, si rinvia ancora a DREYER, *Droit Pénal*, cit., 80 ss.

titolare del certificato di immatricolazione e, in particolare, anche qui la sanzione irrogata è l'ammenda, che presuppone la commissione di un reato, nella specie una contravvenzione. Questi argomenti, che inducono la dottrina a non dubitare della natura penale della sanzione a carico del proprietario del veicolo, ci portano a leggere la sanzione pecuniaria posta a carico del produttore del sistema di intelligenza artificiale come una sanzione di natura penale, punitiva o quasi penale. Inoltre, il fatto che la norma non escluda espressamente il carattere penale di tale responsabilità sembra quasi una presa d'atto da parte del legislatore delle conclusioni raggiunte dalla dottrina intorno alla disposizione dell'art. 121-3 *c. route* e delle contraddizioni che quella norma ha prodotto, con riferimento soprattutto ad alcune decisioni della giurisprudenza.

Ma a condividere questa conclusione, si pone il problema della compatibilità di tale forma di responsabilità penale col principio della presunzione di innocenza.

Come detto poco sopra, la questione si era già presentata per le norme del vecchio *code de la route* che introducevano la responsabilità del titolare del certificato di immatricolazione, ma era stata superata dal *Conseil constitutionnel* proprio facendo leva su tre argomentazioni, in ordine: l'ammissibilità della prova liberatoria gravante sul titolare di tale certificato; l'esistenza comunque di una *faute personnelle* laddove la prova liberatoria non fosse raggiunta; il dato normativo che esclude il carattere penale della responsabilità.

Nel caso in esame, non vi è alcun riferimento alla prova liberatoria e anzi il richiamo all'art. 121-3 *c. route* sarebbe in parte irragionevole poiché si tratta di prove incompatibili con la posizione del produttore; conseguentemente, non vi sarebbe *faute personnelle* poiché essa postula l'ammissibilità della prova contraria. Infine, la norma non esclude testualmente il carattere penale di tale forma di responsabilità. Sembra, allora, che questo obbligo pecuniario possa entrare in conflitto col principio di personalità della responsabilità penale e con la presunzione di innocenza, posto che non sono presenti quei requisiti enunciati nel 1999 dalla sentenza del *Conseil constitutionnel* in presenza dei quali tale conflitto con due principi fondamentali dell'ordinamento francese non si verifica.

La dottrina che ha commentato l'introduzione della nuova disposizione non ha espresso alcuna perplessità sul punto e anzi ha richiamato proprio la *décision* n. 99-411 del 16 giugno 1999 per ricordare che tali forme di responsabilità sono compatibili con la Costituzione¹³¹.

Volendo argomentare alla luce di questa impostazione che sottrae la nuova disposizione da censure di incostituzionalità, può osservarsi che comunque il produttore ha la possibilità di addurre delle prove a sua difesa e, nella specie, può provare che il sistema non aveva il controllo dinamico o che lo stesso non era utilizzato in conformità con le istruzioni fornite.

Al più potrebbe sostenersi il richiamo, in via analogica, della prova contraria di cui all'art. 121-3 *c. route* laddove fa riferimento all'evento di forza maggiore (e non anche al furto -prova che, come detto, è logicamente incompatibile con la posizione del produttore- o all'individuazione di un soggetto terzo autore dell'infrazione).

In ultima analisi, va evidenziato che la presunzione assoluta a carico del produttore può essere evitata ammettendo la prova della sopravvenienza di una causa di forza maggiore alla luce dei principi generali dell'ordinamento penale francese, in particolare dell'art. 121-3, comma 5 *c. pén.* che, proprio con riferimento alle contravvenzioni, afferma che: «*il n'y a point de contravention en cas de force majeure*». Ma in proposito non va sottaciuto che la giurisprudenza della Cour de cassation è molto restia a riconoscere cause di forza maggiore¹³², soprattutto quando si tratti di guasti del veicolo, anche allorché tali guasti siano causati da fattori indipendenti dalla condotta del conducente¹³³. E non è tutto.

