



Al Ministro
dello Sviluppo Economico

- VISTO** il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante il *Codice delle assicurazioni private* ed in particolare, l'articolo 132-ter, come inserito dall'articolo 1, comma 6, della legge 4 agosto 2017, n. 124, recante *Sconti obbligatori*;
- VISTO** il comma 1, del citato art. 132-ter, secondo cui, in presenza di una delle condizioni previste dalla legge, da verificare in precedenza o contestualmente alla stipulazione del contratto o dei suoi rinnovi, le imprese di assicurazione praticano uno sconto e, in particolare, la lettera b), che dispone *nel caso in cui vengono installati, su proposta dell'impresa di assicurazione, o sono già presenti e portabili meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati "scatola nera" o equivalenti, ovvero ulteriori dispositivi, individuati, per i soli requisiti funzionali minimi necessari a garantire l'utilizzo dei dati raccolti, in particolare, ai fini tariffari e della determinazione della responsabilità in occasione dei sinistri, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico*;
- VISTO** il comma 12, del citato art. 132-ter, secondo cui *nei casi di cui al comma 1, lettere b) e c), i costi di installazione, disinstallazione, funzionamento, sostituzione e portabilità sono a carico dell'impresa e che la titolarità delle dotazioni di cui alle citate lettere b) e c) spetta all'assicurato*;
- VISTO** il comma 1-bis, dell'articolo 32, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 che, *in particolare ai fini tariffari e della determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri*, ha previsto un regolamento emanato dall'IVASS, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Garante per la protezione dei dati personali, per la definizione delle modalità di raccolta, gestione ed utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici indicati, nonché le modalità per assicurare l'interoperabilità degli stessi meccanismi in caso di sottoscrizione da parte dell'assicurato di un contratto di assicurazione con impresa diversa da quella che ha provveduto ad installare tale meccanismo;
- VISTO** il comma 1-ter, del citato articolo 32, secondo cui, *con decreto del Ministro dello sviluppo economico, sentito il Garante per la protezione dei dati personali, è definito uno standard tecnologico comune hardware e software, per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici, al quale le imprese di assicurazione dovranno adeguarsi entro due anni dalla sua emanazione*;



- VISTO** il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante il Codice in materia di protezione dei dati personali;
- VISTO** **il regolamento IVASS 27 marzo 2018, n. 37 che, in attuazione dei commi 2, 3 e 4, del citato articolo 132-ter, reca i criteri e le modalità per la determinazione da parte delle imprese di assicurazione degli sconti obbligatori, nonché la lista delle province a maggior tasso di sinistrosità;**
- TENUTO CONTO** che è in corso di adozione il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico che, in attuazione del citato articolo 132-ter, comma 1, lettera b), individua i previsti meccanismi elettronici;
- TENUTO CONTO** che è in corso di adozione il regolamento dell'IVASS, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Garante per la protezione dei dati personali che, in attuazione del citato articolo 32, del decreto-legge n. 1 del 2012, stabilisce le modalità di raccolta, gestione ed utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici, nonché le modalità per assicurare l'interoperabilità degli stessi meccanismi;
- RITENUTO di dover garantire il rispetto delle prescritte condizioni di interoperabilità, almeno con riferimento alle funzioni antifrode e per l'elaborazione delle tariffe;**
- CONSIDERATA** la necessità di definire in via generale le condizioni minime tecnologiche necessarie per l'offerta dei servizi connessi all'installazione degli indicati meccanismi antifrode, al fine di garantire il rispetto dei principi di concorrenzialità nel mercato assicurativo e la tutela dei consumatori attraverso la riduzione progressiva e significativa delle tariffe, e l'obbligo di adeguamento da parte delle imprese di assicurazione entro due anni dall'entrata in vigore del presente decreto;
- VISTO** il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009 sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati;
- VISTA** la direttiva 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014 concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio e che abroga la direttiva 1999/5/CE;
- VISTE** le norme ISO 9001:2008 in materia di qualità, nonché le specifiche norme ISO/TS 16949:2009 in ambito di progettazione e sviluppo di prodotti per il



settore “*automotive*”;

