

**MINISTERO DELL'INTERNO**  
**DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA**  
**Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria,**  
**delle Comunicazioni e per i reparti Speciali della Polizia di Stato**

Prot. n. 300/A/2438/17/111/20/3

Roma, 24 marzo 2017

**OGGETTO: Disposizioni in materia di corsi di formazione sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali ed analogici e in materia di istruzione dei conducenti e di controllo sulle attività degli stessi.**

Nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 301 del 27.12.2016, è stato pubblicato il Decreto del Direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, concernente l'oggetto (All. 1) (1).

Tale provvedimento è attuativo del combinato disposto dell'articolo 10, commi 2 e 3, del Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 Marzo 2006 (2), e dell'articolo 33, commi 1 e 3, del Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 febbraio 2014 (3), che prevedono la responsabilità delle imprese di trasporto per le infrazioni ai predetti Regolamenti commesse dai loro conducenti, anche se compiute sul territorio di un altro Stato membro o di un Paese terzo.

Si tratta, di fatto, di una responsabilità oggettiva che ricorre in caso di organizzazione dell'attività dei propri conducenti difforme dalle disposizioni del Regolamento (CEE) n. 3821/85 (4) [1] e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006 (2), e/o per non aver fornito agli stessi la necessaria formazione, adeguate istruzioni sul funzionamento dei tachigrafi, sia digitali che analogici, ed aver omesso di effettuare i periodici controlli sul loro corretto utilizzo e sul rispetto dei tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo.

L'adesione delle imprese ai contenuti del suddetto Decreto dirigenziale, ossia il corretto adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo, potrà essere valutata dal Prefetto e dal Giudice di Pace in sede di ricorsi, ex articoli 203 (5) e 204-bis (6) del C.d.S., per escludere la responsabilità dell'impresa nella violazione dell'art. 174 (7), comma 14, C.d.S., ferma restando la responsabilità solidale, ex art. 196 (8) C.d.S., per le violazioni contestate al conducente.

Del resto, analogamente, l'adempimento di tali oneri potrà essere valutato dal giudice penale in relazione alla cooperazione colposa nei delitti di lesioni colpose, lesioni personali stradali e omicidio stradale ascrivibili ad incidenti causati, del tutto o in parte, dalla violazione delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 (3) e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006 (2).

La stessa Direzione generale, con circolare n. 2720 R.U. del 13.02.2017 (9) ha dettato le prime disposizioni esplicative ed attuative (All. 2), ipotizzando che il corretto adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo da parte delle imprese possa essere valutato anche dall'Autorità di controllo quale circostanza esimente della loro responsabilità, ai fini dell'applicazione delle predette sanzioni.

Sul punto, se da un lato non può non prendersi in considerazione il Decreto dirigenziale richiamato all'inizio, attuativo delle norme comunitarie [2] secondo le quali gli Stati membri possono subordinare la responsabilità dell'impresa all'adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo e tenere conto di ogni prova atta a dimostrare che la stessa non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione, dall'altro occorre tenere conto che la responsabilità dell'impresa, per le infrazioni commesse dai loro conducenti, può essere del tutto esclusa allorché unitamente a tali oneri la stessa impresa abbia organizzato la loro attività in modo che essi possano rispettare le disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 (3) e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006 (2).

In altri termini, non è sufficiente formare, istruire e controllare, occorre anche ben organizzare l'attività dei conducenti.

Premesso che ogni violazione delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 (3) e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006 (2) non è di per sé indice di organizzazione dell'attività dei conducenti in difformità delle norme e attesa la necessità, alla luce della novella normativa, di attenuare l'afflittività oggi generata dall'automatica contestazione dell'art. 174 (7), comma 14, C.d.S., per ogni violazione delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 561/2006 (2) commessa da ciascun dipendente dell'impresa, si ritiene che questo difficile punto di equilibrio possa essere trovato nell'individuazione di tutte quelle infrazioni lievi che non presuppongono evidenti carenze organizzative.

Possono ritenersi infrazioni lievi quelle che non rendono manifesta una disfunzione organizzativa, quali sono ad esempio quelle relative al Regolamento (CE) n. 561/2006 (2) definite come infrazioni minori (IM) nell'allegato III del Regolamento (UE) 2016/403 della Commissione del 18 marzo 2016 (10), che integra il regolamento (CE) n. 1071/2009 (11) del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda 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 (12) del Parlamento europeo e del Consiglio (All. 3) [3].

Naturalmente, in tali casi la decisione di non contestare all'impresa l'art. 174 (7), comma 14, C.d.S., può essere adottata direttamente dall'organo di polizia stradale qualora si dia prova, nell'immediatezza del controllo e comunque prima della redazione del verbale, anche dell'adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo attraverso i documenti previsti dal Decreto dirigenziale in esame.

In tutti gli altri casi, invece, si procederà alla contestazione dell'art. 174 (7), comma 14, C.d.S., rimettendo la valutazione in ordine alla responsabilità dell'impresa al Prefetto o al Giudice di Pace in sede di ricorso ex articoli 203 (5) e 204-bis (6), C.d.S., esprimendo parere favorevole all'occorrenza ogni qualvolta si dia prova non solo dell'adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo ma anche del fatto che l'infrazione non è imputabile a insufficienze organizzative dell'attività dei conducenti da parte della

stessa impresa, rispetto alla quale va valutata positivamente la produzione, nei casi previsti [4], di un contratto di trasporto in forma scritta o di istruzioni scritte compatibili con le norme in esame.

