

# Obblighi e divieti per il lavoro in autotrasporto

Pierluigi Rausei – Adapt professional fellow

Nella materia dell'orario di lavoro e dello svolgimento dei rapporti di lavoro nel settore dell'autotrasporto assumono un rilievo del tutto peculiare le ipotesi sanzionatorie poste a tutela del lavoro svolto dai soggetti addetti al trasporto su strada di cose o di persone, in base alla normativa comunitaria in argomento e al D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada) (1), dopo le modifiche apportate dalla legge 29 luglio 2010, n. 120 (2) (che ha introdotto molte e rilevanti novità), nonché dopo l'intervento dell'art. 20, commi 5, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito dalla legge 9 agosto 2013, n. 98 (in vigore dal 21 agosto 2013), che ha introdotto nell'art. 202 del D.Lgs. n. 285/1992 la possibilità, per chi trasgre-

disce, di ottenere una riduzione del 30% degli importi delle sanzioni pecuniarie irrogate qualora il pagamento avvenga entro 5 giorni dalla contestazione o notificazione (3) e, da ultimo, dopo l'entrata in vigore, in data 1° gennaio 2015, del D.M. 16 dicembre 2014 (G.U. 31 dicembre 2014, n. 302), come illustrato dalla Circolare n. n. 9209 del 31 dicembre 2014 del Ministero dell'Interno, che ha adeguato ulteriormente gli importi delle sanzioni in materia di dischi cronotachigrafi, apparecchi e di registrazione e modulo di controllo delle assenze.

Alla luce della più recente riforma del Codice della Strada, in attesa della sua riscrittura prossima futura (4), dunque, si propone in questo inserto un esame

(1) In argomento si vedano i contributi di: C. Infriccioli, F. Paesani, *Autotrasporto e tempi di guida: nuove sanzioni del codice della strada*, in *Guida al Lavoro*, 2015, n. 5, 43 s.; C. Infriccioli, F. Paesani, *Autotrasporto: tempi di guida e di lavoro*, in *Il Punto di Guida al Lavoro*, 2013, n. 7/8; P. Rausei, *Illeciti in materia di autotrasporto: tabelle delle sanzioni*, in *Dir. prat. lav.*, 2013, n. 34/35, Inserto; P. Rausei, *Illeciti in materia di autotrasporto: analisi delle fattispecie*, in *Dir. prat. lav.*, 2013, n. 32/33, Inserto; P. Rausei, *Vigilanza e sanzioni nell'autotrasporto. Riforma del Codice della strada*, in *Dir. prat. lav.*, 2010, 36, Inserto; P. Rausei, *Autotrasporto: nuovo sistema sanzionatorio*, in *Dir. prat. lav.*, 2010, 37, Inserto; R. Covino, *Tempi di guida e orario di lavoro: le ispezioni nell'autotrasporto*, in La Circolare di Lavoro e Previdenza, 2010, 8, 40 s.; A.R. Caruso, *Dischi cronotachigrafi: disciplina e controlli*, in *www.adapt.it*, 25 marzo 2010; D. Antolini, *Aziende di autotrasporto: gestione del personale e orario di lavoro*, in *Dir. prat. lav.*, 2009, 37, 2165 s.; F. Paesani, C. Infriccioli, *Tempi di guida nei trasporti su strada: aggiornate le sanzioni dal 1° gennaio 2009*, in *Guida lav.*, 2009, 4, 100 s.; G. Carmagnini, *Nuovo regolamento europeo in materia di tempi di guida*, in *Il vigile urbano*, 2006, 9; G. D'Imperio, *È legge il Regolamento (Ce) relativo all'autotrasporto*, in *Circolare di Lavoro e Previdenza*, 2007, 19; C. Infriccioli, F. Paesani, *I tempi di guida nei trasporti su strada*, in *Guida Lav.*, 2006, 45, Speciale; F. Meddri, *Cronotachigrafo. Aspetti normativi*, in *Crocevia*, 2006, 9; F. Paesani, C. Infriccioli, *La nuova disciplina europea dei tempi di guida nei trasporti su strada*, in *Guida lav.*, 2007, 16; F. Paesani, C. Infriccioli, *Tempi di guida nei trasporti su strada: le nuove sanzioni dal 1° gennaio 2007*, in *Guida lav.*, 2007, 8; P. Rausei, *Nuovi tempi di guida nell'autotrasporto: sistema sanzionatorio*, in *Dir. prat. lav.*, 2007, 33, Inserto. Cfr. anche le informazioni

contenute nei siti [www.codicedellastrada.net](http://www.codicedellastrada.net) e [www.traceproject.eu](http://www.traceproject.eu).

L'Autore è anche dirigente del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali. Le considerazioni contenute nel presente intervento sono frutto esclusivo del pensiero personale dell'Autore e non hanno carattere in alcun modo impegnativo per l'Amministrazione alla quale appartiene.

(2) Per un primo commento alle novità della legge n. 120/2010 si vedano i contributi raccolti in: AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Le guide operative*, in *Guida al Diritto*, Agosto 2010; AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa*, in *Italia Oggi*, Agosto 2010; V. Villanova, *Sanzioni più severe per gli autisti*, in *Il Sole 24 Ore*, 10 agosto 2010, 21.

(3) Cfr. in argomento le indicazioni offerte dal Ministero dell'Interno (con Circolari prot. n. 300/A/6333/13/101/20/21/1 del 12 agosto 2013; prot. n. 300/A/6409/13/131M/11/8/8 del 19 agosto 2013; prot. n. 300/A/6464/13/101/20/21/1 del 20 agosto 2013; prot. n. 300/A/7065/13/101/20/21/1 del 16 settembre 2013) e dal Ministero del Lavoro (con Lettera circolare 11 novembre 2013, prot. n. 19442). Per una prima analisi si rinvia a: C. Infriccioli, F. Paesani, *Autotrasporto: i primi chiarimenti sulla riduzione delle sanzioni*, in *Guida lav.*, 2013, 47, 20 s.; C. Infriccioli, F. Paesani, *Autotrasporto, sanzioni ridotte dopo il decreto del fare*, in *Guida lav.*, 2013, 39, 88-91.

(4) Si fa riferimento al disegno di legge Atto Camera n. 1588 recante «Delega al Governo per la riforma del codice della strada», approvato il 9 ottobre 2014 in testo unificato e trasmesso al Senato dove come Atto Senato n. 1638 si trova attualmente in corso di esame in VIII Commissione Lavori pubblici, comunicazioni. Cfr. in argomento D. Carola, *Appena un ritocco alle sanzioni e un Codice "snello" all'orizzonte*, in R. M.

# Inserto

complessivo della disciplina normativa e delle ipotesi sanzionatorie relative al lavoro nell'autotrasporto, in base alle disposizioni comunitarie (5) di cui ai Regolamenti CE n. 3821/1985 del Consiglio del 20 dicembre 1985 e n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 (6), tenendo conto evidentemente anche delle novità introdotte (alcune a far data dal 2 marzo 2015) dal Regolamento (Ue) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 febbraio 2014 in materia di apparecchi di controllo dei tempi di guida (7).

L'analisi viene operata, inoltre, seguendo le indicazioni offerte dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali con nota n. 13944 del 5 agosto 2010 e dal Ministero dell'Interno con Circolare n. 11310 del 12 agosto 2010, nonché dei successivi chiarimenti del Ministero dell'Interno con Nota n. 5033 del 1° giugno 2011 (8) e congiuntamente dai Ministeri dell'Interno e delle Infrastrutture e dei Trasporti con Circolare del 22 luglio 2011 (rispettivamente n. 300/A/6262/11/111/20/3 e n. 17598), elaborata sulla scorta della Decisione della Commissione Europea 2011(C) 3579 del 7 giugno 2011.

La normativa espone una peculiare forma di tutela con riguardo ai lavoratori addetti alla guida dei mezzi di trasporto su strada (9). Anzitutto in tema di orario di guida, *rectius* di "periodi" di guida, volgendosi a sanzionare il datore di lavoro che abbia fatto superare le nove (in particolari condizioni dieci) ore giornaliere di guida effettiva; in secondo luogo, per aver fatto guidare i lavoratori, oltre novanta ore complessive, nel periodo di due settimane consecutive. Analoga attenzione viene rivolta, rispettivamente, ai periodi di riposo settimanale e giornaliero nonché ai periodi di interruzione del viaggio che devono essere obbligatoriamente goduti dai conducenti.

Di notevole impatto, rispetto a tali profili, con particolare riferimento alla disciplina del riposo settimanale, si riveste il recente pronunciamento del Ministero

del Lavoro che con Circolare n. 7136 del 29 aprile 2015 (10) ha integrato e, di fatto, "corretto" il contenuto dispositivo dell'art. 8, par. 6, del Regolamento (Ce) n. 561/2006, imponendo, anche per gli autotrasportatori italiani, la fruizione del riposo compensativo "in blocco," vale a dire in modo unitario e non frazionato, alla medesima stregua degli altri colleghi europei secondo quanto espressamente previsto dai rispettivi testi normativi ufficiali.

Particolare tutela, si direbbe "preventiva", è altresì rivolta agli aspetti gestionali di questo tipo di attività lavorativa, con riferimento ai registri, ai fogli di registrazione, ai libretti individuali e ai dischi cronotachigrafi.

La normativa rientra a pieno titolo fra le norme sanzionatorie in materia di lavoro, prova ne sia che la vigilanza sugli illeciti amministrativi è affidata espressamente al Servizio Ispezione del Lavoro delle Direzioni territoriali del lavoro, oltretutto alla Polizia stradale, come appresso meglio si evidenzierà (11).

Soggetti destinatari delle verifiche e degli accertamenti sono in primo luogo i datori di lavoro, sia sotto forma di società che di ditta individuale, ma anche i lavoratori subordinati o autonomi quali conducenti o membri dell'equipaggio.

## Le disposizioni del Reg. (Ce) n. 561/2006

Nel procedere all'esame della normativa comunitaria, occorre segnalare che il Regolamento (Ce) n. 561/2006 del 15 marzo 2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, in vigore dall'11 aprile 2007, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (12), che ha modificato i Regolamenti del Consiglio (Cee) n. 3821/1985 e (Ce) n. 2135/1998 (13), contestualmente abrogando il Regolamento (Cee) n. 3820/1985 del Consiglio (14), ha determinato una significativa "rivoluzione" tanto nel sistema normativo in materia di

Attanasio, A. Palomba (a cura di), *Il Codice della Strada con le nuove sanzioni*, in *Guida al Diritto*, gennaio 2015, 7-8.

(5) L'inserimento delle norme di armonizzazione in materia di autotrasporto nel più generale contesto del diritto privato dell'Unione Europea è saldamente argomentato da G. Ricci, *Orario di lavoro*, in S. Sciarra, B. Caruso (a cura di), *Il lavoro subordinato*, in G. Ajani, G.A. Benacchio (diretto da), *Trattato di diritto privato dell'Unione Europea*, vol. V, Giappichelli, Torino, 2009, 159 ss.; cfr. anche M. Roccella, T. Treu, *Diritto del lavoro della Comunità Europea*, Cedam, Padova, 2009, 344-345.

(6) Ovviamente anche tenendo conto di quanto sancito dal D.M. 20 giugno 2007 e del Regolamento n. 581/2010/Ue della Commissione del 1° luglio 2010.

(7) Cfr. in merito le indicazioni operative offerte dal Ministero dell'Interno con Circolare 27 febbraio 2015, prot. n. 3001 e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Circolare 27 febbraio 2015, prot. n. 4409. Per una prima analisi si rinvia a C. Infriccioli, F. Paesani, *Autotrasporto, dal Regolamento Ue novità per i tempi di guida e riposo*, in *Guida lav.*, 2015, 15, 61-65.

(8) Una prima, puntuale, analisi in C. Infriccioli, F. Paesani, *Riposo settimanale nell'autotrasporto, i chiarimenti ministeriali*, in *Guida lav.*, 2015, 20, 16 s.

(9) Sul punto vedasi la Circolare Ministero del Lavoro n. 57 del 15 maggio 1995 e la successiva Lettera Circolare Ministero del Lavoro n. VII/II/226/B13 del 18 marzo 1999.

(10) Per un primo commento cfr. C. Infriccioli, F. Paesani, *Autotrasporto: i chiarimenti dell'Interno su tempi di guida, riposo e cronotachigrafo*, in *Guida lav.*, 2011, 25, 15 s.

(11) Per una disamina delle attività di vigilanza nel settore dell'autotrasporto si veda anche Davide Papa, *L'attività di vigilanza nel settore dell'autotrasporto*, in *Guida lav.*, 2014, 49, 47 s.

(12) Il Reg. (Ce) n. 561/2006 venne approvato anche sulla scorta della Comunicazione della Commissione Europea del 21 giugno 2001 *Verso un autotrasporto di qualità più sicuro e più concorrenziale nella Comunità*, cfr. G. Ricci, *Orario di lavoro cit.*, 161-162.

(13) Il Reg. (Ce) n. 2135/1998 del 24 settembre 1998 (pubblicato nella G.U.C.E. 9 ottobre 1998, n. L 274) ha modificato il Regolamento (Cee) n. 3821/1985 sugli apparecchi di controllo, introducendo il cronotachigrafo digitale.