Il Conseil constitutionnel sottolinea che, laddove la prova liberatoria non fosse raggiunta, vi deve comunque essere una *faute personnelle*; in questo caso la colpa del produttore consisterebbe nella mancata progettazione di un sistema esente da vizi o da difetti che ne hanno comportato il malfunzionamen-

¹³¹ DETRAZ, *op. cit.*

¹³² Per una sintesi della casistica della giurisprudenza, si rinvia a JOSSEAUME, *La force majeure en droit routier: un mirage législatif?*, *Gaz. Pal., avr. 2018, n. 16*, 19-21.

¹³³ Non è stata ritenuta causa di forza maggiore la presenza di acqua che causava il guasto dell'indicatore di cambio di direzione di un furgone guidato da un dipendente che prendeva servizio al mattino e che non aveva condotto lo stesso veicolo i giorni prima, Cass. crim. 6 nov. 2013, *Bull. Crim. 215*.

to. Nondimeno, anche a voler dimostrare che la violazione della regola posta dal codice della strada si è verificata per via di un difetto che in fase di produzione si sarebbe potuto evitare, è vero che la responsabilità potrebbe non essere del produttore, ma di soggetti che hanno contribuito alla realizzazione di parti del sistema che si siano rivelate fallaci o difettose. L'isolamento del singolo comportamento colposo nella catena di produzione del sistema non è cosa semplice: più sono gli attori e più l'errore è difficile da rintracciare¹³⁴. È vero che proprio questa difficoltà giustifica l'instaurazione di un sistema di presunzione di responsabilità, in cui la prova liberatoria è posta a carico di colui che dispone di tutte le informazioni sulla progettazione e costruzione del veicolo, molte delle quali potrebbero essere protette dal segreto industriale¹³⁵; ma è anche vero che le presunzioni devono essere ragionevoli, oltre che non assolute e che, mentre appaiono giustificate in materia di responsabilità civile, attesa la finalità riparatoria della sfera giuridica della vittima¹³⁶, lo sono meno in un contesto, quale quello penale, in cui la finalità è punitiva. È quindi ragionevole addossare al produttore l'obbligo di pagare l'ammenda senza possibilità di rivalsa (ad esempio nei confronti di produttori terzi che gli hanno fornito componenti difettose) e fatta salva la sola prova della forza maggiore?

Sembra allora che una vera *faute* al produttore non possa essere riconosciuta e la presunzione di nuova introduzione potrebbe porre dei dubbi di compatibilità col principio di presunzione di innocenza. La domanda è al momento aperta e costituirà probabilmente oggetto di dibattito in dottrina, nell'attesa delle prime applicazioni che di essa farà la giurisprudenza.

Bisogna comunque sempre tenere a mente che questi quesiti hanno una portata attenuata perché si pongono in un contesto contravvenzionale, quindi di infrazioni penali "minori", che per molti aspetti si avvicinano alle sanzioni amministrative e per le quali l'elemento morale è genericamente presunto, come è stato brevemente osservato nella prima parte di questo lavoro. Per

¹³⁴ MONOT-FOULETIER, *Véhicule autonome: vers une autonomie du régime de responsabilité applicable?*, Recueil Dalloz, 2018, 129.

¹³⁵ MONOT-FOULETIER, *op. cit.*

¹³⁶ *Ibidem.*

questo la presunzione di responsabilità sollecita meno preoccupazioni, almeno finché limitata alla sfera delle contravvenzioni.

7. *Un esempio da imitare?* Si conclude qui l'analisi della riforma del legislatore francese, la prima ad essere approvata da uno Stato membro dell'Unione europea. A questo punto possiamo chiederci se a fronte delle nuove sfide poste dall'intelligenza artificiale al legislatore del XXI secolo, quello francese rappresenti un tentativo ben riuscito di disciplina di un settore emergente quale è quello delle auto a guida autonoma.

Come già evidenziato si tratta di un testo normativo che ha una portata allo stato più teorica che pratica: fintantoché le auto a guida delegata non inizieranno a circolare, queste norme non potranno trovare applicazione.