VISTA la norma CEI 79-56 in materia di requisiti funzionali e prove per sistemi di tipo “*black box*”;

VISTA la comunicazione ai sensi della direttiva (UE) 2015/1535 relativa alla procedura di informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell’informazione, nonché della direttiva 2016/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno, con nota del _____;

ACQUISITO il parere del Garante per la protezione dei dati personali per i profili di tutela della riservatezza nella raccolta, gestione e utilizzo dei dati raccolti dagli indicati meccanismi elettronici, con nota del _____

DECRETA

ART. 1

(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto si intendono per:
 - a) **“Codice”**: il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante il **Codice delle assicurazioni private**;
 - b) **“meccanismo elettronico”**: lo strumento *hardware*, denominato scatola nera o equivalente, o ulteriori dispositivi, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, installato sul veicolo e che, attraverso una dotazione *software* è in grado di registrare l’attività del veicolo e trasmettere i relativi dati a fini assicurativi (*definizione da coordinare secondo quanto riportato in nota all’articolo 5*);
 - c) **“standard tecnologico comune *hardware* e *software*”**: l’insieme delle caratteristiche e funzionalità tecniche, anche minime, che i meccanismi elettronici, devono possedere per garantire le funzioni connesse;
 - d) **“set minimo di dati o *minimum set of data* – *MSD*”**: l’insieme dei dati rilevati dai meccanismi elettronici per ricostruire la dinamica dei sinistri, necessario e sufficiente per la determinazione della



responsabilità in occasione del sinistro, ai sensi dell'articolo 132-ter del Codice, stabiliti dal regolamento IVASS, di concreto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Garante per la protezione dei dati personali;

- e) **“ulteriori seti di dati per servizi a valore aggiunto o *value added service – VAS*”**: dati ulteriori rispetto al set minimo di dati – MSD, rilevati dai meccanismi elettronici per l'erogazione di servizi assicurativi r.c. auto a valore aggiunto, per la determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri, l'elaborazione delle tariffe ed ogni altro servizio ed offerta contrattuale connessi ai precedenti, stabiliti dal regolamento IVASS di cui alla precedente lettera d);
- f) **“funzioni minime antifrode”**: l'insieme delle funzioni che, in base allo *standard* tecnologico comune *hardware* e *software*, i meccanismi elettronici devono garantire, per la determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri, **sulla base del set minimo di dati o *minimum set of data – MSD***;
- g) **“funzioni antifrode e per l'elaborazione delle tariffe”**: l'insieme delle funzioni che, in base alle configurazioni tecniche connesse all'offerta sul mercato di servizi a valore aggiunto, i meccanismi possono garantire per la determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri, l'elaborazione delle tariffe ed ogni altro servizio ed offerta contrattuale connessi ai precedenti, **sulla base dell'ulteriore set di dati per servizi a valore aggiunto o *value added services – VAS***;
- h) **“sinistro”**: ogni evento che abbia dato luogo ad una denuncia o ad una richiesta di risarcimento all'impresa, indipendentemente dal fatto che ne sia derivato un *crash*;
- i) **“allarme *crash*”**: la segnalazione registrata ed eventualmente inviata dal meccanismo elettronico installato su un veicolo a seguito di rilevazione di ogni evento che, in base all'impostazione del predetto meccanismo elettronico, abbia superato una certa soglia di accelerazione/decelerazione per una o più volte nell'arco di un periodo di tempo predeterminato e che, conseguentemente, sia stato registrato dal meccanismo elettronico stesso;
- l) **“*service provider*”**: fornitore di servizi infotelematici collegati alla registrazione delle attività dei veicoli a motore tramite meccanismi elettronici solidali con i veicoli stessi;
- m) **“decreto scatola nera”**: il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei



trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico che individua i meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati scatola nera o equivalenti, o ulteriori dispositivi;