(14) Il Reg. (Cee) n. 3820/1985 del 20 dicembre 1985 (*Regolamento del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada*), pubblicato nella G.U.C.E. 31 dicembre 1985, n. L 370 era entrato in vigore il 29 settembre 1986.

autotrasporto quanto relativo apparato sanzionatorio (15), che ora fa necessariamente riferimento all'adeguamento dettato dal D.M. 16 dicembre 2014 (in vigore dal 1° gennaio 2015).

Peraltro, la finalità del regolamento è sintetizzata dall'art. 1 del Reg. (Ce) n. 561/2006, laddove il Legislatore europeo dichiara di aver inteso disciplinare in modo nuovo «*periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e di merci su strada*», con lo specifico intento di «*armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre, con particolare riguardo al trasporto su strada, nonché di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale*».

Ne deriva, quindi, pianamente come il Reg. (Ce) n. 561/2006 tenda prioritariamente a dettare regole volte a garantire: la concorrenza fra i trasporti terrestri, la sicurezza stradale e il miglioramento delle condizioni di lavoro.

Proprio l'attenzione alle condizioni di lavoro dei lavoratori occupati dalle imprese di autotrasporto, ha spinto verso l'ulteriore impatto normativo del regolamento in esame, che ha introdotto norme (in parte in vigore dal 1° maggio 2006) miranti a: ottimizzare l'applicazione da parte degli Stati membri della normativa di tutela del settore dei trasporti su strada; ot-

timizzare, conseguentemente, il sistema dei controlli statali e comunitari; promuovere le migliori pratiche (*best practices*) nel settore.

Per espressa indicazione contenuta nell'art. 2 del Reg. (Ce) n. 561/2006 le disposizioni da esso introdotte trovano applicazione al trasporto su strada di merci, sia in conto terzi che in conto proprio (16), effettuato da veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate (autocarri, autotreni, autoarticolati) e di passeggeri effettuato da veicoli atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente (autobus, autosnodati).

Il Reg. (Ce) n. 561/2006 (ai sensi dell'art. 2, par. 2, dello stesso regolamento) si applica, a prescindere dal Paese in cui il veicolo è immatricolato, al trasporto su strada effettuato esclusivamente all'interno della Comunità Europea o fra la Comunità, la Svizzera e i Paesi che sono parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

Inoltre sono esentati dall'osservanza delle norme del regolamento (ai sensi dell'art. 3 dello stesso Reg. (Ce) n. 561/2006) i trasporti stradali effettuati a mezzo di:

a) veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri (17);

(15) Cfr. sul punto anche la Lettera circolare 19 aprile 2006, n. 352 del Ministero del lavoro che nel commentare il testo del D.M. 31 marzo 2006, relativo alla introduzione del tachigrafo digitale sui veicoli di nuova immatricolazione, resa obbligatoria dal Regolamento (Ce) n. 561/2006, con speciale riguardo alle modalità di conservazione e trasferimento dati, ha chiarito che «con il citato decreto è stato previsto che i dati giornalieri registrati sull'apparecchio di controllo digitale dovranno essere trasferiti dalle imprese di trasporto su un supporto esterno, che ne garantisca l'inalterabilità e la conservazione nel tempo, entro e non oltre tre mesi, mentre i dati contenuti nella carta tachigrafica (carta del conducente) dovranno essere trasferiti entro e non oltre tre settimane. L'obbligo di conservazione dei dati, secondo la normativa vigente, è di dodici mesi. Inoltre, sono stati introdotti specifici obblighi di informazione, di istruzione e di controllo a carico dei datori di lavoro nei confronti dei conducenti, mentre questi ultimi sono tenuti a rispettare i periodi di guida e di riposo secondo quanto previsto dalle disposizioni comunitarie e ad utilizzare in modo corretto l'apparecchio di controllo e le carte tachigrafiche».

(16) Per una definizione normativa del trasporto in conto proprio, rileva l'art. 31 della legge 6 giugno 1974, n. 298 (pubbl. in G.U. n. 200 del 31 luglio 1974), che lo definisce così: «Il trasporto di cose in conto proprio è il trasporto eseguito da persone fisiche ovvero da persone giuridiche, enti privati o pubblici, qualunque sia la loro natura, per esigenze proprie, quando occorrono tutte le seguenti condizioni: a) il trasporto avvenga con mezzi di proprietà o in usufrutto delle persone fisiche o giuridiche, enti privati o pubblici, che lo esercitano o da loro acquistati con patto di riservato dominio o presi in locazione con la facoltà di compera ed i preposti alla guida ed alla scorta dei veicoli, se non esercitate personalmente dal titolare della licenza, risultino lavoratori dipendenti; b) il trasporto non costituisca attività economicamente prevalente e rappresenti solo un'attività complementare accessoria nel quadro dell'attività principale delle persone, enti privati o pubblici predetti. Il regolamento di esecuzione specificherà le condizioni che debbono ricorrere affinché il trasporto sia da considerare attività complementare o accessoria dell'attività principale; c)

le merci trasportate appartengono alle stesse persone, enti privati o pubblici o siano dai medesimi prodotte e vendute, prese in comodato, prese in locazione o debbano esser da loro elaborate, trasformate, riparate, migliorate o simili o tenute in deposito in relazione ad un contratto di deposito o ad un contratto ad acquistare o a vendere».

(17) Il Ministero del Lavoro con risposta ad Interpello n. 24 del 4 agosto 2008 si è espressamente occupato della applicabilità del Reg. Ce n. 561/2006 nel caso in cui il percorso eseguito dallo stesso conducente sia complessivamente superiore ai 50 chilometri, sebbene organizzato in più linee e/o tratte, ciascuna delle quali inferiore ai 50 chilometri, sancendo che «il regolamento pare non trovare applicazione nelle ipotesi in cui il medesimo conducente esegua complessivamente un percorso superiore ai 50 km per avere effettuato più linee o tratte ciascuna delle quali inferiore ai 50 km. In altri termini, si esclude il criterio della "cumulabilità" delle singole tratte e/o linee eseguite dallo stesso conducente, considerando soltanto il singolo percorso che risulti superiore ai 50 km. Ne deriva, dunque, l'esclusione dell'adozione di parametri soggettivi, riferiti al conducente, in quanto ciò contrasterebbe con lo scopo perseguito dal regolamento medesimo di soddisfare imprescindibili esigenze di certezza applicativa, nonché di uniformità di disciplina». In questa stessa direzione si è mossa la Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 affermando che «per "servizio regolare di linea con un percorso non superiore a 50 chilometri" deve intendersi la corsa effettuata per una destinazione predeterminata su un itinerario, risultante dal titolo autorizzativo, esteso al massimo 50 chilometri, ancorché ripetuta o effettuata su linee diverse purché singolarmente non superiore a 50 chilometri». La medesima Circolare del 22 luglio 2011 ha poi ricordato che «il Decreto Ministeriale 31 gennaio 1997 (G.U. 27 febbraio, n. 48) nel dettare disposizioni in materia di trasporto scolastico ha previsto (art. 3, comma 3) che gli autobus e minibus o scuolabus adibiti al trasporto scolastico e rispondenti alle norme di cui al D.M. 18 aprile 1997 e successive modificazioni ed integrazioni, devono essere dotati di cronotachigrafo solo se utilizzati su percorsi superiori a 50 chilometri».

# Inserto

b) veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 40 chilometri orari;

c) veicoli di proprietà delle forze armate, della protezione civile, dei vigili del fuoco e delle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico o da questi noleggiati senza conducente, nel caso in cui il trasporto venga effettuato nell'ambito delle funzioni proprie di questi servizi e sotto la loro responsabilità;

d) veicoli, compresi quelli usati per operazioni di trasporto non commerciale di aiuto umanitario, utilizzati in situazioni di emergenza o in operazioni di salvataggio;

e) veicoli speciali adibiti ad usi medici;

f) carri attrezzi specializzati che operano entro un raggio di 100 km dalla propria base operativa;

g) veicoli sottoposti a prove su strada a fini di miglioramento tecnico, riparazione o manutenzione, e veicoli nuovi o trasformati non ancora messi in circolazione;

h) veicoli o combinazioni di veicoli, di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di merci (18);

i) veicoli commerciali che rientrano nella categoria dei veicoli storici a norma della legislazione dello Stato membro nel quale circolano e sono utilizzati per il trasporto non commerciale di passeggeri o di merci (19).

L'art. 45, paragrafo 1, n. 2, *lettera a)* del Regolamento (Ue) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 febbraio 2014 (pubblicato sulla G.U. dell'Ue n. L 60 del 28 febbraio 2014) (20), ha introdotto la *lettera a-bis)* nell'art. 3 del Regolamento n. 561/2006, per escludere dall'ambito di applicazione dello stesso regolamento anche i trasporti effettuati

con «veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione e che sono utilizzati solamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente» (21).

Recentemente la Circolare n. 5219 del 14 luglio 2014 del Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno ha escluso dal campo di applicazione del Reg. (Ce) n. 561/2006 i «veicoli appartenenti alle imprese della filiera dell'industria cineaudiovisiva, immatricolati autoveicoli per uso speciale secondo la definizione dell'art. 54, comma 1, *lettera g)*, del Codice della strada», ai sensi degli articoli 2, paragrafo 1, *lettera a)*, e 3, paragrafo 1, *lettera f)* dello stesso Reg. (Ce) n. 561/2006, trattandosi di autoveicoli immatricolati per uso speciale, non adibiti espressamente al trasporto merci, sancendo, quindi, l'esclusione anche dagli obblighi di installazione e utilizzo dell'apparecchio di controllo cronotachigrafo (analogico o digitale) (22).

Inoltre con il Decreto ministeriale 20 giugno 2007 («Esenzione dall'obbligo di rispetto dei tempi di guida e di riposo nel settore dei trasporti stradali e dall'obbligo di dotazione ed uso dell'apparecchio di controllo previsto dal regolamento (Cee) 3821/85 e successive modificazioni», in G.U. 10 ottobre 2007, n. 236) sono stati previsti ulteriori casi di esenzione dall'obbligo di rispetto dei tempi di guida e riposo per i seguenti veicoli (di cui all'art. 13, par. 1, *lett. d, h, j e l)*:

(18) La Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 sul punto specifico ha precisato: «Si ha pertanto che, se l'espletamento dell'attività di trasporto di cose viene effettuata con un complesso veicolare di massa complessiva fino a 7,5 tonnellate e la stessa avvenga a fini non commerciali, non vige l'obbligo di utilizzo del cronotachigrafo. Ove invece il trasporto di merce sia riconducibile a un'attività espletata a fini commerciali, il veicolo dovrà utilizzare il dispositivo cronotachigrafo in conformità alle disposizioni del Reg. (Ce) n. 561/2006».

(19) Con riferimento ai veicoli in manutenzione, l'allora Direzione provinciale del lavoro di Macerata con risposta a quesito n. 118 del 29 dicembre 2009 (in *www.lavoro.gov.it/DTL/MC*) ha affermato: «Con riguardo al secondo quesito, occorre preliminarmente affermare che l'attività esercitata da un conducente per trasferire un automezzo (senza utenti a bordo), dotato di tachigrafo analogico o digitale, presso una autofficina autorizzata per consentire le dovute verifiche, potrebbe essere esentata dalla normativa obbligatoria che governa il tachigrafo. Tuttavia per eliminare possibili rischi e conflittualità interpretative a seguito di controlli su strada, si consiglia all'autista di inserire comunque il disco analogico o la propria carta tachigrafica, giacché ciò consente di conservare una regolare registrazione di dischi analogici in successione temporale con una consecutività dei chilometri percorsi relativamente al veicolo in trasferimento momentaneo, ovvero, per il digitale, conservare regolare traccia del percorso con carta del conducente "inserita". Al momento, comunque, del ritiro del mezzo e qualora il tecnico dell'officina abbia avuto necessità di effettuare una

prova su strada, sarà conveniente per l'azienda chiedere la stampa dell'attività giornaliera con firma del tecnico e, nel caso in cui risulti una guida senza inserimento di carta o dischetto, dovrà farsi certificare, con firma dell'officina, che quel viaggio o quei chilometri sono stati effettuati effettivamente per prova su strada».

(20) Cfr. in merito le indicazioni operative offerte dalla Circolare congiunta del Ministero dell'Interno (prot. n. 3001) e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (prot. n. 4409) del 27 febbraio 2015. Per una prima analisi si rinvia a C. Infriccioli, F. Paesani, *Autotrasporto, dal Regolamento Ue novità per i tempi di guida e riposo*, in *Guida lav.*, 2015, 15, 61-65.

(21) La Circolare congiunta del Ministero dell'Interno (prot. n. 3001) e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (prot. n. 4409) del 27 febbraio 2015, richiamando la pronuncia della Corte di Giustizia nella causa C-128/04, esemplifica la fattispecie precisando che «il conducente di un veicolo appartenente ad un'impresa commerciale che, pur entro un raggio di cento chilometri, guida un autocarro di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate per trasportare merci vendute o destinate alla vendita, non è esente dal rispetto delle disposizioni del regolamento n. 561/2006, né lo è il conducente di un analogo veicolo appartenente ad un'impresa artigiana se il trasporto dei materiali, delle attrezzature o dei macchinari, serve a soddisfare le esigenze di altri dipendenti della stessa impresa ma non del conducente medesimo».

