



## LE SANZIONI PER ECCESSO DI VELOCITA' ACCERTATE ATTRAVERSO I DATI ESTRAPOLATI DAI TACHIGRAFI DIGITALI O INTELLIGENTI

**A**

seguito della lettera di costituzione in mora ex art. 258 TFUE del 30/10/2020 (numero infrazione 20204051), notificata nel mese di novembre 2020 dalla Commissione Europea all'Italia per una presunta violazione delle norme sulla protezione dei dati del tachigrafo di cui al Regolamento (UE) n. 165/2014 sui tachigrafi nel trasporto su strada (*breach of rules on protection of tachograph data - Regulation UE n. 165/2014 on tachographs in road transport*), il tema delle sanzioni per eccesso di velocità comminate mediante i dati scaricati e/o stampati dal tachigrafo digitale o intelligente installato sui "mezzi pesanti", è stato oggetto di innumerevoli diatribe sia tra le Associazioni di categorie degli autotrasportatori e gli organi di controllo nazionale sia nelle aule di Tribunale (Giudice di Pace e Tribunali Ordinari). Nel mentre è intervenuto anche il Ministero dell'Interno – Servizio Polizia Stradale con una circolare ad hoc, prot. 300/STRAD/1/0000006394.U/2021 del 14/10/2021.

Come accennato, l'oggetto del contendere verte sulla possibilità da parte dei Funzionari addetti ai controlli di utilizzare i dati registrati dagli apparecchi installati sui veicoli industriali per irrogare sanzioni ai conducenti per eccesso di velocità in generale. Premesso che non è stato possibile leggere il testo integralmente della lettera di messa in mora della Commissione, ma sulla base delle informazioni in possesso e delle argomentazioni prodotte e sostenute dalle associazioni di categoria, il tachigrafo servirebbe per rilevare i tempi di guida e di riposo al fine di verificarne la conformità esclusivamente al Regolamento (CE) n. 561/2006, non servirebbe invece, per sanzionare, dove si verificchi, un eccesso di velocità.

La norma nazionale "incriminata" sul punto è l'art. 142 co. 6 del Codice della Strada, il quale, dispone che: *"Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento"*.

Grazie all'interpretazione dottrinale presente all'interno del presente focus, il lettore potrà comprendere come le tesi sostenute sono in parte fondate ed in parte no.

La base giuridica per quanto concerne il tachigrafo è data dal **Regolamento (UE) n. 165/2014 del Par-**

**lamento Europeo e del Consiglio del 4 febbraio 2014**, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada

**L'art. 1 co. 1 del Regolamento (UE) n. 165/2014**, come così modificato dal Regolamento (UE) 2020/1054 dispone che lo stesso, stabilisce obblighi e requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso, alla prova e al controllo dei tachigrafi utilizzati nel trasporto su strada per **verificare la conformità** al regolamento (CE) n. 561/2006, ai regolamenti (CE) n. 1071/2009, (CE) n. 1072/2009, (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, alla direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, alle **direttive 92/6/CEE** e 92/106/CEE del Consiglio e per quanto riguarda il distacco dei lavoratori nel settore del trasporto su strada, alle direttive 96/71/CE, 2014/67/UE e (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio

**La Direttiva 92/6/CEE** del Consiglio è la **direttiva concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità** adottata il 10 febbraio 1992. Tale norma prevede l'impiego di limitatori di velocità per i veicoli della categoria M3 aventi peso massimo superiore a 10 tonnellate e per i veicoli della categoria N3, dove per categorie M3 e N3 si intendono quelle definite nell'allegato II della direttiva 70/156/CEE. L'adozione di limitatori di velocità è stata originariamente dettata da considerazioni di sicurezza e di tutela dell'ambiente. Come stabilito dalla stessa direttiva, l'installazione e l'impiego dei limitatori di velocità nell'U.E. si è articolata in tre fasi distinte:

- dal 1° gennaio 1994 per i veicoli nuovi,
- dal 1° gennaio 1995 per i veicoli immatricolati tra il 1° gennaio 1988 e il 1° gennaio 1994, che operano su tratte internazionali,
- dal 1° gennaio 1996 per tutti i veicoli immatricolati a partire dal 1° gennaio 1988.

L'articolo 2 della direttiva prevede per i veicoli della categoria M3 l'installazione e l'impiego di limitatori regolati in modo da non permettere il superamento dei 100 km/h e l'articolo 3 prevede per i veicoli della categoria N3 l'installazione e l'impiego di limitatori di velocità regolati in modo da non permettere il superamento dei 90 km/h.