- n) "regolamento IVASS": il provvedimento dell'Istituto per la Vigilanza sulle assicurazioni private, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico ed il Garante per la protezione dei dati personali, che stabilisce le modalità di raccolta, gestione ed utilizzo in particolare ai fini tariffari e della determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri, dei dati raccolti dai meccanismi elettronici, nonché le modalità per assicurare l'interoperabilità degli stessi meccanismi in caso di sottoscrizione da parte dell'assicurato di un contratto di assicurazione con impresa diversa da quella che ha provveduto ad installare tale meccanismo.

ART. 2

(Oggetto, ambito di applicazione e decorrenza)

1. Il presente decreto definisce lo *standard* tecnologico comune *hardware* e *software*, per la raccolta, gestione ed utilizzo dei dati acquisiti attraverso i meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, individuati con il **decreto scatola nera**.
2. Le imprese di assicurazione devono adeguarsi allo *standard*, nonché alle condizioni di interoperabilità e funzioni antifrode individuati ai successivi articoli, entro due anni dall'entrata in vigore del presente decreto, **nei termini di cui all'articolo 7**.

ART. 3

(Vincoli di interoperabilità e funzione antifrode)

1. Nel rispetto delle modalità operative definite dal regolamento IVASS, anche al fine di garantire l'interoperabilità dei meccanismi elettronici e le funzioni minime antifrode, ovvero per la sola determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri, è individuato lo *standard* tecnologico comune minimo, *hardware* e *software*, secondo quanto prescritto nel successivo articolo 4.
2. In ragione delle ulteriori possibili configurazioni tecniche connesse anche alle



diverse tipologie di servizi a valore aggiunto offerti sul mercato, restano vincolanti le condizioni di interoperabilità e le modalità definite dal regolamento IVASS di cui al comma 1, **almeno con riferimento alle funzioni antifrode e per l'elaborazione delle tariffe**, comunque presenti e rese nell'ambito degli indicati servizi.

ART. 4

(Individuazione dello *standard* tecnologico comune)

1. La progettazione, fabbricazione ed installazione anche successiva alla prima immatricolazione del veicolo, dei meccanismi elettronici di cui al presente decreto, devono avvenire in conformità a quanto stabilito con il decreto scatola nera.
2. **Fermo restando quanto stabilito all'articolo 3, comma 1 e nel rispetto delle indicazioni tecniche fornite con il decreto scatola nera, lo *standard* tecnologico comune minimo, al fine di garantire l'operatività delle funzioni minime antifrode, è così individuato:**
 - a) la configurazione *hardware* per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici deve garantire l'acquisizione e la registrazione, su supporto stabilmente installato sulla vettura, delle informazioni minime sufficienti alla individuazione dei parametri temporali, della posizione del veicolo ed alla misurazione delle attività dello stesso, in caso di sinistro;
 - b) la configurazione *software* deve garantire lo scarico e la rielaborazione delle informazioni registrate sul supporto, relative alle accelerazioni e decelerazioni, all'entità dell'impatto e ad ogni altro elemento minimo sufficiente alla sola ricostruzione della dinamica di eventuali sinistri occorsi al veicolo nei limiti della configurazione tecnologica attivata sul dispositivo.
3. **Fermo restando quanto stabilito all'articolo 3, comma 2 e nel rispetto delle indicazioni tecniche fornite con il decreto scatola nera, lo *standard* tecnologico comune, al fine di garantire la piena operatività delle funzioni antifrode e per l'elaborazione delle tariffe, è così individuato:**
 - a) la configurazione *hardware* per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici deve garantire l'acquisizione e la registrazione, anche continua, attraverso il supporto installato stabilmente



sulla vettura, delle informazioni necessarie alla individuazione dei parametri temporali, della posizione e misurazione delle attività del veicolo, attraverso l'utilizzo di sistemi di localizzazione e comunicazione delle informazioni acquisite ai fini assicurativi;