(22) Per una prima analisi del pronunciamento ministeriale si vedano C. Infriccioli, F. Paesani, *Autotrasporto: chiarimenti operativi del ministero dell'interno*, in *Guida lav.*, 2014, 35, 23 s.

- veicoli o combinazione di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati dai fornitori di servizi universali di cui all'art. 2, paragrafo 13, della Direttiva 97/67/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale; tali veicoli sono utilizzati solamente entro un raggio di 100 km dal luogo ove è basata l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente (nel testo attuale la disposizione è stata riformulata dall'art. 45, paragrafo 1, n. 2, lettera b) del Regolamento (Ue) n. 165/2014);
- veicoli impiegati nell'ambito di servizi fognari (23), di protezione contro le inondazioni, di manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, di manutenzione e controllo della rete stradale, di nettezza urbana (24), dei telegrafi, dei telefoni, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio;
- veicoli speciali che trasportano materiale per circhi o parchi di divertimento;
- veicoli impiegati per la raccolta del latte nelle fattorie e la restituzione alle medesime dei contenitori di

latte o di prodotti lattieri destinati all'alimentazione animale (25).

Da ultimo, riguardo al campo di applicazione del Reg. (Ce) n. 561/2006, va segnalato che la Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno (prot. n. 300/A/6262/11/111/20/3) e del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti (prot. n. 17598) del 22 luglio 2011 ha precisato che la circolazione di veicoli in aree private è sottratta all'ambito di applicazione delle disposizioni del Regolamento, ricordando, a titolo di esempio, l'attività svolta dal conducente di un veicolo tenuto al rispetto delle predette disposizioni all'interno di un cantiere o di una cava è esclusa dal computo dell'attività di guida giornaliera (26).

La medesima Circolare congiunta del 22 luglio 2011 ha chiarito che nel computo dei periodi di guida non devono essere ricomprese le "altre mansioni" svolte dal conducente che, invece, rientrano nel computo generale dell'orario di lavoro per la verifica del rispetto dell'orario di lavoro e dei tempi di riposo di cui al D.Lgs. n. 234/2007.

### Tempi di guida

Nell'analizzare il quadro normativo sui tempi di guida e corrispondentemente di riposo, occorre in primo luogo richiamare quanto disposto dall'art. 4 lett. j), del Reg. (Ce) n. 561/2006, che detta la definizione

(23) La Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 ha preso posizione riguardo ai veicoli utilizzati nell'attività di spurgo dei pozzi neri, precisando che «non rientrano nell'ambito di applicazione del Reg. (Ce) n. 561/2006, sia se immatricolati come autoveicoli ad uso speciale, a norma degli articoli prima citati (articolo 2, comma 1 lettera a), e articolo 3, comma 1, lett. f), del Reg. (Ce) n. 561/2006) sia se immatricolati come autoveicoli per trasporti specifici, a norma del D.M. 20 giugno 2007, in relazione all'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del Reg. n. 561/2006. In questa seconda ipotesi l'esenzione è però limitata al territorio nazionale».

(24) In argomento rileva la Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 che ha specificato puntualmente che i veicoli impiegati nell'ambito dei servizi di nettezza urbana, sono «quei veicoli adibiti alla raccolta dei rifiuti, prelevati dal produttore o dalla pubblica via per essere trasportati al primo centro di raccolta utile, anche se fuori dal territorio comunale in cui avviene la raccolta e se circolanti a vuoto», precisando ulteriormente che «non sono, invece, compresi nell'esenzione i veicoli adibiti al trasporto di rifiuti da un centro di raccolta all'altro o da un centro di raccolta ad uno di smaltimento». Quanto alla giurisprudenza, riguardo ai trasporti dei rifiuti, va segnalata, sia pure con riferimento al previgente Regolamento, la pronuncia della Cass. Civ., Sez. I, 7 settembre 2001, n. 11481, secondo cui: «l'esclusione dell'obbligo del cronotachigrafo per i servizi di nettezza urbana è ristretta al caso in cui il trasporto dei rifiuti debba avvenire sino ad un vicino punto di raccolta e non trova invece applicazione nel caso di trasporto su lunghe tratte stradali ed autostradali» (confermamente si era pronunciata la Corte di Giustizia delle Comunità Europee, Sezione I, sentenze C-335/94 e C-39/95 del 21 marzo 1996, secondo cui: «l'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, deve essere interpretato, allorché include tra le categorie di trasporti esclusi dal campo d'applicazione del regolamento quelli effettuati per mezzo di veicoli adibiti al servizio della nettezza urbana,

nel senso che comprende i veicoli adibiti alla raccolta di rifiuti di tutti i tipi che non costituiscano oggetto di una disciplina più specifica, nonché al loro trasporto a breve distanza, nell'ambito di un servizio generale di interesse pubblico effettuato direttamente dalle autorità pubbliche o da imprese private sotto il controllo di queste»). Più di recente, con riferimento al vigente Reg. Ce n. 561/2006, il Giudice di Pace di Macerata con sentenza 19 luglio 2011, n. 323 ha affermato: «In base all'art. 1 del Decreto 20 giugno 2007 non si applicano ai veicoli impiegati ai servizi di nettezza urbana le disposizioni riguardanti i tempi di guida e le interruzioni e periodi di riposo. Peraltro non si ravvisa un criterio di differenziazione fra il servizio di nettezza urbana ed il trasporto dei rifiuti in discarica, poiché il trasporto in discarica ne costituisce una componente essenziale. Di conseguenza tali mezzi sono esentati dalla tenuta del cronotachigrafo e dal rispetto generale della normativa sui tempi di guida, le interruzioni ed i periodi di riposo». Posizione in seguito condivisa espressamente dal Ministero del Lavoro con nota n. 10651 del 7 giugno 2012.

(25) I veicoli già elencati nel testo e quelli adibiti a scuola guida per l'ottenimento della patente di guida o dell'attestato di idoneità professionale e per il relativo esame, purché non utilizzati per il trasporto di persone o di merci a fini di lucro (di cui all'art. 13, par. 1, lett. g) sono altresì dispensati dall'obbligo di dotazione del cronotachigrafo.

(26) La Circolare del 22 luglio 2011, peraltro, segnala che «poiché questa attività impegna il conducente in un lavoro che non gli consente di godere liberamente del proprio tempo, la stessa non può comunque essere considerata come riposo giornaliero o settimanale», per cui deve «essere comunque registrata»; tale registrazione «per i veicoli dotati di cronotachigrafo analogico, può avvenire attraverso annotazioni manuali sul foglio di registrazione in cui sia registrata l'attività come permanenza sul lavoro», mentre per i veicoli con tachigrafo digitale «l'attività di cui trattasi può essere registrata selezionando sull'apparecchio di controllo l'opzione out of scope o equivalente».

# Inserto

del “tempo di guida” individuato, precisamente, come «*la durata dell'attività di guida registrata automaticamente o semiautomaticamente*» dall'apparecchio di controllo di cui all'allegato I e all'allegato IB del Reg. (Cee) n. 3821/85, ovvero “*manualmente*”, come richiesto dall'art. 16, par. 2, del Reg. (CEE) n. 3821/85.

Ciò premesso ci si può occupare dell'art. 6 del Reg. (CE) n. 561/2006 che disciplina i periodi di guida, sempre in ragione della premessa definitoria di cui all'art. 4, lett. k), dello stesso Reg. (CE) n. 561/2006, che definisce il periodo di guida giornaliero come quel periodo, complessivamente considerato, trascorso da un lavoratore conducente alla guida di un veicolo «*tra il termine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio del periodo di riposo giornaliero seguente o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale*», tale periodo non può superare la durata massima ordinaria di 9 ore (art. 6, par. 1).

Una deroga è ammessa, con estensione dell'orario di guida giornaliero fino a 10 ore, a condizione che ciò non avvenga più di due volte nell'arco di una stessa settimana.

Tenendo presente che per “settimana” deve intendersi il periodo di tempo «*compreso tra le ore 00.00 di lunedì e le ore 24.00 della domenica*» (art. 4, lett. i, Reg. (Ce) n. 561/2006), a norma del nuovo regolamento comunitario il periodo di guida settimanale, e cioè il tempo passato complessivamente alla guida nel corso di una settimana (art. 4, lett. l), Reg. (Ce) n. 561/2006), non deve superare le 56 ore (art. 6, par. 2) e l'orario di lavoro dell'autista non può comunque superare il limite massimo di 60 ore stabilito dalla Direttiva 2002/15/Ce dell'11 marzo 2002 (G.U.C.E. 23 marzo 2002, n. L 80), così come recepita dal Legislatore italiano con il D.Lgs. 19 novembre 2007, n. 234 (G.U. 17 dicembre 2007, n. 292), di cui si dirà meglio nel prosieguo.

Peraltro, nell'arco di due settimane consecutive, il periodo di guida (cd. “bisettimanale”) non può superare le 90 ore complessive (art. 6, par. 3) (27).

(27) Così, ad esempio, se la guida di una settimana è stata pari a 54 ore (6 giorni a 9 ore), nella settimana successiva non potrà essere superato il limite delle 36 ore di guida. La circolare ministeriale del 22 luglio 2011 riporta espressamente due esempi di pianificazione settimanale: uno corretto, che vede lo schema I settimana 56 ore, II settimana 34 ore, III settimana 56 ore, IV settimana 34 ore; uno non corretto, che vede la sequenza I settimana 34 ore, II settimana 56 ore, III settimana 56 ore, IV settimana 34 ore (laddove nella II e III settimana si superano le 90 ore).

(28) La Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 ricorda, con riferimento agli artt. 29 e 30 del Regolamento (CE) n. 1073/2009, che «dal 4 giugno 2010, all'art. 8, Reg. (Ce) n. 561/2006, dopo il paragrafo 6 è stato aggiunto il paragrafo 6bis, che deroga alla disposizione di cui al precedente par. 6, in materia di servizi occasionali di trasporti internazionali di passeggeri, ammettendo il rinvio del periodo di riposo settimanale di dodici periodi di 24 ore consecutivi al massimo, a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare».

(29) L'art. 12 del Reg. Ce n. 561/2006 stabilisce espres-

La Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 in argomento ha precisato che «*il conducente può guidare fino a 56 ore in una settimana a condizione che, sommandovi le ore di guida della settimana precedente, o quelle della settimana successiva, non si superino in nessun caso le 90 ore complessive di guida*», chiarendo, inoltre, che «*nella pianificazione dell'attività settimanale di guida dei conducenti, occorre quindi sempre tenere conto sia della guida totalizzata nella settimana precedente sia di quella che potrà essere la guida nella settimana successiva; in pratica, comunque si consideri una settimana di guida, sia che venga associata alla precedente sia che venga correlata alla successiva, non si devono mai superare le 90 ore complessive di guida e, naturalmente, neanche le 56 ore per ogni singola settimana*».

Deroghe specifiche (28) ai limiti di guida così sanciti sono riconosciute espressamente dall'art. 12 del Reg. (Ce) n. 561/2006 (29) che consente, appunto, di derogare alle disposizioni dell'art. 6, nei casi in cui il conducente si trovi costretto a dover proseguire la marcia per raggiungere un posto di sosta adeguato e sicuro per la propria persona, per l'automezzo ovvero per il carico. Lo stesso art. 12 stabilisce le condizioni necessarie per fruire della deroga, vale a dire che il conducente:

- non deve trovarsi in situazione tale da compromettere la sicurezza stradale;
- deve annotare, tempestivamente (al più tardi nel momento in cui raggiunge il punto di sosta più appropriato) e specificamente, sul foglio di registrazione del cronotachigrafo analogico o digitale (in tal caso sul nastrino di stampa) il motivo esatto della deroga (30).

Peraltro la Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 ha sancito che un riposo di durata inferiore a 7 ore comporta il calcolo cumulativo dei periodi di guida che lo precedono e di quelli che lo seguono, in quanto non intervallati dal riposo dovuto, con il superamento del tem-

mente: «a condizione di non compromettere la sicurezza stradale e per poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni degli articoli da 6 a 9 nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge il punto di sosta più appropriato».

(30) La norma sulla deroga ai tempi di guida sembra andare incontro alle esigenze degli autisti che effettuano trasporti per lunghe distanze i quali, esauriti i tempi massimi di guida, sono costretti a fermarsi per effettuare il riposo obbligatorio contemplato dalla norma in orari e condizioni che non assicurano generalmente l'effettivo recupero fisiologico obbligatorio tutelato dal Legislatore (ad esempio, la sosta nelle prime ore del pomeriggio estivo in piazzola di sosta dell'autostrada), d'altro canto l'art. 12 del Reg. Ce n. 561/2006 non potrà essere invocato sistematicamente ma dovrà riguardare singole fattispecie rispettose delle condizioni sancite dal Legislatore comunitario.

po di guida giornaliero consentito e l'applicazione della sanzione conseguente unitamente a quella per la durata inferiore del riposo giornaliero.