Il 14 giugno 2006, la Commissione Europea, ha pubblicato una **relazione [COM(2001)318 definitivo VOLUME I]** al Parlamento Europeo e al Consiglio Europeo sull'attuazione della Direttiva 92/6/CEE del Consiglio concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli. Al **paragrafo 3.4** rubricato "**MODALITÀ DI VE-**

**RIFICA DEL FUNZIONAMENTO DEI LIMITATORI DI VELOCITÀ**", la Commissione ha chiarito che la verifica della funzionalità dei limitatori risulta più semplice per i veicoli dotati del nuovo apparecchio di controllo (tachigrafo digitale) previsto dal regolamento (CE) n. 2135/98 del Consiglio del 24 settembre 1998 che modifica il regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e la direttiva 88/599/CEE concernente l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/856.

I nuovi apparecchi di controllo (installati sui veicoli immessi in circolazione per la prima volta nella Comunità a partire dal 01 maggio 2006) non solo registreranno la velocità reale del veicolo per ogni secondo delle ultime 24 ore di transito, ma memorizzeranno anche i dati relativi alla velocità. I dati verranno registrati ogniqualvolta la velocità del veicolo supererà di oltre 1 km/h il limite stabilito dalla legislazione sui limitatori di velocità, cioè 90 km/h per i veicoli della categoria N3 e 105 km/h per i veicoli della categoria M3 aventi peso superiore a 10 tonnellate. In caso di superamento del limite di velocità, il tachigrafo digitale registrerà la data e l'ora di inizio e fine dell'infrazione, la velocità massima e la velocità media, nonché l'identificativo del conducente. **Il numero di infrazioni** di tale natura sarà registrato per ogni giorno di calendario. Le infrazioni più gravi, cioè in cui la velocità media risulta più elevata, saranno memorizzate per i 10 giorni successivi a quello in cui si sono verificate. Rimarranno inoltre memorizzate anche infrazioni più gravi degli ultimi 365 giorni, nonché la prima infrazione commessa dopo l'ultima calibratura dell'apparecchio di controllo. **Un semplice controllo dei dati memorizzati sulle infrazioni commesse permetterà perciò di stabilire se il limitatore di velocità funziona correttamente. Nell'adottare il regolamento (CE) 2135/98, il Consiglio e la Commissione hanno richiesto in una dichiarazione congiunta che l'apparecchio di controllo digitale preveda la possibilità di effettuare controlli sul limitatore di velocità montato nel veicolo.**

In conformità agli obiettivi di sicurezza prefissati dal legislatore, nell'atto di adozione del Regolamento (CEE) n. 2135/1988 di modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, l'art. 14 co. 5 è stato modificato prevedendo che gli Stati membri provvedono affinché **"i dati necessari al controllo del rispetto del regolamento (CEE) n. 3820/85 e della direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità, registrati e conservati in memoria dagli apparecchi di controllo conformemente all'allegato 1B del presente regolamento, siano memorizzati per almeno 365 giorni dopo la data della loro registrazione e possano essere resi disponibili in condizioni che garantiscano la**

**sicurezza e l'esattezza di tali dati".**

Il successivo regolamento (CE) n. 1360/2002 ha modificato il Capitolo I rubricato "definizioni" dell'Allegato 1B (tutt'ora in vigore) del regolamento (CEE) n. 3821/85, definendo alla lettera bb), il "SUPERAMENTO DI VELOCITÀ" come "il superamento della velocità autorizzata del veicolo, definito come ogni periodo di durata superiore a 60 secondi durante il quale la velocità misurata del veicolo supera il limite del valore di regolazione del limitatore di velocità stabilito dalla direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di veicoli nella Comunità".



La direttiva 88/599/CEE, abrogata dalla **direttiva 2006/22/CE**, recentemente modificata dalla direttiva (UE) 2020/1057, prevede all'allegato 1 parte A (controlli su strada) che nei controlli su strada occorre verificare, in generale tra l'altro, per il periodo di cui all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 (giorno del controllo più i 28 giorni precedenti), gli 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 (categorie N3 e M3 quali definite nella direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio).