- b) la configurazione *software* deve garantire la trasmissione delle informazioni, anche in tempo reale ed in remoto, ovvero registrate sul supporto, relative alle accelerazioni e decelerazioni, all'entità dell'impatto, alla localizzazione del veicolo e ad ogni altro elemento necessario alla ricostruzione delle attività del veicolo, con particolare riferimento alla dinamica di eventuali sinistri occorsi al veicolo, all'elaborazione delle tariffe e ad ogni altro servizio connesso ai precedenti.
4. In ogni caso le imprese di assicurazione, ovvero gli ulteriori soggetti che gestiscono i dati raccolti dai meccanismi elettronici per conto delle stesse, devono disporre di adeguati sistemi di ricezione, memorizzazione ed elaborazione delle informazioni trasmesse e rilevanti ai fini della determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri, ovvero ai fini tariffari, in grado di preservarne l'integrità e la riutilizzabilità nel tempo, garantendone l'accessibilità nei casi e nei limiti previsti dalla legge.

ART. 5

(Specifiche funzionali relative ai dati)

(il contenuto del presente articolo sarà eventualmente definito in base agli esiti della consultazione pubblica avviata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – documento recante “schema di decreto scatole nere: requisiti funzionali minimi” – art. 3)

ART. 6

(Funzioni evolute nell'ambito dei servizi a valore aggiunto)

1. Con l'esclusione delle ulteriori funzioni **evolute** offerte sul mercato, ovvero dei servizi di **profilazione ad alta tecnologia delle abitudini di guida dell'assicurato**, di sicurezza ed assistenza assicurativa aggiuntivi rispetto al contratto di assicurazione r.c. auto, comunque connessi all'utilizzo dei meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, le componenti *hardware* e *software* dedicate a funzioni antifrode evolute, caratterizzate da



sistemi di localizzazione e comunicazione delle informazioni acquisite, in tempo reale, devono garantire le condizioni di interoperabilità ed il rispetto delle modalità operative definite con il **regolamento** IVASS, in caso di sottoscrizione da parte dell'assicurato di un contratto di assicurazione con impresa diversa da quella che ha provveduto ad installare tale meccanismo.

ART. 7

(Termini di adeguamento allo *standard* tecnologico comune *hardware* e *software*. Disciplina transitoria)

1. Dall'entrata in vigore del presente decreto, in via transitoria e fino all'adeguamento completo delle dotazioni tecnologiche già presenti sul mercato, i meccanismi elettronici di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b), devono rispettare lo *standard* di cui all'articolo 4, comma 2, del presente decreto.
2. Decorsi due anni dall'entrata in vigore del presente decreto, i meccanismi elettronici di cui all'articolo 1, comma 1, lettera **b)**, **di nuova installazione**, devono essere adeguati allo *standard* di cui all'articolo 4, comma 3, **nonché alle specifiche funzionali relative ai dati di cui all'articolo 5** (*cf. nota art. 5*).
3. In via transitoria ed in attesa della completa interoperabilità dei meccanismi elettronici, si applica la disciplina prevista dal regolamento IVASS in caso di sottoscrizione da parte dell'assicurato di un contratto di assicurazione r.c.auto con un'impresa diversa da quella che ha provveduto ad installare il meccanismo elettronico, senza costi per l'assicurato, nel rispetto dei principi di trasparenza e riduzione dei costi in caso di disinstallazione degli strumenti elettronici, ovvero di scambio di dati fra i soggetti terzi di cui al citato regolamento IVASS.
4. Con successivo decreto del Ministro dello sviluppo economico, sentito il Garante per la protezione dei dati personali, nel rispetto degli obblighi di informazione comunitaria concernenti la normativa tecnica nazionale, **tenuto conto dello stato della tecnologia in uso**, saranno definiti gli ulteriori eventuali *standard* tecnologici comuni, *hardware* e *software*, connessi agli aspetti tecnici di raccolta, gestione, comunicazione ed interoperabilità dei dati rilevati dai meccanismi elettronici.
5. Lo sconto di cui all'articolo 132-*ter*, comma 1, lettera b), del Codice, si applica anche con riferimento ai veicoli sui quali sono già installati o sono installati entro i due anni successivi alla data di pubblicazione del presente decreto, su proposta