L'art. 174, commi 4-7, del D.Lgs. n. 285/1992 introduce per i tempi di guida un sistema sanzionatorio su tre differenti soglie di penalità:

- *superamento del periodo di guida giornaliero*: fino al 10% (54 minuti nel caso di periodi di 9 ore oppure 1 ora nel caso di periodi di 10 ore) (31) sanzione da 40 euro a 161 euro; da oltre il 10% al 20% (da 55 minuti a 1 ora e 48 minuti nel caso di periodi di 9 ore oppure da 1 ora e 1 minuto a 2 ore nel caso di periodi di 10 ore) (32) sanzione da euro 319 a euro 1.275; da oltre il 20% in su (da 1 ora e 49 minuti in su nel caso di periodi di 9 ore oppure da 2 ore e 1 minuto in su nel caso di periodi di 10 ore) (33) sanzione da 425 euro a 1.699 euro;

- *superamento del periodo di guida settimanale*: fino al 10% (fino a 5 ore e 36 minuti) (34) sanzione da 40 euro a 161 euro (35); da oltre il 10% al 20% (da 5 ore e 37 minuti fino a 11 ore e 12 minuti) (36) sanzione da 266 euro a 1.062 euro; da oltre il 20% in su (da 11 ore e 13 minuti) (37) sanzione da 425 euro a 1.699 euro;

- *superamento del periodo di guida bisettimanale*: fino al 10% (fino a 9 ore) (38) sanzione da 40 euro a 161 euro; da oltre il 10% al 20% (da 9 ore e 1 minuto

fino a 18 ore) (39) sanzione da 266 euro a 1.062 euro; da oltre il 20% in su (da 18 ore e 1 minuto in su) (40) sanzione da 425 euro a 1.699 euro.

Le sanzioni sono aumentate di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2bis).

## Interruzioni

Ai sensi dell'art. 7 del Reg. (Ce) n. 561/2006, gli autisti durante la loro prestazione lavorativa, dopo un periodo di guida consecutiva di quattro ore e mezza (41), devono osservare un'apposita interruzione, cioè di un periodo in cui i conducenti non possono guidare o svolgere altre mansioni e che serve unicamente al loro riposo (art. 4, *lett. d*), Reg. (Ce) n. 561/2006) (42). Di norma tale interruzione deve essere *unitaria* e di durata pari ad almeno 45 minuti consecutivi.

L'interruzione unitaria può essere però sostituita da una interruzione *frazionata* costituita da due (e soltanto due) distinte pause, di durata predeterminata – una di almeno 15 minuti e l'altra immediatamente successiva di almeno 30 minuti –, intercalate nel periodo di guida in modo da assicurare comunque una interruzione complessiva di 45 minuti ogni quattro ore e mezza (43). La Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 ha

(31) Sul punto la Circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida giornalieri, rispettivamente: da 9 ore e 1 minuto fino a 9 ore e 54 minuti, da 10 ore e 1 minuto fino a 11 ore.

(32) La Circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida giornalieri, rispettivamente: da 9 ore e 55 minuti fino a 10 ore e 48 minuti, da 11 ore e 1 minuto fino a 12 ore.

(33) La Circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida giornalieri, rispettivamente: da 10 ore e 49 minuti in su, da 12 ore e 1 minuto in su.

(34) Sul punto la Circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida settimanali fino a 61 ore e 36 minuti.

(35) La sanzione indicata nel testo viene individuata secondo quanto precisato dalla Circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'Interno «qualora il superamento del limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale sia contenuto entro il 10 per cento si applica – a carattere residuale – il comma 4° dell'art. 174 del CDS (che fa generico riferimento al superamento della durata dei periodi di guida, che possono essere giornalieri, settimanali e bisettimanali)».

(36) La Circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida settimanali compresi tra le 61 ore e 37 minuti e le 67 ore e 12 minuti.

(37) La Circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida settimanali da 67 ore e 13 minuti in su.

(38) Sul punto la Circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida bisettimanali fino a 99 ore.

(39) La Circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida bisettimanali da 99 ore e 1 minuto a 108 ore.

(40) La Circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida bisettimanali da 109 ore in su.

(41) A proposito della determinazione del «periodo di guida di quattro ore e mezza» la Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 ha chiarito che «deve essere presa in esame la sola attività di guida del veicolo e non anche le altre mansioni» (come ad esempio la permanenza sul lavoro per assistere alle operazioni di carico e scarico ovvero la pulizia del veicolo), precisando che «le attività diverse dalla guida, comprese nella definizione di orario di lavoro di cui al D.Lgs. n. 234/2007, potranno eventualmente essere valutate per il rispetto delle disposizioni di quest'ultimo decreto».

(42) A norma dell'art. 9, par. 2, Reg. Ce n. 561/2006, il tempo impiegato dal conducente per recarsi al luogo in cui deve prendere in consegna il veicolo o per ritornarne (se il veicolo non si trova nel suo luogo di residenza né presso la sede di attività del datore di lavoro) non può essere considerato né interruzione, né come riposo, salvo che l'autista si trovi a bordo di una nave traghetto o di un convoglio ferroviario e disponga di una branda o di una cuccetta (possono operare però le deroghe riconosciute dall'art. 12 del Reg. Ce n. 561/2006).

(43) La normativa introdotta dal Reg. Ce n. 561/2006 prevede, come si è detto nel testo, a differenza dell'abrogato Regolamento (Ce) n. 3820/85 (che prevedeva fino a tre periodi di 15 minuti ciascuno), un possibile frazionamento delle interruzioni di guida soltanto con due ripartizioni "rigide" intercalate della pausa: la prima "di almeno" 15 minuti e la seconda "di almeno" 30 minuti. Ciò significa, dunque, che anche qualora la prima interruzione frazionata dovesse essere superiore a 15 minuti, la seconda dovrà in ogni caso avere una durata obbligatoria di almeno 30 minuti (e in tal caso l'interruzione frazionata

# Inserto

puntualizzato che la sequenza delle interruzioni richiamate è «*tassativa e non può essere oggetto di inversione o modificazione*».

L'interruzione può non essere osservata, in nessuna delle due forme consentite, qualora dopo le quattro ore e mezza di guida consecutiva abbia inizio un periodo di riposo.

Operano inoltre anche per l'art. 7 le deroghe riconosciute dall'art. 12 del Reg. (Ce) n. 561/2006 nei casi in cui il conducente si trovi costretto a dover proseguire la marcia per raggiungere un posto di sosta adeguato e sicuro alle condizioni già segnalate.

Inoltre, con Nota n. 5033 del 1° giugno 2011 il Ministero dell'Interno ha precisato che l'interruzione della pausa è consentita, senza sanzioni, qualora sussistano circostanze straordinarie (44), ragioni di emergenza ovvero si debba ottemperare a specifici ordini impartiti da organi di polizia o da altra autorità, in conseguenza di cui si debba procedere a spostare il veicolo, a condizione che l'interruzione abbia durata di «*alcuni minuti*» e vi siano apposite annotazioni manuali da parte del conducente sul foglio di registrazione (cronotachigrafo analogico) o sullo stampato (cronotachigrafo digitale) dell'evento straordinario ed eccezionale che ha causato la temporanea interruzione (ove possibile con visto dell'organo di polizia o dell'autorità che ha disposto lo spostamento del veicolo). Successivamente la Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 ha ribadito tali indicazioni.

Nella medesima Nota n. 5033/2011, peraltro, il Ministero dell'Interno, ai fini del calcolo del periodo di guida continuativo, ammette il ricorso da parte degli organi di controllo dovrebbero ad una tolleranza nei confronti dei conducenti di veicoli che effettuano soste frequenti o viaggi con ripetute operazioni di carico e scarico, dotati di tachigrafo digitale: tale tolleranza può essere applicata sottraendo un minuto per ciascun periodo di guida continuato, dopo una sosta, per un massimo di 15 minuti su un periodo di guida di quattro ore e mezza. Più di recente la Circolare congiunta del 22 luglio 2011 ha ribadito tali indicazioni, precisando tuttavia che la tolleranza può essere concessa soltanto ai periodi di guida, e non alle inter-

ruzioni o ai riposi giornalieri, e a condizione che si abbia la prova delle frequenti soste effettuate.

Inoltre la Circolare del 22 luglio 2011 ha precisato che a seguito delle modifiche tecniche apportate all'Allegato IB del Reg. (Cee) n. 3821/85, dal Regolamento (Ce) n. 1266/2009 della Commissione del 16 dicembre 2009 (45), in vigore dal 1° ottobre 2011, l'intero minuto sarà considerato come l'attività di maggiore durata verificatasi entro quel minuto e pertanto la richiamata tolleranza non può trovare più applicazione per i tachigrafi omologati dopo tale data.

L'art. 174, comma 8, per il mancato rispetto delle interruzioni previste prevede la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 163 euro a 653 euro che è aumentata di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2bis).

## Riposi

Con l'art. 8 del Reg. (Ce) n. 561/2006 sono stati ridefiniti e disciplinati *ex novo* i riposi giornalieri e settimanali degli autisti, cioè quei periodi ininterrotti durante i quali i conducenti possono disporre liberamente del loro tempo (art. 4, lett. f), Reg. (Ce) n. 561/2006) (46).

## Riposi giornalieri

Dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna deve godere di un periodo di *riposo giornaliero regolare* e quindi di un riposo ininterrotto di almeno 11 ore, oppure, in alternativa, di due periodi di riposo, il primo di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione (art. 8, par. 2). Sono consentiti, comunque, periodi di *riposo giornaliero ridotto*, fino a un massimo di tre volte tra due periodi di riposo settimanale, e cioè un riposo giornaliero ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore (art. 8, par. 4).

Gli autisti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero nell'arco delle 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale. In caso di multipresenza, vale a dire nelle situazioni in cui, durante il periodo di guida (compreso fra due riposi giornalieri consecutivi o fra un riposo giornaliero e un riposo settimanale) ci sono a bor-

supererà i 45 minuti). Analogamente, per qualsiasi minor durata di uno dei due frazionamenti pure a fronte di una interruzione complessiva di 45 minuti (sarà sanzionabile l'interruzione frazionata articolata in uno stop di 20 minuti e un secondo di 25 minuti, essendo la seconda interruzione inferiore ai 30 minuti minimi, e così pure quella frazionata in due pause una di 12 minuti e l'altra di 33 minuti, essendo in questo caso irregolare la prima interruzione perché inferiore a 15 minuti). Cfr. D. Antolini, *Aziende di autotrasporto: gestione del personale e orario di lavoro* cit., 2166-2167.

(44) Gli esempi riportati nella nota ministeriale di interruzione della pausa per spostare il veicolo sono: anticipare le operazioni di carico/scarico della merce per sopravvenute ed improcrastinabili esigenze organizzative del terminal che ha necessità di liberare urgentemente l'area destinata al carico/scarico e

non dispone di propri autisti da destinare a tale attività; fare defluire il traffico in un'area di parcheggio su disposizione dell'organo di Polizia Stradale.

(45) Il Reg. (Ce) n. 1266/2009 ha provveduto ad adeguare per la decima volta al progresso tecnico il Reg. (Cee) n. 3821/85 del Consiglio relativamente all'apparecchio di controllo nei trasporti su strada.

(46) Il tempo impiegato dal conducente per recarsi sul luogo di presa in consegna o di rilascio del veicolo, quando il veicolo non si trova presso la sede aziendale o nel luogo di residenza dell'autista, non può essere considerato riposo né interruzione (a meno che il conducente non viaggi a bordo di una nave o di un treno e disponga di apposita cuccetta o branda, ma va considerato e valorizzato come "altre mansioni").

do del veicolo almeno due conducenti (art. 4, *lett. f*), Reg. (Ce) n. 561/2006), i conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero di almeno 9 ore nell'arco di 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale (art. 8, par. 5).

Come chiarito dalla Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011, per potersi considerare "multipresenza", al fine di disporre di un arco temporale di riferimento più ampio per la fruizione del riposo giornaliero, il secondo conducente deve essere sempre a bordo del veicolo per l'intera durata del viaggio, l'unica eccezione a tale regola è prevista dall'art. 4, *lett. o*), del Reg. (Ce) n. 561/2006, che consente di ricomprendere nel regime della "multipresenza" anche l'ipotesi in cui il secondo conducente non si trova a bordo del veicolo per la prima ora dall'inizio del viaggio.

L'art. 174, commi 4-6, del D.Lgs. n. 285/1992 introduce per il mancato rispetto dei riposi giornalieri un sistema sanzionatorio su tre differenti soglie di penalità:

- fino al 10% (fino a 1 ora e 6 minuti per periodi di 11 ore; fino ad 1 ora e 12 minuti per periodi di 12 ore; fino a 54 minuti per periodi di 9 ore) (47) sanzione da 213 euro a 850 euro;
- da oltre il 10% al 20% (da 1 ora e 7 minuti a 2 ore e 12 minuti per periodi di 11 ore; da 1 ora e 13 minuti a 2 ore e 24 minuti per periodi di 12 ore; da 55 minuti a 1 ora e 48 minuti per periodi di 9 ore) (48) sanzione da 372 euro a 1.488 euro;
- da oltre il 20% in su (da 2 ore e 13 minuti in su per periodi di 11 ore; da 2 ore e 25 minuti in su per periodi di 12 ore; da 1 ora e 49 minuti in su per periodi di 9 ore) (49) sanzione da 425 euro a 1.699 euro.

Le sanzioni sono aumentate di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma *2bis*).

### Riposi settimanali

Il riposo settimanale viene disciplinato, dall'art. 8, par. 6, del Reg. (Ce) n. 561/2006, considerando il corso di due settimane consecutive, secondo due principi generali:

- il riposo settimanale comincia non più tardi di sei periodi di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo settimanale;
- un periodo di riposo settimanale che viene a cadere, nel calendario, in due distinte settimane consecutive può essere conteggiato soltanto in una delle due, ma mai in entrambe.

