



## I TACHIGRAFI QUALI STRUMENTI DI MISURA IN CASO DI MANCATA TARATURA PERIODICA

**L** «tachigrafo» o «apparecchio di controllo», viene definito dall'art. 2 comma 2 lett. a) del Regolamento (UE) n. 165/2014, come l'apparecchio destinato all'installazione nei veicoli stradali per visualizzare, registrare, stampare, archiviare e generare in maniera automatica o semi-automatica i dettagli del movimento, compresa la velocità, di tali veicoli, in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, e dei dettagli di determinati periodi di attività dei loro conducenti.

Il tachigrafo deve soddisfare i requisiti generali di:

- a) accuratezza e attendibilità in ordine ai dati registrati relativi al conducente, alla sua attività e al veicolo;
  - b) integrità in relazione all'origine della fonte dei dati registrati dalle unità di bordo e dai sensori di movimento;
  - c) interoperabilità tra le varie generazioni di unità di bordo e carte tachigrafiche se del caso.
- Qualsiasi strumento deve registrare obbligatoriamente i dati relativi a:

- a) distanza percorsa e velocità del veicolo;
- b) misurazione del tempo;
- c) attività del conducente come previsto dall'art. 4 co. 3.

Per tachigrafo analogico si intende [art. 2 co. 2 Lett. g) del regolamento UE n. 165/2014] un tachigrafo che usa un foglio di registrazione in conformità al predetto regolamento. Per quanto riguarda la costruzione, il collaudo, l'installazione, l'ispezione, il funzionamento e la riparazione, i tachigrafi analogici soddisfano le prescrizioni dell'allegato 1 del reg. UE n. 165/2014.

Per tachigrafo digitale o «tachigrafo di prima generazione», si intende [art. 2 co. 1 del regolamento di esecuzione UE 2016/799] un tachigrafo digitale diverso da un tachigrafo intelligente. Per quanto concerne la costruzione, il collaudo, l'installazione, l'ispezione, il funzionamento e la riparazione, i tachigrafi digitali continuano a soddisfare le prescrizioni dell'allegato 1B del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, in virtù dell'art. 1 co. 3 del regolamento di esecuzione UE 2016/799.

Per tachigrafo intelligente o «tachigrafo di seconda generazione», si intende [art. 2 co. 7 del regolamento di esecuzione UE 2016/799], un tachigrafo digitale conforme agli articoli 8, 9 e 10 del regolamento (UE) n. 165/2014, nonché all'allegato 1C del presente regolamento. Infatti, la costruzione, il collaudo, l'instal-



Foto Bariviva.it

lazione, l'ispezione, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi intelligenti e dei loro componenti soddisfano le prescrizioni tecniche di cui all'allegato 1C del medesimo regolamento.

Il tachigrafo è quindi da considerare a tutti gli effetti uno strumento di misura soggetto alla normativa europea ed utilizzato per funzioni di misura legale intesa come ramo della "metrologia" ovvero l'insieme delle procedure legislative, amministrative e tecniche stabilite dalla PA, al fine di specificare e assicurare la qualità, per prescrizioni di legge, in ordine alla veridicità delle misure volte a garantire la fede pubblica in ogni tipo di rapporto economico *inter partes* attraverso l'esattezza delle relative misure.

Il corretto funzionamento dello strumento e l'esattezza delle indicazioni e registrazioni rilevate, relative agli errori massimi tollerati in esercizio, sono garantiti attraverso una serie di verifiche e controlli periodici obbligatori che sono disposti dalla normativa europea di riferimento.

Per quanto concerne i tachigrafi analogici, il capitolo V, punto III dell'allegato 1 del Regolamento (UE) n. 165/2014, dispone, infatti, che gli apparecchi montati debbano essere sottoposti a controlli periodici ogni due anni. I tachigrafi digitali ed intelligenti invece, devono essere sottoposti a controlli periodici a seconda del caso:

a) dopo ogni riparazione degli apparecchi stessi,

b) dopo ogni modifica del coefficiente caratteristico del veicolo o della circonferenza effettiva degli pneumatici,

c) dopo un periodo di ora UTC errata di oltre 20 minuti,

d) dopo la modifica del VRN;

e) almeno ogni due anni (24 mesi) a partire dall'ultimo controllo, come così disciplinato dal Capitolo 6, paragrafo 4, requisito 256) dell'Allegato 1B del regolamento (CEE) n. 3821/1985 (tachigrafi digitali) e dal Capitolo 6, paragrafo 6.4, requisito 409) dell'Allegato 1C del Regolamento di esecuzione UE 2016/799 (tachigrafi intelligenti).

Dall'analisi della normativa fin qui esposta, si pone in capo ad ogni singolo operatore di polizia stradale l'annoso dilemma sulla corretta sanzione da applicare, nel caso in cui, durante un controllo su strada, il conducente circoli con un tachigrafo (a prescindere dalla tipologia) non sottoposto a controllo periodico nei termini di legge.

Taluni operatori in passato e, purtroppo, ancor oggi, suggeriscono l'applicazione ed irrogazione delle sanzioni di cui all'art. 19 della Legge n. 727/1978, quale norma residuale, ritenendo non prevista una specifica sanzione. Altri addirittura, non ravvisano la possibilità che per tale condotta vi sia una sanzione irrogabile.