dell'assicurazione, dispositivi elettronici che registrano l'attività del veicolo realizzando le funzionalità riportate all'articolo 4, comma 2, anche senza rispettare compiutamente le specifiche riportate all'articolo 5 (*cf. nota articolo 5*). Detti dispositivi elettronici sono equiparabili ai meccanismi elettronici descritti nel decreto scatola nera, ai fini dell'applicazione dell'articolo 145-bis del Codice.

ART. 8

(Trattamento dei dati e tutela della privacy)

1. I meccanismi elettronici sono configurati riducendo al minimo l'utilizzazione di dati personali, privilegiando, ove possibile, l'utilizzazione di informazioni aggregate.
2. In ogni caso, la raccolta, la gestione ed il trattamento dei dati personali, in relazione all'utilizzo dei meccanismi elettronici sono disciplinati dalle norme contenute nel regolamento IVASS che stabilisce le modalità di gestione ed utilizzo dei dati personali, in conformità al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante il Codice in materia di protezione dei dati personali.

Art. 9

(Pubblicazione ed entrata in vigore)

1. Il presente decreto, previa sottoposizione agli organi di controllo, sarà pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.
2. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione del provvedimento di cui all'articolo 1, comma 1, lettera m).

IL MINISTRO



Sintesi del contenuto

Articolo 1 - Definizioni

L'articolo reca le definizioni di maggior interesse utilizzate nel decreto ministeriale, tra cui quelle necessarie alla distinzione tra **funzioni minime antifrode** (basate sul *minimum set of data*) e **funzioni antifrode e per l'elaborazione delle tariffe** (rilevate tramite *value added service*).

Le **funzioni minime antifrode**, in particolare, garantiscono la determinazione della responsabilità in occasione dei sinistri (di rilievo, oltre che in termini processuali e di prova in giudizio, anche in termini di corretta applicazione del sistema *bonus-malus*); le **funzioni antifrode e per l'elaborazione delle tariffe**, invece, estendono il raggio di operatività alla elaborazione dei dati necessari alla determinazione di ogni altro servizio ed offerta contrattuale, connessi alla telematica assicurativa (ad esempio, offerte tariffarie basate sull'utilizzo del veicolo, sui chilometri percorsi, ecc.).

Articolo 2 – Oggetto, ambito di applicazione e decorrenza

L'articolo, oltre a prevedere l'applicazione degli *standard* tecnologici comuni ai meccanismi definiti dal cd. decreto "scatola nera", dispone che le imprese di assicurazione si adeguano ai citati *standard* ed alle connesse condizioni di interoperabilità e funzioni antifrode entro due anni, secondo i termini operativi previsti al successivo articolo 7.

Articolo 3 – Vincoli di interoperabilità e funzioni antifrode

L'articolo, richiamando le modalità operative definite dal regolamento IVASS sulla interoperabilità stabilisce, al comma 1, il vincolo in parola in ordine alle funzioni minime antifrode (per la determinazione della responsabilità in caso di sinistri).

Al comma 2, estende il suddetto vincolo di interoperabilità – avuto riguardo alla successiva fase di implementazione dei servizi a valore aggiunto – almeno con



riferimento alle funzioni antifrode e per l'elaborazione delle tariffe, presenti e rese nell'ambito dei servizi di telematica assicurativa.

L'articolo, pertanto, dispone l'obbligo di interoperabilità – nei modi e nelle forme definite dall'IVASS - almeno con riferimento ai servizi definiti antifrode e per la determinazione delle tariffe (ivi compresi i servizi tariffari di base connessi alle modalità di utilizzo dei veicoli e alle connesse offerte commerciali), secondo la tempistica di adeguamento.