Nell'arco delle due settimane, dunque, gli autisti devono effettuare, alternativamente:

- 1) due periodi di *riposo settimanale regolare*, vale a dire con due riposi di almeno 45 ore ciascuno;
- 2) un periodo di riposo settimanale regolare (almeno 45 ore) ed un periodo di *riposo settimanale ridotto* di almeno 24 ore, tale riduzione, tuttavia, deve essere compensata da un riposo equivalente preso non oltre la fine della terza settimana successiva alla settimana interessata dal riposo ridotto e attaccato a un ulteriore periodo di riposo di almeno 9 ore.

Il recente pronunciamento del Ministero del Lavoro con n. 7136 del 29 aprile 2015 (50) ha integrato e, di fatto, "corretto" il contenuto dispositivo dell'art. 8, par. 6, del Regolamento (Ce) n. 561/2006, imponendo, anche per gli autotrasportatori italiani, la fruizione del riposo compensativo "in blocco," vale a dire in modo unitario e non frazionato, alla medesima stregua degli altri colleghi europei secondo quanto espressamente previsto dai rispettivi testi normativi ufficiali (51).

L'art. 174, comma 7, del D.Lgs. n. 285/1992 introduce per il mancato rispetto dei riposi settimanali un sistema sanzionatorio su due differenti soglie di penalità (fino al 10%, infatti, non sono previste sanzioni) (52); da oltre il 10% al 20% (da 4 ore e 31 minuti a 9 ore nel caso di periodi di 45 ore oppure da 2 ore e 25 minuti a 4 ore e 48 minuti in su nel caso di pe-

(47) Sul punto la Circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni comprese, rispettivamente, tra: le 10 ore e 59 minuti e le 9 ore e 54 minuti; le 11 ore e 59 minuti e le 10 ore e 48 minuti; le 8 ore e 59 minuti e le 8 ore e 6 minuti.

(48) La Circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni comprese, rispettivamente, tra: le 9 ore e 53 minuti e le 8 ore e 48 minuti; le 10 ore e 47 minuti e le 9 ore e 36 minuti; le 8 ore e 5 minuti e le 7 ore e 12 minuti.

(49) La Circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per riposo giornaliero che risulta inferiore, rispettivamente, a: 8 ore e 48 minuti; 9 ore e 36 minuti; 7 ore e 12 minuti.

(50) Per un primo commento cfr. C. Infriccioli, F. Paesani, *Autotrasporto: i chiarimenti dell'Interno su tempi di guida, riposo e cronotachigrafo*, in *Guida lav.*, 2011, 25, 15 s.

(51) La nota ministeriale muove dalla circostanza che viene rilevata una discrasia «rispetto alla traduzione della medesima norma nella quasi totalità delle altre lingue ufficiali dell'Unione». Secondo la normativa italiana in vigore, in effetti, in caso

di riposo settimanale ridotto si potrebbe «considerare compensata la riduzione del riposo settimanale anche attraverso la fruizione del riposo equivalente in più frazioni, a condizione che le stesse siano prese entro la fine della terza settimana successiva e che siano attaccate ad un altro periodo di riposo di almeno nove ore». Al contrario, come rileva la nota ministeriale, «il testo letterale della norma, nella maggior parte delle lingue ufficiali dell'Unione, non consente al datore di lavoro di ripartire in più frazioni il credito orario complessivo del lavoratore per le ore di riposo settimanale non goduto, come invece parrebbe consentito, in via interpretativa, dal testo della norma in lingua italiana». La nota n. 7136/2015 offre, quindi, una interpretazione adeguatrice che rende possibile fruire del riposo settimanale equivalente o compensativo in modo non frazionato, imponendo che il riposo sia goduto "in blocco", in una sola volta.

(52) Sul punto la Circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'Interno precisa espressamente «non si procederà ad alcuna contestazione qualora la mancata osservanza del limite minimo dei periodi di riposo settimanale sia contenuto entro il 10 per cento».

# Inserto

riodi di 24 ore) (53) sanzione da 372 euro a 1.488 euro; da oltre il 20% in su (da 9 ore e 1 minuto in su nel caso di periodi di 45 ore oppure da 4 ore e 49 minuti in su nel caso di periodi di 24 ore) (54) sanzione da 425 euro a 1.699 euro.

Le sanzioni sono aumentate di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2bis).

## **Disposizioni comuni ai riposi giornalieri e settimanali**

Quando i conducenti si trovano in trasferta possono effettuare a bordo del veicolo i periodi di riposo giornaliero e quelli settimanali ridotti solo se il mezzo risulta dotato delle opportune attrezzature per il riposo di tutti i conducenti a bordo e rimane in sosta per tutta la durata del riposo (art. 8, par. 8).

Si tenga poi presente che operano anche per i riposi giornalieri e settimanali le deroghe riconosciute dall'art. 12 del Reg. (Ce) n. 561/2006 nei casi in cui il conducente si trovi costretto a dover proseguire la marcia per raggiungere un posto di sosta adeguato e sicuro alle condizioni già segnalate.

Infine, la Nota n. 5033 del 1° giugno 2011 il Ministero dell'Interno ha precisato che l'interruzione del riposo giornaliero è consentita, senza sanzioni, se sussistono circostanze straordinarie, ragioni di emergenza o vi siano specifici ordini da organi di polizia o altra autorità, ma solo quando l'interruzione del riposo dura "alcuni minuti" e vi sono annotazioni manuali

da parte del conducente, sul foglio di registrazione o sullo stampato del cronotachigrafo digitale, circa l'evento straordinario ed eccezionale che ha causato la temporanea interruzione del riposo giornaliero, avendo cura di evitare «una prassi illegittima finalizzata a limitare i periodi di riposo prescritti in modo tassativo dalla normativa comunitaria».

Sotto altro profilo, sempre con riferimento al riposo giornaliero, la Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 ha precisato che un riposo di durata inferiore a quello regolamentare deve essere considerato come non effettuato, per cui i periodi di guida che lo precedono e quelli che lo seguono, in quanto non intervallati dal prescritto riposo, vanno considerati come un unico periodo di guida, con il possibile superamento del limite consentito e la conseguente sanzione prevista dall'art. 174 C.d.S., commi 4, 5 o 6 che concorre con la sanzione per la durata inferiore del riposo giornaliero. D'altro canto, in base alla Decisione della Commissione Europea del 7 giugno 2011 le due sanzioni si applicheranno assieme solo se l'intervallo accertato fra i due periodi di guida risulta minore di 7 ore, in caso contrario si applicherà la sola sanzione per l'omesso riposo giornaliero. La Circolare del 22 luglio 2011 ricorda poi che, in ragione di quanto disposto dall'art. 174, comma 11, C.d.S. il conducente così sanzionato non potrà riprendere il viaggio prima di aver completato il periodo di riposo giornaliero dovuto.

Tempi di guida e riposo nel Reg. Ce n. 561/2006	
Periodo di guida/riposò o interruzione	Durata massima/minima obbligatoria
Periodo di guida giornaliero (in 24 ore)	Massimo 9 ore che possono estendersi a 10 ore per non più di 2 volte nella stessa settimana
Periodo di guida settimanale (in 6 periodi da 24 ore)	Massimo 56 ore
Periodo di guida bisettimanale (in 12 periodi da 24 ore)	Massimo 90 ore
Interruzione ogni 4 ore e mezza di guida	Almeno 45 minuti consecutivi oppure due interruzioni rispettivamente di almeno 15 minuti e di almeno 30 minuti
Riposo giornaliero (in 24 ore)	Almeno 11 ore consecutive oppure due periodi di riposo rispettivamente di almeno 3 ore e di almeno 9 ore; fino a un massimo di tre volte nella stessa settimana è ammesso un riposo giornaliero ridotto di 9 ore
Riposo settimanale (in 6 periodi da 24 ore)	Almeno 45 ore che possono essere ridotte a 24 ore ma le ore mancanti dovranno essere recuperate in blocco entro la fine della terza settimana successiva

## **Responsabilità dell'impresa**

Ai sensi dell'art. 4, lett. p, del Reg. (Ce) n. 561/2006, per "impresa di trasporto" deve intendersi qualsiasi persona fisica o giuridica (comprese le as-

sociazioni o i gruppi di persone anche privi di personalità giuridica, con o senza scopo di lucro, e qualunque altro organismo dotato di propria personalità giuridica o facente capo ad un ente che ne sia dotato), che effettua trasporti su strada, per conto terzi o

(53) La Circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni comprese, rispettivamente, tra: le 40 ore e 29 minuti e le 36 ore; le 21 ore e 35 minuti e le 19 ore e 12 minuti.

(54) La Circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'Interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per riposi settimanali che risultano inferiori, rispettivamente, a: 36 ore; 19 ore e 12 minuti.

per conto proprio. Il successivo art. 10 dello stesso Reg. (Ce) n. 561/2006 affida ad ogni impresa di trasporto una serie di obblighi, anche in forma di divieto, volti ad attestarne la piena responsabilità sia con riguardo alla sicurezza stradale sia con riferimento alle condizioni di lavoro degli autisti che operino alle sue dipendenze.

Anzitutto è fatto espresso divieto di retribuire i conducenti o di concedere loro premi o maggiorazioni retributive sulla base delle distanze percorse ovvero del volume delle merci trasportate, quando tale forma di retribuzione sia comunque di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale ovvero da incoraggiare agli autisti a commettere infrazioni in materia di tempi di guida, interruzioni e riposi (art. 10, par. 1).

In secondo luogo è espressamente stabilito (art. 10, par. 2) che le imprese di trasporto devono procedere ad organizzare l'attività dei conducenti con modalità che consentano a ciascuno di essi di rispettare le disposizioni del Regolamento (Cee) n. 3821/1985 in materia di apparecchi di controllo (cronotachigrafi), nonché le norme contenute nel capo II del Reg. (Ce) n. 561/2006 in materia di tempi di guida e riposo. Allo stesso modo è previsto che sia obbligo specifico delle imprese di trasporto fornire ai conducenti tutte le istruzioni più opportune per garantire il rispetto delle disposizioni in materia di apparecchi di controllo e di tempi di guida e riposo. Ancora, è fatto obbligo alle stesse imprese di effettuare appositi e regolari controlli per verificare l'effettivo rispetto delle disposizioni normative anzidette. A norma dell'art. 10, par. 3, del Reg. (Ce) n. 561/2006, le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni commesse dai propri conducenti, anche quando la violazione è stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un Paese terzo.

Infine, per garantire una generale filiera di controlli preventivi, l'art. 10, par. 4, stabilisce che le imprese, i caricatori, gli spedizionieri, gli operatori turistici, i capifila, i subappaltatori e le agenzie di collocamento degli autisti debbano assicurarsi che gli orari di lavoro

concordati contrattualmente siano conformi alle disposizioni del Reg. (Ce) n. 561/2006 (55).

Per effetto dell'art. 174, comma 14, del Codice della strada l'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nel Reg. n. 561/2006, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è punita con sanzione amministrativa da euro 327 a euro 1.304 per ciascun dipendente e per ciascuna la violazione alla quale la condotta illecita si riferisce, come chiarito dal Ministero del Lavoro con nota n. 13587 del 2 agosto 2010 (56).

Successivamente con nota n. 12194 del 20 giugno 2012 il Ministero dell'Interno ha sancito che l'accertamento su strada della violazione delle norme sui tempi di guida e di riposo fa sempre scattare l'applicazione della sanzione prevista dal comma 14 dell'art. 174 del Codice della strada nei confronti dell'impresa.

### **Apparecchi di controllo (cronotachigrafi)**

Il Reg. (Ce) n. 561/2006 interviene a modificare anche talune disposizioni del Regolamento (Cee) n. 3821/1985 del 20 dicembre 1985 del Consiglio, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, già richiamato più sopra.

L'art. 13 del Reg. (Cee) n. 3821/1985, come sostituito dall'art. 1 del Regolamento (Ce) n. 2135/1998 del 24 settembre 1998 del Consiglio, fa obbligo all'impresa di trasporto datrice di lavoro e ai conducenti di provvedere al buon funzionamento e al buon uso, rispettivamente, dell'apparecchio di controllo (cronotachigrafo) e della carta del conducente.

A norma del successivo art. 14 (come sostituito dall'art. 1 del Reg. (Ce) n. 2135/1998 e modificato dal Reg. (Ce) n. 561/2006), il datore di lavoro rilascia ai conducenti di veicoli dotati di apparecchi di controllo un numero sufficiente di fogli di registrazione (*dischi cronotachigrafi* (57) o altrimenti detti *tachigrafici*, di un modello omologato atti ad essere utilizzati nell'apparecchio *cronotachigrafo analogico* montato a bordo

(55) Con riferimento alla filiera del trasporto rilevano le disposizioni contenute nel D.Lgs. 21 novembre 2005, n. 286, come da ultimo modificato dal decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, convertito dalla legge 4 agosto 2010, n. 127, che ha introdotto la scheda di trasporto, con informazioni obbligatorie al vettore, e una serie di responsabilità dirette e solidali ai diversi protagonisti della filiera, sanzionate anche in via amministrativa.