L'analisi qui offerta ha messo in luce i vari punti problematici, rappresentati anzitutto dall'individuazione della reale portata innovatrice della norma sulla responsabilità del conducente che sembra piuttosto dettare i requisiti che un sistema di guida autonoma deve possedere per poter essere messo in commercio e che probabilmente si concentra troppo poco sulle regole cautelari destinate a orientare il comportamento del conducente.

Ancora, un punto debole della riforma è l'impiego di una nozione generica di "produttore", che tralascia la posizione di soggetti aventi un ruolo fondamentale nella catena produttiva, quali l'ideatore e l'addestratore dell' algoritmo. Le conseguenze non sono irrilevanti soprattutto in un settore, quello penale, in cui è fatto divieto di ricorrere al meccanismo analogico *in malam partem*. Il testo, pertanto, appare poco attento nell'individuare il contesto produttivo di tali sistemi e a isolare le figure sulle quali può ricadere la responsabilità. Tale lacunosità è probabilmente il risultato dell'assenza di un dibattito parlamentare prima dell'entrata in vigore tale riforma che, come più volte ricordato, è stata adottata con la veste formale di una *ordonnance* e che, se sarà ratificata dal Parlamento, probabilmente non subirà alcuna modifica.

In ogni caso, è anche vero che le perplessità suscitate da questi vuoti di disciplina si dissolvono facendo ricorso all'applicazione delle regole generali del *code pénal* che, come si è visto, prevalgono su quelle del *code de la route* o si affiancano alle stesse in caso di lacune.

Si potrebbe a questo punto osservare che se il nuovo costringe a ricorrere al vecchio, cioè se la riforma necessita comunque di un'integrazione costante da parte delle regole generali del diritto penale, allora sembra svanire l'utilità della stessa, che perde i connotati di disciplina, per mostrarsi solo come atto politico, privo di una reale portata giuridica innovativa. Se ciò non può essere smentito, va però notato che la novella ha il merito di adattare le regole generali in tema di responsabilità penale a un nuovo contesto, quello delle auto a guida autonoma, appunto, che ha richiesto al legislatore di riflettere sulla posizione del conducente e su quella del produttore e di individuare il confine tra la responsabilità dell'uno e dell'altro, tracciata ricorrendo alla nozione di "controllo dinamico".

D'altra parte, però, questo conferma che i problemi derivanti dall'utilizzo dell'intelligenza artificiale nel quotidiano sono risolvibili con gli schemi ordinari propri del diritto penale e che, almeno per ora, discutere di una responsabilità del sistema di IA rappresenta solo un esercizio giuridico, perché non esistono sistemi che operano senza la supervisione dell'uomo.

Un altro aspetto che merita attenzione è il rischio reso evidente da questa riforma: trovare in ogni caso un responsabile. Questa è l'impressione che emerge dalla lettura della disposizione sulla responsabilità del produttore per le contravvenzioni previste dal *code de la route*. Se è vero che il conducente non può essere ritenuto responsabile per un "errore" del sistema, è anche vero che non sempre questo "errore" può essere addebitato al produttore: responsabile sì, ma non in ogni caso. Come già osservato, il problema è attenuato dal fatto che si pone per i reati contravvenzionali in tema di circolazione stradale, cioè infrazioni che nel nostro ordinamento sono amministrative e per le quali, pertanto, non potrebbe essere sollevato un dibattito simile a quello che ha interessato in passato le disposizioni del *code de la route* che presentano una struttura del tutto sovrapponibile alla norma sulla responsabilità del produttore. Inoltre la realtà dei fatti potrà presentare situazioni nelle quali il produttore è del tutto disinteressato a fornire la prova contraria, perché magari riterrà più conveniente versare l'importo dell'ammenda piuttosto che sostenere le spese di un giudizio.