Articolo 4 – Individuazione dello *standard* tecnologico comune

Nel rispetto dei vincoli di interoperabilità, l'articolo definisce due tipologie di *standard* tecnologico comune, al fine di garantire le funzioni minime antifrode (comma 2) e la piena operatività dei servizi in connessione alla elaborazione delle tariffe (comma 3).

Articolo 5 – Specifiche funzionali relative ai dati

(disposizione strettamente connessa agli esiti della consultazione sul cd. decreto “scatole nere”, ove è contenuta analogo previsione – cfr. nota articolo 5).

Articolo 6 – Funzioni evolute nell'ambito dei servizi a valore aggiunto

L'articolo esclude dagli obblighi di interoperabilità le ulteriori funzioni evolute offerte sul mercato, ovvero i servizi di profilazione ad alta tecnologia delle abitudini di guida dell'assicurato, di sicurezza ed assistenza assicurativa e aggiuntivi rispetto al contratto r.c. auto.

Viene tuttavia confermato che le componenti *hw* e *sw* dedicate alle funzioni antifrode evolute, cioè caratterizzate da sistemi di localizzazione e comunicazione in tempo reale (comunque connesse alla determinazione della responsabilità in caso di sinistri e per la determinazione tariffaria, estesa all'utilizzo del veicolo e ad ogni altra offerta commerciale connessa), devono rispondere alle medesime condizioni di interoperabilità definite dal provvedimento IVASS.



Articolo 7 – Termini di adeguamento allo *standard* tecnologico comune *hardware* e *software*. Disciplina transitoria

L'articolo stabilisce che dall'entrata in vigore del decreto e **fino all'adeguamento completo delle dotazioni presenti sul mercato**, i meccanismi elettronici devono rispettare almeno lo *standard* minimo antifrode.

Decorsi due anni dall'entrata in vigore del decreto, **i meccanismi elettronici di nuova installazione** devono essere adeguati almeno allo *standard* tecnologico evoluto di cui all'articolo 4, comma 3, nonché alle specifiche funzionali di cui all'articolo 5 (*cf. nota articolo 5*).

La disposizione mira, pertanto, a regolare una fase transitoria che garantisca il passaggio tecnologico senza incidere sulle condizioni commerciali di offerta della telematica assicurativa presenti oggi sul mercato.

Viene, inoltre, richiamata la disciplina transitoria che sarà oggetto di regolamentazione da parte di IVASS, avuto riguardo al processo di piena interoperabilità dei meccanismi, e la possibilità che - tenuto conto dello stato della tecnologia in uso – possano in futuro essere definiti ulteriori eventuali *standard* tecnologici comuni, *hardware* e *software*, connessi agli aspetti tecnici di raccolta, gestione, comunicazione ed interoperabilità dei dati rilevati dai meccanismi elettronici.

Quanto ai **termini di applicazione della scontistica**, viene chiarito che lo sconto previsto dalla legge si applica anche con riferimento ai veicoli sui quali sono già installati, o sono installati entro i due anni successivi, i dispositivi elettronici che registrano l'attività del veicolo realizzando le funzionalità riportate all'articolo 4, comma 2 (funzioni minime antifrode), anche senza rispettare compiutamente le specifiche riportate all'articolo 5 (*cf. nota articolo 5*), stabilendone la equiparabilità ai meccanismi elettronici descritti nel decreto scatola nera, ai fini dell'applicazione dell'articolo 145-*bis* del Codice (prova in giudizio).

Articolo 8 – Trattamento dei dati e tutela della privacy



L'articolo richiama la disciplina del Codice della privacy sul trattamento dei dati.

Articolo 9 – Pubblicazione ed entrata in vigore.

La disposizione prevede, tra l'altro, l'entrata in vigore del decreto successivamente alla pubblicazione del provvedimento che definisce il contenuto delle scatole nere.