(56) Si tenga presente che in base alle previsioni dell'art. 174, commi 15-18, qualora l'impresa di trasporto di persone o di cose in conto proprio si trovi nelle condizioni di aver posto in essere ripetute inadempienze, anche in ragione della loro entità e frequenza, essa incorre nella sospensione del titolo abilitativo o dell'autorizzazione al trasporto (per un periodo da uno a tre mesi), relativamente al veicolo cui si riferiscono le violazioni se non ha regolarizzato la propria situazione a seguito di apposita diffida (comma 15). Se l'impresa seguita a dimostrare una costante recidività, «anche nell'eventuale esercizio di altri servizi di trasporto», essa incorre nella decadenza o nella revoca del titolo abilitativo o dell'autorizzazione al trasporto

cui si riferiscono prevalentemente le infrazioni (comma 16). Peraltro, i provvedimenti di revoca e di decadenza sono atti definitivi (comma 17). Quando le ripetute inosservanze si riferiscono a veicoli adibiti al trasporto di persone o di cose in conto terzi trovano applicazione le disposizioni di cui all'articolo 5, comma 6, del D.Lgs. 22 dicembre 2000, n. 395, per effetto del quale la persona che esercita la direzione dell'attività di trasporto perde comunque il requisito dell'onorabilità, che deve sussistere, unitamente alla capacità finanziaria e alla idoneità professionale, per l'iscrizione nell'Albo nazionale degli autotrasportatori, ai fini dell'esercizio della professione (comma 18).

(57) Sul valore documentale dei dischi cronotachigrafi cfr. Cass. civ., sez. lav., 20 giugno 2002, n. 9006, secondo cui «in tema di accertamento del lavoro prestato da un autotrasportatore, e quindi dello straordinario eventualmente svolto da tale dipendente, i dischi cronotachigrafi, in originale od in copia fotostatica, ove da controparte ne sia disconosciuta la conformità ai fatti in essi registrati e rappresentati, non possono da soli fornire piena prova, stante la preclusione sancita dall'art. 2712 cod. civ., né dell'effettuazione del lavoro, e dell'eventuale

# Inserto

del veicolo), tenuto conto del carattere individuale di tali fogli, della durata del servizio e dell'obbligo di sostituire i fogli danneggiati o quelli ritirati da un agente incaricato del controllo.

Con riguardo al veicolo dotato di un apparecchio *cronotachigrafo digitale*, il datore di lavoro e l'autista devono provvedere affinché, tenuto conto della durata del servizio, possa effettuarsi correttamente la stampa su richiesta in caso di controllo (58). L'impresa di trasporto è tenuta a conservare i dischi cronotachigrafi e gli eventuali tabulati, in ordine cronologico e in forma leggibile per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione e ne deve rilasciare una copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. L'impresa deve fornire, agli autisti interessati che le richiedono, anche le copie dei dati scaricati dalle carte del conducente e gli stampati di dette copie. I dischi cronotachigrafi, i tabulati e i dati scaricati sono esibiti o consegnati a richiesta degli agenti incaricati del controllo. La carta del conducente, di validità amministrativa non superiore a cinque anni, è personale: ogni conducente può essere titolare di una sola carta valida ed è autorizzato ad usare solo la propria carta personalizzata. Durante il periodo di validità non può formare oggetto di ritiro o sospensione, salvo che non se ne constati la falsificazione ovvero il conducente utilizzi una carta di cui non è titolare o si accerti che la carta è stata ottenuta in base a dichiarazioni o documenti falsi. Non possono essere utilizzate carte del conducente difettose o il cui periodo di validità risulti scaduto.

In caso di danneggiamento, di cattivo funzionamento, di smarrimento o di furto della carta del conducente, viene fornita all'autista una carta sostitutiva entro cinque giorni lavorativi dalla presentazione di apposita domanda circostanziata. L'art. 15 del Reg. (Cee) n. 3821/1985, come modificato dal Reg. (Ce) n. 561/2006, stabilisce che i conducenti non possono

utilizzare fogli di registrazione o la carta del conducente sporchi o deteriorati (59).

Il riferimento normativo all'art. 15 del (Cee) n. 3821/1985, peraltro, dal 2 marzo 2015, deve intendersi necessariamente sostituito dall'art. 34 del Regolamento (Ue) n. 165/2014 del 4 febbraio 2014 (60), il quale, comunque, seguita a disciplinare specifiche prescrizioni di natura tecnica riguardanti, appunto, il corretto utilizzo dei tachigrafi da parte del conducente, sostanzialmente coincidenti con quanto previsto dall'ormai abrogato art. 15 del (Cee) n. 3821/1985 (61), compresi i riferimenti iconografici e simbolici riferiti alle singole attività (tempo di guida, altre mansioni, tempi di disponibilità, interruzioni e riposi).

Qualora venga a deteriorarsi, per qualsiasi motivo, un disco cronotachigrafo contenente registrazioni di periodi di guida e tempi di riposo già effettuati, i conducenti devono accludere il disco deteriorato al foglio di registrazione di riserva utilizzato per sostituirlo. In caso di danneggiamento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, il conducente deve chiederne, entro sette giorni di calendario, la sostituzione (62).

Se la carta del conducente risulta danneggiata o comunque non sia in grado di funzionare correttamente ovvero quando l'autista non sia in possesso della propria carta del conducente, questi deve stampare all'inizio del viaggio, le indicazioni del veicolo guidato, inserendo su tale tabulato le informazioni che consentono di identificarlo esattamente - vale a dire: nome, numero della carta del conducente o della patente di guida - e deve sottoscrivere il tabulato. Durante il viaggio dovrà trascrivere sul tabulato predisposto all'inizio del viaggio le altre mansioni svolte, i tempi di disponibilità, le interruzioni e i periodi di riposo effettuati. Infine, al termine del viaggio, l'autista dovrà stampare le informazioni relative ai periodi di tempo registrati dall'apparecchio cronotachigrafo, registrare

straordinario, né dell'effettiva entità degli stessi, occorrendo a tal fine che la presunzione semplice costituita dalla contestata registrazione o rappresentazione anzidetta sia supportata da ulteriori elementi, pur se anch'essi di carattere indiziario o presuntivo, offerti dall'interessato o acquisiti dal giudice del lavoro nell'esercizio dei propri poteri istruttori».

(58) Il dispositivo di controllo dispone di una memoria digitale nell'unità di veicolo e di una tessera magnetica personale (carta tachigrafica), in formato *smart card*, nella quale sono riportati i dati del conducente; le informazioni circa il luogo di partenza e le caratteristiche del veicolo vengono memorizzate unitamente alle ore di guida e di riposo.

(59) Secondo gli insegnamenti della Corte di Giustizia delle Comunità europee, Sezione V, 18 gennaio 2001, n. 297, l'art. 15 del Regolamento (Cee) n. 3821/1985 «deve essere interpretato nel senso che l'obbligo per il conducente di procedere alla registrazione di tutti gli altri tempi di lavoro riguarda parimenti: i periodi dedicati dal conducente agli spostamenti necessari al fine di poter prendere in consegna un veicolo, soggetto all'obbligo di installazione e di utilizzazione di un apparecchio di controllo, che si trovi in luogo diverso dal domicilio del conducente stesso o dalla sede dell'azienda del datore di lavoro, indipendentemente dal fatto che quest'ultimo abbia impartito o

meno istruzioni in merito ovvero che la scelta dell'orario e delle modalità di trasporto spettassero al conducente; i periodi dedicati dal conducente, precedentemente alla presa in consegna di un veicolo soggetto all'applicazione del regolamento n. 3821/85, alla guida nell'ambito di un servizio di trasporto che esuli dalla sfera di applicazione del regolamento medesimo».

(60) Cfr. ancora C. Infriccioli, F. Paesani, *Autotrasporto, dal Regolamento Ue novità per i tempi di guida e riposo* cit., 61-65, anche con riferimento ai chiarimenti amministrativi con Circolare congiunta del Ministero dell'Interno (prot. n. 3001) e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (prot. n. 4409) del 27 febbraio 2015.

(61) Si noti che il paragrafo n. 3, secondo capoverso, dell'art. 34 del Regolamento (Ue) n. 165/2014, stabilisce espressamente che «gli Stati membri non impongono ai conducenti l'obbligo di presentazione di moduli che attestino le loro attività mentre sono lontani dal veicolo».

(62) L'autista può continuare a guidare senza la carta personale per un massimo di quindici giorni di calendario, o per un periodo più lungo, se ciò fosse indispensabile per riportare il veicolo alla sede dell'impresa, a condizione che possa dimostrare l'impossibilità di esibire o di utilizzare la carta personale durante tale periodo.

i periodi di altre mansioni, disponibilità e riposo rispetto al tabulato di inizio viaggio (solo se non registrati dal tachigrafo) e riportare anche su tale documento gli elementi che lo identificano, firmandolo personalmente.

Gli autisti devono utilizzare i fogli di registrazione o la carta del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il disco cronotachigrafo o la carta del conducente devono essere ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero (63): nessun foglio di registrazione e nessuna carta del conducente devono essere utilizzati per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati (64).

Gli autisti devono annotare su ciascun disco cronotachigrafo (foglio di registrazione) i seguenti dati:

- cognome e nome all'inizio dell'utilizzazione;
- data e luogo all'inizio e alla fine dell'utilizzazione;
- numero della targa del veicolo al quale è assegnato prima del primo viaggio registrato (in caso di cambiamento di veicolo dovrà essere indicata la targa dell'altro veicolo in cui il disco è stato utilizzato, annotando l'ora in cui il cambio è avvenuto);
- la cifra risultante dalla lettura del contachilometri prima del primo viaggio registrato, alla fine dell'ultimo viaggio e in caso di cambio di veicolo.

Il conducente introduce nell'apparecchio cronotachigrafo digitale il simbolo del Paese in cui inizia il proprio periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del Paese in cui lo termina. L'apparecchio di controllo deve permettere agli agenti incaricati del controllo di:

- accertare che le registrazioni vengono regolarmente effettuate;

• leggere, senza deformare, danneggiare o insudiciare il foglio, le registrazioni relative alle nove ore che precedono l'ora del controllo.

L'autista che guida un veicolo con *cronotachigrafo analogico* deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli (65):

- a) i fogli di registrazione della settimana in corso e quelli utilizzati dallo stesso nei 28 giorni precedenti;
- b) la carta del conducente;
- c) ogni registrazione manuale e tabulato relativi alla settimana in corso e ai 28 giorni precedenti.

L'autista che guida un veicolo con *cronotachigrafo digitale* deve presentare, su richiesta, agli addetti ai controlli (66):

- a) la carta del conducente di cui è titolare,
- b) ogni registrazione manuale e tabulato riguardanti la settimana in corso e i 28 giorni precedenti;
- c) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo nel caso in cui abbia guidato un veicolo munito di un apparecchio di controllo analogico.

A norma dell'art. 1 del D.M. 31 marzo 2006, il trasferimento dei dati dai tachigrafi digitali e dalle carte del conducente deve essere eseguita dalle imprese di trasporto al fine di consentire al personale ispettivo di effettuare i relativi controlli, garantendone l'inalterabilità e la conservazione nel tempo, avendo cura di predisporre almeno un'ulteriore copia di salvataggio; i dati devono poi essere conservati in un luogo sicuro, accessibile solo alle persone autorizzate e devono essere resi disponibili, presso la sede dell'impresa, all'autorità di controllo, sebbene non sia esclusa la possibilità per l'impresa di trasporto di rivolgersi a soggetti terzi per la tenuta e la conservazione dei dati

(63) Con Nota n. 5033 del 1° giugno 2011 il Ministero dell'Interno ha sancito che i periodi di riposo giornaliero vanno registrati o inseriti manualmente sotto il simbolo (lettino), anche quando il conducente si allontana dal veicolo portando al seguito il foglio di registrazione o la carta tachigrafica. Così anche la Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 che ha ricordato come la mancata registrazione «comporta la violazione di cui all'art. 19 della Legge 13 novembre 1978, n. 727, ovvero dell'art. 174 del C.d.S. solo se si accerta, con diverso metodo e mediante altri elementi probatori, il mancato rispetto del periodo di riposo giornaliero».

(64) In particolare ove non estratto alla fine del viaggio il disco cronotachigrafo andrà estratto dall'apparecchio allo scadere della ventiquattresima ora di utilizzo.

(65) L'apparecchio di controllo misura tre parametri – la velocità del veicolo, i tempi di guida e le attività dell'autista e la distanza percorsa – che possono analizzarsi in base alle informazioni tratte dai singoli settori concentrici in cui è suddiviso il disco cronotachigrafo sulla scorta dei segni grafici (diagrammi) impressi dagli aghi di scrittura. Con riferimento ai tempi di guida il disco consente di conoscere nell'arco delle 24 ore di misurazione il tempo trascorso alla guida del veicolo, gli altri tempi di lavoro, le interruzioni della guida e il riposo giornaliero. D'altronde la lettura in sequenza dei dischi cronotachigrafici, riferiti a una settimana o a un mese di lavoro, consente di analizzare il complesso degli obblighi con riferimento anche alla durata massima della guida settimanale e al riposo settimanale. Mentre l'elaborazione e l'analisi complessiva dei tracciati permette di accertare eventuali anomalie o situazioni di utilizzo

irregolare del dispositivo di controllo, come nel caso della permanenza del foglio di registrazione nell'apparecchio cronotachigrafo per un periodo superiore alle 24 ore, con sovrapposizione dei diagrammi nello stesso settore. Per una disamina sul punto si rinvia a D. Antolini, *Aziende di autotrasporto: gestione del personale e orario di lavoro* cit., 2168.