In Italia, le recenti modifiche devono ancora essere recepite. Alla data del 19.07.2022, il disegno di legge n. 2481 "Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti normativi dell'Unione Europea – Legge di delegazione europea 2021", è stato approvato alla Camera dei Deputati ma modificato dal Senato della Repubblica il 30 giugno 2022 (C.3208-B) con esame rimandato in Commissione alla Camera in seconda lettura (esame iniziato il 13 luglio 2022). Pertanto, a livello nazionale, risultano applicabili ancora le disposizioni di cui all'allegato 1 parte A del Decreto Legislativo 4 agosto 2008, n. 144 che non cambiano nella sostanza i contenuti rispetto alle nuove modifiche apportate. In considerazione del fatto che direttiva (UE) 2020/1057, è a tutti gli effetti una direttiva self – executing, ovvero è una direttiva sufficientemente dettagliata nei propri contenuti, che, quindi, non necessita di alcun provve-

dimento di attuazione da parte dello Stato membro, la stessa, ha il potere di incidere direttamente nella sfera giuridica del singolo cittadino, tenuto conto che l'impianto giuridico, nei contenuti, come detto non è mutato, ma sono stati semplicemente aggiornati i riferimenti circa i giorni di controllo (giorno del controllo più 28 giorni precedenti) ossia il passaggio dal disposto di cui all'art. 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/85 (abrogato) al nuovo riferimento di cui all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014.

La norma dell'art. 142 comma 11, 2° paragrafo del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285 "Nuovo Codice della Strada" come modificata dall'articolo 3 comma 1 lett. d) del Decreto Legge 3 agosto 2007, stabilisce che "...L'eccesso di velocità oltre il limite al quale è tarato il limitatore di velocità di cui all'articolo 179 comporta, nei veicoli obbligati a montare tale apparecchio, l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 2-bis e 3 del medesimo articolo 179, per il caso di limitatore non funzionante o alterato. È sempre disposto l'accompagnamento del mezzo presso un'officina autorizzata, per i fini di cui al comma 6-bis del citato articolo 179".



La circolare del Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza, prot. 300/A/1/26352/101/3/3/9 del 03 agosto 2007 "Prime disposizioni operative", ha chiarito che qual ora l'accertamento dell'eccesso di velocità riguarda veicoli dotati di limitatore di velocità, siano applicate anche le sanzioni previste dall'art. 179 C.d.S. per chi altera i dispositivi di limitazione, dando così per "presunta" la violazione di tale norma. La successiva circolare del Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza, prot. 300/A/1/26352/101/3/3/9 del 20 agosto 2007 "ulteriori disposizioni operative", ha chiarito che la sanzione pecuniaria da applicare nei casi richiamati dall'art. 142 co. 11 CdS, a carico dei conducenti dei veicoli commerciali dotati di limitatore di velocità, è quella prevista dall'art. 179 co. 2 bis, primo periodo, per il caso di circolazione con autoveicolo munito di limitatore di velocità non funzionante. In sostanza è necessario distinguere tra le sanzioni previste dall'art. 179 co. 2bis e 3 applicate nell'ordine a conducente e titolare dell'impresa/autorizzazione al trasporto di cose o viaggiatori, qua-

le conseguenze immediata dell'accertamento dell'eccesso/superamento di velocità e le sanzioni previste dall'art. 179 CdS, quale conseguenza di accertamenti tecnici di cui al comma 6bis presso officina autorizzata che attestino la vera e propria inefficienza, non corrispondenza alle caratteristiche fissate o la relativa alterazione. Nel primo caso andranno applicate le sole sanzioni pecuniarie, nel secondo caso invece, troveranno applicazione anche le sanzioni accessorie di sospensione o revoca del titolo di guida del conducente che circoli con il veicolo nelle condizioni d'infrazione descritte.

In altri termini, come disposto dallo stesso legislatore Comunitario, **le registrazioni del tachigrafo digitale e/o intelligente, ed in particolar modo, la stampa "superamento di velocità" o "eccessi di velocità" può essere utilizzata per verificare la conformità alla Direttiva 92/6/CE e la norma nazionale di cui all'articolo 142 co. 11, 2° periodo del Codice della Strada risulta coerente con il dettame stesso della norma europea.**

**Diversamente, l'utilizzo dei dati estrapolati dai tachigrafi digitali o intelligenti per contestare le violazioni di cui all'art. 142 commi 7, 8, 9 o 9-bis CdS, sia con riferimento al superamento dei limiti di categoria del veicolo (comma 3) sia per quanto riguarda il superamento dei limiti fissati dall'art. 142 co. 1 CdS o dal proprietario della strada (comma 2), non risulta conforme all'oggetto e principi sanciti dall'art. 1 del Regolamento (UE) n. 165/2014, nonché alla protezione dei dati di cui al successivo art. 7 della medesima disposizione normativa.**

