MINISTERO DELL'INTERNO
DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
Direzione Centrale della Polizia Stradale, Ferroviaria, e dei Reparti Speciali della Polizia di Stato
Servizio Polizia Stradale

Prot. n. 300/STRAD/1/33006.U/2026
Roma, 16 novembre 2026

OGGETTO: **Quesito sulla riparazione di un tachigrafo analogico**.

Si fa riferimento alla nota del 24 agosto scorso, concernente la contestazione di verbali da parte degli Organi di controllo per la mancata sostituzione di tachigrafi analogici guasti e riparati presso le officine autorizzate.

A tal riguardo, acquisito il formale parere del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, al fine di definire un quadro interpretativo condiviso coerente con la normativa vigente in materia, si fornisce il seguente contributo.

La materia è disciplinata dal Regolamento (UE) n. 165/2014, come modificato dal Regolamento (UE) 2020/1054, nonché dalle disposizioni tecniche di esecuzione adottate dalla Commissione europea.

La disciplina comunitaria prevede una progressiva evoluzione tecnologica delle apparecchiature di controllo, passate dal tachigrafo analogico a quello digitale e, successivamente, al tachigrafo intelligente, attualmente giunto alla seconda generazione (G2V2).

Per quanto concerne il passaggio dal tachigrafo analogico al tachigrafo digitale, occorre richiamare il Regolamento (CE) n. 2135/98 che, con specifico riferimento agli obblighi di sostituzione in caso di riparazione, prevede l'obbligo d'installazione di un tachigrafo digitale quando l'apparato analogico presenti un'avaria non riparabile nelle sue componenti *[1]*, determinando l'impossibilità tecnica per l'officina autorizzata di ripristinare la conformità metrologica dell'impianto installato in origine sul veicolo.

In assenza di un'avaria di tale portata, l'officina autorizzata potrà effettuare un intervento di riparazione utilizzando ricambi conformi e omologati per quel tipo di impianto analogico, rilasciando un'attestazione di riparazione, taratura e sigillatura certificando il ripristino della conformità legale dello strumento di misura per il suo utilizzo.

Diversamente, l'installazione di un tachigrafo di tipo digitale non costituisce un obbligo generalizzato in presenza di qualsiasi guasto, ma si rende necessaria solo in caso di avaria irreparabile del dispositivo o in caso di impiego del veicolo in trasporti internazionali in ambito comunitario.

Al riguardo, si ricorda che, a seguito delle modifiche introdotte dal cosiddetto *"Mobility Package"*, il tachigrafo intelligente di seconda generazione (G2V2) è obbligatorio per i veicoli di nuova immatricolazione a decorrere dal 21 agosto 2023 e deve essere installato, entro le scadenze previste dalla normativa unionale, sui veicoli impiegati nei trasporti internazionali che risultino ancora equipaggiati con tachigrafi analogici o digitali non intelligenti.

L'obbligo di retrofit al G2V2 trae, pertanto, il proprio fondamento direttamente dalla normativa europea e prescinde dall'eventuale verificarsi di guasti o dalla necessità di effettuare interventi manutentivi sull'apparecchiatura preesistente.

Con riferimento alle linee guida dell'Unione Europea del 2018 relative alla sostituzione dei componenti dei tachigrafi di vecchia generazione, si ritiene, invece, che le stesse non possano che costituire un mero orientamento interpretativo, privo del carattere vincolante tipico di un regolamento, di una direttiva o delle indicazioni contenute nelle *"Commission clarifications*".

Si evidenzia, infine, che l'applicazione della normativa vigente andrà valutata degli Organi di controllo in relazione al caso concreto, considerando le caratteristiche del veicolo e la natura dell'intervento eseguito, al fine di verificare la sussistenza di eventuali violazioni sulla base degli elementi riscontrati in sede di controllo.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO - Puccia

[1] Unità di bordo e componenti fondamentali collegati come cablaggi elettrici o sensore di movimento.

Allegato alla circolare 16.11.2026 prot. n. 300/STRAD/1/33006.U/2026

ASSOCIAZIONE DI CATEGORIA ....

OGGETTO: **Quesito riparazione tachigrafo analogico**

La scrivente Associazione di categoria ..., a seguito di segnalazione da parte di aziende associate, in relazione a sanzioni, elevate da Agenti di Polizia Stradale, per la mancata sostituzione del tachigrafo analogico in diversi casi in cui erano state effettuate da Officine specializzate riparazioni su tachigrafi analogici, sottopone all'attenzione di Codesto Dipartimento il seguente quesito affinché si possa avere un quadro chiaro e preciso della questione al fine di dare corretta informazione ai propri iscritti.

A parere degli Agenti, che hanno elevato le sanzioni per mancata sostituzione, in caso di rottura di qualsiasi parte del Tachigrafo analogico, la sostituzione del Tachigrafo analogico è da ritenersi obbligatoria a seguito dell'emanazione nel 2018 da parte della Commissione europea di Linee guida sulla sostituzione dei tachigrafi analogici e digitali di prima generazione (non intelligenti), intesi come l'insieme dell'unità di bordo (cioè il dispositivo di registrazione dei dati che comunemente viene chiamato tachigrafo) e del sensore di movimento.

Riassumendo sinteticamente l'indirizzo delle linee guida, che alleghiamo, si può dire che, a differenza di quanto indicato dall'articolo 2, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) 2135/98, nel quale si prevede l'obbligatorietà della sostituzione del tachigrafo analogico con quello digitale unicamente in caso di guasto dell'intero dispositivo, tali Linee guida si spingono oltre prevedendo che in caso di sostituzione, anche di un solo componente del tachigrafo (unità di bordo o sensore di movimento) anche di un solo componente del tachigrafo (unità di bordo o sensore di movimento) debba essere obbligatoriamente installata l'ultima versione del componente del tachigrafo digitale di prima generazione prevista al momento della sostituzione.

Ad esempio, nel caso in cui oggi venga sostituito un sensore di movimento sensibile ai campi magnetici, deve essere obbligatoriamente installato un sensore amagnetico, e nel caso di sostituzione della prima versione di tachigrafo digitale di prima generazione (es. VDO 1.3 o Stoneridge 7.2), deve essere installata un'unità di bordo di terza versione (es. VDO 3.0 o Stoneridge 7.6).

Queste linee guida, a parere di ..., oltre a non essere mai state previste in norme comunitarie (regolamenti o direttive) che le renderebbero obbligatorie (come invece è avvenuto nel caso del requisito MIG_023a dell'appendice 15 all'allegato IC del regolamento, il quale prevede che in caso di sostituzione del tachigrafo intelligente versione 1 debba essere obbligatoriamente installata la versione 2), non sono state indicate neppure in note orientative o chiarimenti comunitari che, normalmente vengono recepiti con circolari.

In Italia e, per quel che ci risulta in quasi tutti gli altri Paesi, nessuna autorità ha dato disposizioni di applicare queste linee guida che pertanto, riteniamo, non vadano intese come un obbligo, ma semplicemente come una raccomandazione.

In tal senso sono orientati anche i produttori di tachigrafi e le reti di officine autorizzate agli interventi sui tachigrafi. Per tale motivo i centri tecnici, formati dai produttori, non ritengono obbligatoria la sostituzione dei componenti del tachigrafo con l'ultima versione disponibile (sempre del digitale GENI) e continuano a seguire le indicazioni fomite dai produttori di tachigrafi, come riscontrato anche da diverse e reiterati pareri di esperti del settore in materia.

Nell'attesa di riscontro, si desidera ringraziare anticipatamente e porgere distinti saluti.

Firma