(66) Anzitutto si tenga presente che i cronotachigrafici digitali devono essere attivati nel luogo di prima installazione dell'apparecchio di controllo sul veicolo, poi devono essere calibrati, con inserimento del numero di targa del veicolo. Collegato ai sensori del veicolo, il cronotachigrafo digitale registra i dati relativi all'uso del veicolo rilevando: l'identità del conducente o dei conducenti (anche con riferimento al numero della carta del conducente), i tempi di guida e di riposo, le modalità di guida (singolarmente o in équipe), i dati identificativi del veicolo (numeri di targa e telaio), la distanza percorsa, le anomalie di funzionamento e i guasti (per un anno), la velocità tenuta nelle ultime 24 ore di utilizzo del veicolo. I dati anzidetti vengono acquisiti mediante appositi applicativi *software* che consentono l'elaborazione distinta di specifici *files*. Ai fini della vigilanza sul rispetto del Reg. Ce n. 561/2006 rilevano in particolare i *files* di tipo C che si riferiscono all'attività intrapresa dal singolo autista (riguardando dati che devono essere scaricati ogni 28 giorni in un anno si avranno 13 files C per ogni autista) e i files di tipo M che si riferiscono all'attività esercitata da ogni singolo automezzo (riguardando dati che devono essere scaricati ogni 90 giorni in un anno si avranno 4 files M per ogni veicolo). Cfr. ancora D. Antolini, *Aziende di autotrasporto: gestione del personale e orario di lavoro* cit., 2169-2170.

# Inserto

stessi, fermi restando gli obblighi di segretezza e di riservatezza e l'immediato accesso ai controlli del personale ispettivo (67), così il Ministero del Lavoro nella nota n. 1667 del 7 febbraio 2007.

Si tenga presente che dal 1° ottobre 2010 trova applicazione il Regolamento n. 581/2010/UE della Commissione del 1° luglio 2010 (G.U.U.E n. L 168 del 2 luglio 2010), in vigore dal 22 luglio 2010, che ha superato *in parte qua* il D.M. 31 marzo 2006, stabilendo i nuovi tempi massimi entro cui le imprese di autotrasporto devono provvedere allo scarico e all'archiviazione informatizzata dei dati dal cronotachigrafo digitale e dalle carte del conducente che diventano, rispettivamente, 90 giorni e 28 giorni.

In caso di guida "promiscua" nel corso dei 28 giorni, vale a dire di guida alternata di veicoli con apparecchi analogici e veicoli con tachigrafo digitale, la Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 ha sancito che il conducente in sede di controllo deve esibire:

- i *fogli di registrazione* (cd. dischi cronotachigrafi) dei giorni in cui ha guidato un veicolo dotato del sistema di registrazione analogico;
- la *carta del conducente* per i giorni in cui ha guidato un veicolo dotato del sistema di registrazione digitale (68).

Rimane vietato, in ogni caso, falsificare, cancellare o distruggere i dati registrati sul foglio di registrazione, oltre che i dati registrati nell'apparecchio di controllo o sulla carta del conducente, nonché i documenti stampati prodotti dal cronotachigrafo digitale.

(67) Si tenga presente che con il cronotachigrafo digitale si genera uno specifico report sulle infrazioni nel quale vengono evidenziate le violazioni commesse da ciascun conducente con indicazione di data e ora dell'evento e descrizione della condotta illecita. Le verifiche rilevano, quindi, in modo puntuale e rigoroso qualsiasi scostamento minimo rispetto ai limiti di legge; da ciò consegue una spiccata sanzionabilità di comportamenti di lievissima entità che nei riguardi del cronotachigrafo analogico hanno potuto godere di un margine di tolleranza legato alla lettura dei tracciati meccanografici dei dischi. Il cronotachigrafo digitale mette il personale ispettivo nelle condizioni di applicare le sanzioni previste anche per lo sfioramento di pochissimi minuti, così come rilevato automaticamente dal sistema informatizzato. Potrebbe, pertanto, riconoscersi una modesta tolleranza, qualora si verificassero scostamenti di pochissimi minuti, al fine di evitare che sanzioni notevolmente onerose colpiscano comportamenti di lieve entità e immeritevoli, nello spirito della normativa comunitaria, del rilievo punitivo che in automatico il sistema informatizzato assegna ad essi: in questa prospettiva, con valutazioni rimesse caso per caso al funzionario accertatore, potranno considerarsi non sanzionabili, in una corretta applicazione del nuovo sistema sanzionatorio per soglie stabilito dall'art. 174 del Codice della Strada, scostamenti minimi nella puntuale attuazione degli artt. 6, 7 e 8 del Reg. n. 561/2006 e degli artt. 5, 6 e 7 del D.Lgs. n. 234/2007, ferma restando la piena sanzionabilità per le situazioni di ripetuto superamento dei limiti nell'arco del periodo di riferimento. In questo senso si è mosso, con Nota n. 5033 del 1° giugno 2011, il Ministero dell'Interno affermando esplicitamente che: «gli organi nazionali di controllo dovrebbero applicare una certa tolleranza nei confronti dei conducenti di veicoli che effet-

Analogamente vietate sono le manomissioni dell'apparecchio di controllo, dei fogli di registrazione e della carta del conducente atte a falsificare i dati o i documenti stampati o a renderli inaccessibili o a distruggerli. Da ultimo, in materia di cronotachigrafi, a norma dell'art. 16 del Reg. (Cee) n. 3821/1985, in caso di guasto o di funzionamento difettoso dell'apparecchio cronotachigrafo, il datore di lavoro deve farlo riparare da un installatore o in una officina autorizzata, non appena le circostanze lo rendano possibile; qualora il ritorno alla sede di lavoro possa essere effettuato soltanto dopo più di una settimana dal giorno del guasto o del malfunzionamento, la riparazione va effettuata durante il percorso. Durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento dell'apparecchio di controllo, l'autista deve riportare le indicazioni relative ai tempi di guida e di riposo, che non sono più correttamente registrati o stampati dall'apparecchio di controllo, sul foglio o sui fogli di registrazione, oppure su un diverso apposito foglio da allegare al foglio di registrazione o alla carta del conducente, sul quale deve riportare gli elementi che lo identificano (nome e numero della patente di guida o della carta del conducente), sottoscrivendolo.

Sul piano sanzionatorio, anzitutto, la circolazione di un veicolo senza cronotachigrafo, o con cronotachigrafo privo delle caratteristiche di legge o non funzionante, o ancora senza inserimento del disco cronotachigrafo o della scheda del conducente (69), è soggetta alla sanzione amministrativa da 848 euro a 3.393 euro, ma se sono stati manomessi i sigilli o se il cronotachigrafo è stato alterato la sanzione è raddoppiata (art. 179, comma 2).

tuano soste frequenti o viaggi con ripetute operazioni di carico e scarico e che sono dotati di tachigrafo digitale. La tolleranza in questione può essere applicata sottraendo un minuto per ciascun periodo di guida continuato, dopo una sosta, per un massimo di 15 minuti su un periodo di guida di quattro ore e mezza. Si precisa che la stessa dovrà essere concessa solo ed esclusivamente ai periodi di guida e non alle interruzioni o ai riposi giornalieri rispettivamente prescritti dagli articoli 7 e 8 del Regolamento (CE) 561/06».

(68) Secondo la stessa Circolare congiunta del 22 luglio 2011, se, per qualsiasi giustificata ragione (ad esempio in caso di attesa del duplicato per furto, smarrimento, deterioramento), il conducente non ha con sé la carta del conducente, può produrre le stampe delle attività svolte con veicolo munito di apparecchio di controllo digitale, non può essere in alcun modo sanzionato (*ex art. 19 della legge n. 727/1978*) il conducente che esibisce la carta del conducente senza le stampe dell'attività svolta, anche se l'organo di controllo non è in grado di leggere la carta esibita.

(69) Sul punto la Circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'Interno ha sottolineato che «per effetto della modifica apportata al comma 2 dell'art. 179 del CDS la circolazione senza card-conducente inserita nel tachigrafo digitale è sanzionata ai sensi di tale articolo, al pari di quanto già accadeva per la circolazione senza foglio di registrazione inserito all'interno del cronotachigrafo analogico. Viene così definitivamente risolto ogni dubbio interpretativo al riguardo e superata la teoria di coloro che – nelle more della predetta modifica – ritenevano applicabile in via residuale la violazione di cui all'art. 19 della legge n. 727/78 al caso di guida senza carta tachigrafica inserita nell'apparecchio di controllo digitale».

Il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto che fa circolare un veicolo privo di cronotachigrafo a norma e dei relativi dischi cronotachigrafi, o con cronotachigrafo manomesso o comunque non funzionante, è punito con sanzione amministrativa da 814 euro a 3.260 euro (art. 179, comma 3).

Infine, la mancata conservazione, per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione (70), la

mancata esibizione o consegna e l'uso non corretto o irregolare dei dischi cronotachigrafi sono sanzionati dall'art. 19 della legge 13 novembre 1978, n. 727, richiamato dall'art. 179, comma 10, con la sanzione amministrativa da 51 euro a 100 euro, secondo quanto precisato da ultimo dalla Circolare 31 dicembre 2012, n. 9362 (71).

## Cronotachigrafo analogico e relativo disco completo di tutte le registrazioni manuali del conducente

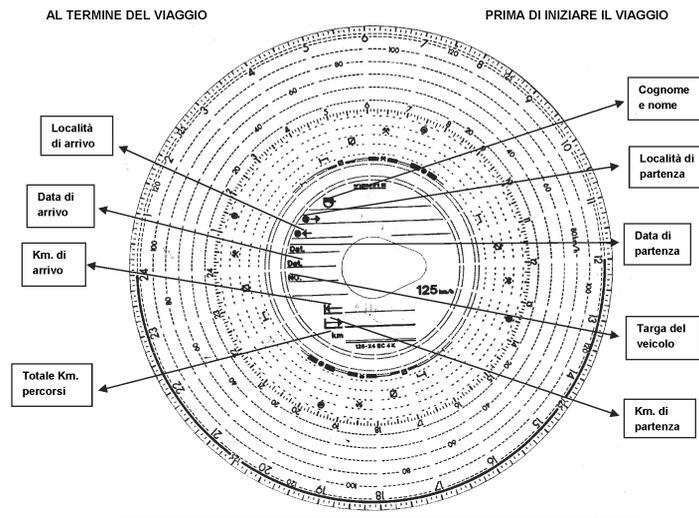


(70) La Suprema Corte di Cassazione, con sentenza n. 17073 del 3 agosto 2007, ha sancito che l'omessa conservazione dei dischi cronotachigrafi (fogli di registrazione) è sanzionata in via amministrativa dall'art. 19 della legge 13 novembre 1978, n. 727 per ciascun giorno lavorativo: «L'impugnata decisione non è condivisibile, atteso che l'omessa conservazione dei fogli di registrazione è sanzionata dalla anzidetta legge n. 727 del 1978, art. 19, in relazione a ciascun disco cronotachigrafo, da rapportarsi al giorno lavorativo, avendo il foglio di registrazione una propria individualità ed autonomia, come emerge dall'art. 15, comma 2 - del Regolamento (Cee) n. 3821 del 1985, che fa riferimento all'utilizzazione, da parte dei conducenti, dei fogli di registrazione "per ciascun giorno in cui guidami". Questo orientamento trova il proprio sostegno in precedenti di questa Corte (in particolare si richiama Cass. n. 5235 del 1995 e Cass. n. 1117 del 1995), secondo i quali la disposizione comunitaria si riferisce all'obbligo di conservazione di ciascun foglio, che ha una capacità di registrazione limitata a ventiquattro ore, con la conseguenza che si configurano tante violazioni quanti sono i fogli irregolarmente tenuti o non esibiti. La richiamata giurisprudenza ha altresì precisato che una tale disciplina sanzionatoria delle violazioni in esame non contrasta con il principio costituzionale di parità di trattamento in relazione alla disciplina del codice della strada dettata per la mancata conservazione dei libretti individuali relativi a ciascun dipendente, che prescinde dal numero dei libretti mancanti, giacché le due situazioni poste a confronto non sono uguali: il cronotachigrafo infatti ha un rilievo maggiore del libretto individuale, essendo finalizzato a controllare non solo i tempi di attività e di riposo degli equipaggi dei veicoli, ma anche altri dati di fatto, quali la velocità e il percorso dei veicoli, al fine della sicurezza della circolazione, sicché a tale più ampio rilievo del cronotachigrafo si ricollega la maggiore gravità della sanzione comminata per la omessa conservazione dei fogli di registrazione dello stesso apparecchio». Da qui il principio di diritto statuito dalla Suprema Corte secondo cui: «L'omessa conservazione dei fogli di registrazione è sanzionata dall'anzidetta

legge n. 727 del 1978, art. 19, in relazione a ciascun disco cronotachigrafo, riferito al giorno lavorativo, avendo il foglio di registrazione una propria individualità ed autonomia, come emerge dall'art. 15 - comma 2 - del Regolamento (Cee) n. 3821 del 1985, che fa riferimento all'utilizzazione, da parte dei conducenti, dei fogli di registrazione per ciascun giorno in cui guidano».