Probabilmente questa scelta è anche ispirata da ragioni economiche e di promozione dei prodotti intelligenti: porre a carico del produttore il pagamento dell'ammenda può incentivare le vendite e sconfiggere la ritrosia dei consumatori verso le nuove tecnologie. È un ragionamento che segue una logica di mercato, ma è bene sottolineare che queste dinamiche non possono influenzare le scelte giuridiche del legislatore penale, al quale non è consentito sacrificare il principio della responsabilità personale per seguire ragioni economiche. Si tratta di un bilanciamento che nel contesto della riforma francese può essere tollerato in ragione della natura para-penale delle contravvenzioni, ma che non va esteso a sanzioni strettamente penali, mentre potrebbe essere ammesso in sede civile, dove si può immaginare la valorizzazione da parte del legislatore di forme di risarcimento o di indennizzo come alternativa alla scelta di creare aree di immunità per il produttore.

Il quadro giuridico in materia di responsabilità civile potrà allora costituire la sede in cui si bilanceranno le esigenze sull'affidabilità, sicurezza e fiducia dei nuovi prodotti e servizi, l'efficace tutela delle potenziali vittime di danni o pregiudizi e lo sviluppo delle nuove tecnologie e prodotti, come riconosce lo stesso legislatore europeo nella Risoluzione dell'ottobre 2020¹³⁷; per contro, il diritto penale non potrà prestarsi a logiche di bilanciamento di questo tipo, e ogni accertamento di responsabilità dovrà mostrarsi rispettoso dei principi fondamentali che stanno alla base degli ordinamenti moderni.

Concludendo, possiamo a questo punto interrogarci sull'*opportunità* di tale riforma, riflettendo anzitutto sulla *necessità* di tale intervento da parte del legislatore. La risposta è nel senso di un intervento non necessario se si considera che auto di questo tipo non sono ancora in circolazione, quindi la riforma serve semmai ad incoraggiarne la produzione.

In secondo luogo, potremmo domandarci se questa riforma era *indispensabile*. Anche a tale domanda potremmo dare una risposta negativa, posto che si tratta di una riforma quasi "di facciata", che richiede sotto più aspetti il supporto degli schemi ordinari del diritto penale e che sul riparto di responsabili-

¹³⁷ Si veda il considerando di cui alla lettera B della Risoluzione del Parlamento europeo del 20 ottobre 2020 recante raccomandazioni alla Commissione su un regime di responsabilità civile per l'intelligenza artificiale (2020/2014(INL)).

tà giunge a conclusioni cui già le regole generali del *code pénal* avrebbero condotto.

A questo punto il quesito principale ruota attorno all'*utilità* di tale intervento normativo e sarebbe avventato ricavare la risposta in modo affrettato dalle due precedenti. Una più attenta riflessione consente di riconoscere come la riforma rappresenti uno strumento *utile* per l'interprete in un contesto di responsabilità delicato, qual è quello penale. E infatti, le nuove norme:

a) forniscono la definizione di "controllo dinamico", segnando così un confine chiaro tra la responsabilità del produttore e quella del conducente, confine che altrimenti sarebbe spettato all'interprete individuare;

b) istituiscono per via legale una posizione di garanzia in capo al conducente che è chiamato a riprendere in mano il controllo della vettura su richiesta del sistema, posizione di garanzia sulla quale altrimenti si sarebbe potuto dubitare;

c) esplicitando dei doveri di condotta, incidono sulla qualificazione della colpa, che, per usare termini noti alla dottrina italiana, da "generica" (*faute simple*), diviene "specifica" (*faute délibérée*), con le conseguenze che da ciò discendono sul piano probatorio.

In conclusione, con tale intervento normativo il legislatore francese fornisce il proprio contributo alla concreta attuazione del principio di prevedibilità delle conseguenze sanzionatorie della norma penale, che a livello convenzionale trova base nell'art. 7 della CEDU e che è un obiettivo da perseguire da parte dello Stato e dei suoi organi legislativi e giurisprudenziali a tutela dei diritti dell'individuo e delle garanzie che il diritto penale è chiamato a riconoscerli¹³⁸.

¹³⁸ GRASSO-GIUFFRIDA, *Gli effetti della giurisprudenza della Corte Edu sull'ordinamento italiano: prospettive di diritto penale sostanziale*, in *Ind. pen.*, 2020, 61.