\* \* \*

Le Prefetture - Uffici Territoriali del Governo sono pregate di voler estendere il contenuto della presente ai Corpi o servizi di Polizia Municipale e Provinciale.

IL DIRETTORE CENTRALE  
Sgalla

[1] Abrogato e sostituito dal Regolamento (UE) n. 165/2014

[2] Cfr. combinato disposto degli articoli 10, commi 2 e 3, del Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 Marzo 2006, e 33, commi 1 e 3, del Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 febbraio 2014.

[3] Giova aggiungere che, poiché assume rilievo anche la frequenza delle infrazioni, non può ritenersi lieve l'infrazione commessa in maniera reiterata e sistematica.

[4] Cfr. art. 7 Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286

*Allegato 1 alla circolare 24.3.2017 prot. n. 300/A/2438/17/111/20/3*

**DD 12.12.2016 prot. n. 215 (G.U. n. 301 del 27.12.2016)**

**(Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)**

Disposizioni in materia di corsi di formazione sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali ed analogici e in materia di istruzione dei conducenti e di controllo sulle attività degli stessi

(in "banca dati ITER" pag. 088463 o "la motorizzazione 2016" pag. 2016/544 o "l'autotrasporto di merci" pag. 2016.12/01)

*Allegato 2 alla circolare 24.3.2017 prot. n. 300/A/2438/17/111/20/3*

**circolare 13.2.2017 prot. n. 2720 R.U.**

**(Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)**

Decreto dirigenziale prot. n. 215 del 12 dicembre 2016 recante disposizioni in materia di corsi di formazione sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali ed analogici e in materia di istruzione dei conducenti e di controllo sulle attività degli stessi. Disposizioni esplicative ed attuative

(in "banca dati ITER" pag. 088890 o "la motorizzazione 2017" o "l'autotrasporto di merci")

*Allegato 2 alla circolare 24.3.2017 prot. n. 300/A/2438/17/111/20/3*

**regolamento (UE) 2016/403 del 18.3.2016 (G.U.U.E. n. L 74 del 19.3.2016)**

**(Commissione europea)**

che integra il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda 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

(in "banca dati ITER" pag. 086205 o "l'autotrasporto di merci" pag. 2016.03/07)

(1) Vedasi "banca dati ITER" pag. 088463 o "la motorizzazione 2016" pag. 2016/544 o "l'autotrasporto di merci" pag. 2016.12/01.

(2) Vedasi "banca dati ITER" pag. 060910 o "l'autotrasporto di merci" pag. 2006.03/01 o "codice della strada" pag. 2006.03/13.

(3) Vedasi "banca dati ITER" pag. 079593 o "codice della strada" pag. 2014.02/01 o "l'autotrasporto di merci" pag. 2014.02/01.

(4) Vedasi "banca dati ITER" pag. 070039 o "codice della strada" pag. 1985.12/01 o "l'autotrasporto di merci" pag. 1985.12/01.

(5) Vedasi "banca dati ITER" pag. 053587 o "codice della strada" pag. CDS.203/1.

(6) Vedasi "banca dati ITER" pag. 053597 o "codice della strada" pag. CDS.204bis/1.

(7) Vedasi "codice della strada" pag. CDS.174/1 o "l'autotrasporto di merci" pag. 1992.04/08.

- (8) Vedasi "banca dati ITER" pag. 014798 o "codice della strada" pag. CDS.196/1.  
(9) Vedasi "banca dati ITER" pag. 088890 o "la motorizzazione 2017" o "l'autotrasporto di merci".  
(10) Vedasi "banca dati ITER" pag. 086205 o "l'autotrasporto di merci" pag. 2016.03/07.  
(11) Vedasi "banca dati ITER" pag. 069072 o "l'autotrasporto di merci" pag. 2009.10/04.  
(12) Vedasi "banca dati ITER" pag. 060913.

**NOTE** L'organo di polizia non contesta all'impresa l'art. 174, c. 14, CDS qualora venga data prova, nell'immediatezza del controllo e comunque prima della redazione del verbale, dell'adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo attraverso i documenti previsti dal DD 12.12.2016 del MIT quando trattasi di infrazioni lievi che non presuppongono evidenti carenze organizzative e quindi quelle definite come infrazioni minori (IM) nell'allegato III del Reg. (UE) 2016/403. In tutti gli altri casi, invece, si procederà alla contestazione dell'art. 174, c. 14, CDS, rimettendo la valutazione in ordine alla responsabilità dell'impresa al Prefetto o al Giudice di Pace in sede di ricorso ex articoli 203 e 204-bis CDS, esprimendo parere favorevole al loro accoglimento ogniqualvolta si dia prova non solo di inadempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo ma anche del fatto che l'infrazione non è imputabile a insufficienze organizzative dell'attività dei conducenti da parte della stessa impresa, rispetto alla quale va valutata positivamente la produzione, nei casi previsti di un contratto di trasporto in forma scritta o di istruzioni scritte compatibili con le norme in esame.