Andando nel dettaglio della *quaestio* potremmo comprendere come tali tesi possano essere scre-

ditate dall'analisi giuridica e logica della normativa applicabile, nonché dalla *ratio* della stessa.

Il secondo comma dell'art. 179 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285 "Nuovo Codice della Strada", prevede una sanzione per chiunque circola con un autoveicolo non munito di cronotachigrafo, nei casi in cui esso è previsto, ovvero circola con autoveicolo munito di un cronotachigrafo avente caratteristiche non rispondenti a quelle fissate nel regolamento o **non funzionante**, oppure non inserisce il foglio di registrazione o la scheda del conducente, con il raddoppio della sanzione nel caso in cui l'infrazione riguardi la manomissione dei sigilli o l'alterazione del cronotachigrafo.

Il 19 marzo 2016, nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, è stato pubblicato il **Regolamento (UE) 2016/403** della Commissione del 18 marzo 2016, che integra il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, contenente la classificazione di infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada e che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Nel dettaglio, all'allegato 1 rubricato "*Classificazione di infrazioni gravi*", secondo gruppo di infrazioni al regolamento (CE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio – Tachigrafo, è statuito al punto n. 7 che nella definizione di infrazione, "**TACHIGRAFO NON FUNZIONANTE CORRETTAMENTE**", **rientra anche il caso di tachigrafo non sottoposto a ispezione, calibrato e sigillato correttamente.** (Nel medesimo allegato vengono illustrate ulteriori violazioni rientranti nell'ambito di applicazione del secondo comma dell'art. 179 CdS, ma da questo non espressamente indicate, quali: la guida con carta del conducente di cui il conducente non è il titolare oppure la guida con carta del conducente che è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti, che rientrano nella fattispecie della guida senza carta del conducente)

Tale enunciazione, sottolinea in maniera chiara l'intenzione del legislatore europeo di riconoscere in capo al tachigrafo, quale strumento di misura, un obbligo circa il costante controllo di conformità che lo stesso deve raggiungere e preservare tramite i controlli periodici imposti affinché possa essere giuridicamente considerato regolarmente funzionante.

Ebbene, la **Corte Costituzionale con Sentenza n. 113/2015** ha inoltre chiarito che:

*"...Appare evidente, infatti, che qualsiasi strumento di misura, specie se elettronico, è soggetto a variazioni delle sue caratteristiche e quindi a variazioni dei valori misurati dovute ad invecchiamento delle proprie*

*componenti e ad eventi quali urti, vibrazioni, shock meccanici e termici, variazioni della tensione di alimentazione. L'esonero da verifiche periodiche, o successive ad eventi di manutenzione, appare per i suddetti motivi intrinsecamente irragionevole. I fenomeni di obsolescenza e deterioramento possono pregiudicare non solo l'affidabilità delle apparecchiature, ma anche la **fedes pubblica** che si ripone in un settore di significativa rilevanza sociale, quale quello della sicurezza stradale. Un controllo di conformità alle prescrizioni tecniche ha senso, solo se esteso all'intero arco temporale di utilizzazione degli strumenti di misura, poiché la finalità dello stesso è strettamente diretta a garantire che il funzionamento e la precisione nelle misurazioni siano contestuali al momento dell'accertamento, momento che potrebbe essere distanziato in modo significativo dalla data di omologazione e di taratura dello strumento..."*

Occorre a tal proposito considerare che nelle richiamate disposizioni l'uso delle apparecchiature di misurazione è strettamente collegato al valore probatorio delle loro risultanze (art. 142 co. 6 del Codice della Strada), come nel caso dei procedimenti sanzionatori inerenti alle trasgressioni ad esempio degli eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, definiti come ogni periodo di durata superiore a un minuto durante il quale la velocità del veicolo supera 90 km orari per i veicoli della categoria N3 o 105 km orari per i veicoli della categoria M3 di cui all'allegato 1 parte A della Direttiva 2006/22/CE.

Alla luce della disamina giuridica sopra esposta, si può sintetizzare che, qualora, nel corso di un controllo di polizia stradale, venisse accertata l'assenza di taratura in corso di validità dell'apparecchio di controllo, le relative registrazioni sarebbero prive del valore probatorio e della fedes pubblica necessaria, anche, quindi, in relazione ad eventuali infrazioni al regolamento CEE n. 561/2006 (per quanto concerne i tempi di guida e riposo).

Pertanto, in assenza di valida taratura, il tachigrafo (a prescindere dalla tipologia) dovrà essere considerato non correttamente funzionante. Dovrà dunque essere applicata, nei confronti del conducente, la sanzione prevista dall'**art. 179 co. 2 e 9** del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285 "Nuovo Codice della Strada" e, nei confronti del titolare della licenza/autorizzazione al trasporto di cose o di persone, la sanzione di cui all'**art. 179 co. 3**. ■

**Assistente Polizia Locale  
Trento-Monte Bondone  
Specialità Controllo Autotrasporto**