Infatti, il trasferimento del file relativo alla velocità può non essere necessario per stabilire la conformità con il regolamento (CE) n. 561/2006 o altri Regolamenti/Direttive indicate nel Regolamento (UE) n. 165/2014, ma può essere usato per altri scopi, ad esempio per accertare le cause di un incidente stradale [come così indicato al Capitolo I lett. s) dell'Allegato 1B del Regolamento (CEE) n. 3821/1985 come così modificato dal Regolamento (UE) n. 1266/2009] Il tutto, sebbene con la circolare prot. 300/STRAD/1/0000006394.U/2021 del 14.10.2021 (citata ad inizio focus), il Ministero dell'interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Servizio Polizia Stradale, abbia fornito precisazioni opposte sul punto, prevedendo la possibilità per gli organi di polizia stradale di continuare ad irrogare le sanzioni, per quanto riguarda le c.d. "velocità istantanee" ed "eccessi di velocità", disponendo quale raccomandazione, di limitarsi a contestare esclusivamente quelle per le quali, l'organo accertatore abbia la certezza che siano state commesse in territorio italiano (in virtù della sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea del 09.09.2021 pronunciata nella causa C-906/19). Ciò nonostante, per i casi de quo siano pendenti già numerosi contenziosi come ammesso dallo stesso Dicastero. In ordine a ciò, appare doveroso evidenziare l'obbligo di qualsiasi giudice nazionale di applicare integralmente il diritto dell'Unione e

di tutelare i diritti che questo attribuisce ai singoli. Ciò comporta il dovere di disapplicare o meglio non applicare la norma interna contrastante con quella europea, sia anteriore sia successiva a quest'ultima, che di efficacia diretta, così come affermato dalla Corte di giustizia (vedasi la sentenza del 9 marzo 1978, caso Simmenthal). La disapplicazione, dunque, come tecnica di risoluzione delle antinomie. Al tempo stesso è stato escluso che il giudice nazionale cui spetta assicurare ai singoli la tutela giurisdizionale derivante dalle norme del diritto dell'Unione e garantirne la piena efficacia debba dover chiedere o attendere l'effettiva rimozione, a opera degli organi nazionali all'uopo competenti (nell'ordinamento italiano la Corte Costituzionale), delle eventuali misure nazionali che ostino alla diretta e immediata applicazione delle norme dell'Unione, quali ad esempio il Regolamento (UE) n. 165/2014.

Riprendendo in esame la circolare ministeriale precedentemente citata, la verifica del paese europeo dove è stata effettivamente commessa l'infrazione "eccesso di velocità del limitatore", è diventata più semplice rispetto al passato per l'operatore di polizia stradale, con l'introduzione a decorrere dal 02 febbraio 2022 delle modifiche apportate dal Regolamento (UE) 1054/2020 all'art. 34 paragrafo 7 del Regolamento (UE) n. 165/2014, ossia l'obbligo per il conducente di un veicolo dotato di tachigrafo digitale o intelligente di prima generazione (*pena l'applicazione della sanzione di cui all'art. 19 della Legge 727/1978 quale norma residuale – vd. Circolare del Ministero dell'Interno prot. 300/STRAD/1/0000003834.U/2022 del 04.02.2022*) di inserire il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno Stato membro all'inizio della sua prima sosta in tale Stato membro. La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa (*per i tachigrafi analogici tale obbligo era già in vigore a decorre dal 20.08.2020*). Ciò permette di accertare con maggiore precisione gli spostamenti dei veicoli all'interno dei vari Stati attraversati.

Nell'eventualità però che l'autista non provveda a tali incombenze, per quanto concerne l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 142 co. 11, 2° periodo del C.d.S, risulterà impossibile applicare il criterio del luogo di commissione degli illeciti, difficilmente individuabile, non si potrà quindi che applicare quello residuale del luogo del relativo accertamento come chiarito dalla **Cass. civ. sez. VI - Sent. 23/01/2017 n. 1730 (anche Ordinanza n. 27202 del 2011) che ha ripreso consolidato orientamento della Corte in numerose pronunce (ex plurimis Cass. n. 462/2016, Cass. n. 3536/2006, Cass. n. 4459/2003).**

**\*Vice Sovrintendente Polizia Locale  
Trento-Monte Bondone  
Specialità Controllo Autotrasporto**