(71) Per quanto attiene all'ammontare della sanzione da applicare occorre spendere una riflessione attenta, in ragione della diversa interpretazione sostenuta nel tempo, in contrapposizione fra loro, dal Ministero del Lavoro da un lato e dal Ministero dell'Interno dall'altro. Anzitutto, va rilevato che gli originali importi dell'art. 19 della legge 13 novembre 1978, n. 727, dapprima quadruplicati a norma dell'art. 8 del D.L. 6 febbraio 1987, n. 16, convertito con modificazioni dalla legge 30 marzo 1987 n. 132, sono da ritenersi vigenti in ragione dell'abrogazione della disposizione citata, per effetto dell'art. 231 del D.Lgs. n. 285/1992. Gli stessi, in quanto, soggetti tuttavia al meccanismo di quantificazione periodica di cui all'art. 195, commi 1 e 3, del medesimo D.Lgs. n. 285/1992, dovevano ritenersi adeguati al limite minimo, in quanto inferiori ad esso nella misura edittale, e la sanzione applicabile avrebbe dovuto essere, appunto, quella minima per ciascun disco cronotachigrafo. Su tale posizione si era orientato il Ministero del Lavoro, dapprima con Circolare n. 57 del 15 maggio 1995, e successivamente con nota n. VII/2/372/CO.4 del 29 maggio 1998, prevedendo la sanzione unica nel minimo di cui all'art. 195, comma 1. Ciò premesso, tuttavia, per ragioni di uniformità di indirizzo e di comportamento in sede ispettiva, stante quanto espressamente sancito dall'Allegato 2 della Circolare del Ministero dell'Interno n. 38802 del 31 dicembre 2008, si ritiene opportuno aderire alla soluzione sanzionatoria che ritiene applicabile la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 47 a euro 92, fondando le argomentazioni sull'art. 179, comma 10, del D.Lgs. n. 285/1992, il quale, dopo aver ribadito che «gli articoli 15, 16 e 20 della legge 13 novembre 1978, n. 727 sono abrogati», espressamente stabilisce «per le restanti norme della legge 13 novembre 1978, n. 727 e successive modificazioni, si applicano le disposizioni del Titolo VI», il richiamo alle «successive modificazioni» dell'art. 19 della legge n. 727/1978 porrebbe nuovamente in essere la quadruplicazione del 1987.

# Inserto



## Cronotachigrafo digitale con simbologia e relativa stampa



<b>1</b>	Conducente o slot	<b>▶</b>	Inizio periodo di lavoro giornaliero
<b>2</b>	Conducente 2 o slot	<b>◀</b>	Fine periodo di lavoro giornaliero
<b>📄</b>	Carta inserita	<b>⏸</b>	Pausa
<b>🔧</b>	Altri lavori	<b>UTC</b>	Tempo UTC
<b>🕒</b>	Tempo guida	<b>24h</b>	Giornaliero
<b>🛑</b>	Tempo riposo/pausa	<b> </b>	Settimanale
<b>📅</b>	Disponibilità	<b>  </b>	Bisettimanale
<b>OUT</b>	Fuori campo	<b>&gt;&gt;</b>	Velocità eccessiva

	<b>Unità veicolo (VU) 24 ore</b>
▼ 06/03/2009 10:39 (UTC)	Data e ora della stampa (ora UTC)
24h A▼	Tipo di stampa (24 ore, VU)
Richard Andersson	Cognome del titolare della carta (conducente 1)
Richard Andersson	Nome del titolare della carta (conducente 1)
00007001106910 0 0	Numero d'identificazione carta e nazione
20/02/2012	Data di scadenza della carta conducente
Magnus Schmidt	Cognome del titolare della carta (conducente 2)
Magnus Schmidt	Nome del titolare della carta (conducente 2)
00007001106880 0 0	Numero d'identificazione carta e nazione
20/02/2012	Data di scadenza della carta del conducente 2
06/03/2009	Attività del conducente memorizzate nella VU per slot in ordine cronologico
0 - 1 km	Data dell'indagine
Richard Andersson	Contachilometri veicolo alle 00:00 e alle 24:00
Richard Andersson	Conducente 1
00007001106910 0 0	Stato membro di immatricolazione e numero di immatricolazione del veicolo del veicolo precedente utilizzato
20/02/2012	Data e ora del prelevamento della carta dal precedente veicolo
S /ABC 123	Contachilometri veicolo all'inserimento della carta
03/03/2009 11:45	Attività con ora di inizio e durata
0 km	
00:00 08:53 08h53	
0 km; 0 km	
0 km	
08:53 08:55 00h02	
0 km; 0 km	
Richard Andersson	
Richard Andersson	
00007001106910 0 0	
20/02/2012	
S /ABC 123	
06/03/2009 10:26	
0 km	
08:55 00h01	
08:56 00h01	
08:57 01h25	
10:22 00h01	
10:23 00h16	
1 km; 1 km	
2	
Magnus Schmidt	Conducente 2
Magnus Schmidt	
00007001106880 0 0	Stato membro di immatricolazione e numero di immatricolazione del veicolo del veicolo precedente utilizzato
20/02/2012	Data e ora del prelevamento della carta dal precedente veicolo
S /ABC 123	Contachilometri veicolo all'inserimento della carta
05/03/2009 14:40	
0 km	
00:00 08h53	
0 km; 0 km	
0 km	
08:53 00h02	
0 km; 0 km	
Magnus Schmidt	
Magnus Schmidt	
00007001106880 0 0	
20/02/2012	
S /ABC 123	
06/03/2009 10:25	
0 km	
08:55 00h01	
08:56 01h43	
1 km; 1 km	
10	
00h00 0 km	
00h02 00h00	
00h00	
20	
00h00 00h02	
00h00	
Richard Andersson	
Richard Andersson	
00007001106910 0 0	
08:53 S	
00h02 0 km	
08h54 1 km	
00h16 01h25	
10h37	
Magnus Schmidt	
Magnus Schmidt	
00007001106880 0 0	
08:53 S	
00h00 0 km	
00h00 1 km	
01h43 08h54	
10h37	

# Inserto

## **Art. 16 Reg. (Ce) n. 561/2006: registro di servizio**

L'art. 16 del Reg. (Ce) n. 561/2006 stabilisce per i veicoli adibiti ai servizi regolari passeggeri, in ambito nazionale e in ambito internazionale (se i capolinea si trovano a non più di 50 km in linea d'aria dalla frontiera fra due Stati membri e quando si effettua complessivamente un percorso non superiore a 100 km), nel caso in cui a bordo del veicolo non sia installato un apparecchio di controllo cronotachigrafo a norma del Reg. (Cee) n. 3821/1985, l'obbligo, a carico dell'impresa di trasporto, di istituire e tenere un orario di servizio e un registro di servizio.

Dai due documenti anzidetti devono risultare, per ogni conducente, l'indicazione esatta del nome, della sede di assegnazione e dell'orario prestabilito (periodi di guida, altre mansioni, interruzioni, riposi e disponibilità). Ogni conducente deve essere munito di un estratto del registro di servizio e di una copia dell'orario di servizio. In particolare, il registro di servizio deve contenere le indicazioni circa il conducente, il percorso e i tempi di guida e di riposo, per un periodo che comprende almeno i 28 giorni precedenti: i dati devono comunque essere aggiornati ad intervalli regolari con periodicità non superiore a un mese. Il registro deve essere firmato dal titolare dell'impresa di trasporto o da un suo delegato e viene conservato dall'impresa per un anno dalla scadenza del periodo al quale si riferisce: deve essere presentato e consegnato su richiesta di un addetto autorizzato ai controlli. Dietro specifica richiesta del conducente interessato, l'impresa di trasporto è tenuta a fornirgli un estratto del registro di servizio nell'anno di conservazione obbligatoria.

Per effetto dell'art. 174, comma 9, il conducente che non abbia con sé o tenga in modo incompleto o alterato l'estratto del registro di servizio o la copia dell'orario di servizio è punito con sanzione amministrativa da 327 euro a 1.304 euro (oltre alle pene previste se il fatto illecito costituisce reato).

## **Tempi di guida e riposo e obblighi aziendali nell'AETR (o AETS)**

Come ricordato espressamente dall'art. 178, comma 1, del Codice della Strada, nel testo sostituito dall'art. 30, comma 3, della legge n. 120/2010, la durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose non muniti di cronotachigrafo e non sogget-

ti al Reg. (Ce) n. 561/2006 (in precedenza tenuti al rispetto dei tempi di guida dell'abrogato Reg. (Cee) n. 3820/1985) è disciplinata dalle disposizioni dell'*Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli adibiti ai trasporti internazionali su strada* (AETR o AETS) (72), concluso a Ginevra il 1° luglio 1970, e reso esecutivo in Italia dalla legge 6 marzo 1976, n. 112, al cui rispetto sono tenuti anche i conducenti dei veicoli di cui all'art. 2, par. 3, del Reg. (Ce) n. 561/2006 (73).

Si segnala, tuttavia, che per effetto della espressa dizione della novella legislativa sembrerebbe doversi fare riferimento al testo dell'Accordo europeo così come ratificato e reso operativo in Italia dalla citata legge n. 112/1976 e in questo senso pare essersi orientato anche il Ministero dell'Interno nella Circolare n. 11310/2010. Peraltro il testo originario risulta modificato, a far data dal 3 agosto 1983, per l'attuazione degli emendamenti agli articoli 3, 6, 10, 11, 12 e 14 dell'AETR, come da Notifica C.N. 399/81 della Commissione Economica per l'Europa dell'ONU del 2 febbraio 1982 (in G.U. n. 161 del 19 agosto 1986), ai quali l'Italia è vincolata.

D'altro canto, ai sensi dell'art. 2, par. 3, del Reg. (Ce) n. 561/2006, le disposizioni dell'AETR dovrebbero essere allineate con quelle dello stesso regolamento, al fine di consentire l'applicazione di una normativa omogenea nei tragitti compiuti nel territorio della Comunità, proprio in considerazione di tale esigenza, l'art. 178 C.d.S. (parimenti novellato dalla legge n. 120/2010) estende anche ai veicoli non dotati di cronotachigrafo la disciplina in materia di durata della guida, tenuta dei documenti e le relative sanzioni amministrative previste per gli altri veicoli adibiti al trasporto professionale, riproducendo le previsioni del novellato art. 174, sia pure con la differenziazione per la maggiorazione della sanzione prevista nel caso di mancato rispetto delle disposizioni relative alle interruzioni della guida continua, che parrebbe trovare giustificazione proprio nel diverso regime normativo stabilito dall'Accordo.

D'altronde, lo stesso AETR risulta essere stato modificato in quattro ulteriori occasioni (24 aprile 1992, 28 febbraio 1995, 27 febbraio 2004 e 16 giugno 2006), al punto da aver portato il gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione Economica per l'Europa dell'Onu ad approvare durante la centesima sessione del 17-19 ottobre 2006, un "testo consolidato" dell'AETR, come risultante dai cinque

(72) Con riferimento all'*Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli adibiti ai trasporti internazionali su strada* è consuetudine denominare l'Accordo europeo con l'acronimo consueto "AETR" (dall'originale nome francese dell'Accordo medesimo, vale a dire "*Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route*"), tuttavia è possibile vederlo richiamato col diverso acronimo "AETS" (italianizzato) al posto del consueto "AETR".

(73) L'art. 2, par. 3, del Reg. Ce n. 561/2006 recita testualmente: «L'AETR si applica, in luogo del presente regolamento,

alle operazioni di trasporto internazionale su strada che si svolgono in parte al di fuori delle zone di cui al precedente paragrafo 2, ai: a) veicoli immatricolati nella Comunità o in Stati che sono parte dell'AETR, per la totalità del tragitto; b) veicoli immatricolati in un paese terzo che non ha sottoscritto l'AETR, unicamente per la parte del tragitto effettuato sul territorio della Comunità o di paesi che sono parte dell'AETR. Le disposizioni dell'AETR dovrebbero essere allineate con quelle del presente regolamento, affinché le disposizioni principali del presente regolamento si applichino, attraverso l'AETR, a tali veicoli per la parte di tragitto compiuta nel territorio della Comunità».

emendamenti approvati nella sede internazionale, sia pure senza valore giuridico. Nel testo consolidato dell'AETR, invero, è già apprezzabile una armonizzazione pressoché piena dei contenuti dell'Accordo alla disciplina di cui al Reg. (Ce) n. 561/2006, al punto tale che fin dal secondo emendamento risulta essere stato soppresso il libretto individuale di controllo sostituito dall'apparecchio di controllo cronotachigrafo, prima analogico e negli ultimi emendamenti, digitale.

Tuttavia, proprio il riferimento testuale, contenuto nell'art. 178, comma 2, del D.Lgs. n. 285/1992, come sostituito dall'art. 30 della legge n. 120/2010, ai «libretti individuali (...) di cui all'accordo indicato al comma 1», impone di riferirsi al testo dell'AETR in vigore fino al 23 aprile 1992, prima della soppressione delle norme sul libretto individuale di controllo. Per l'effetto nel prosieguo si analizzeranno i profili normativi e sanzionatori della disciplina dettata dall'AETR così come risulterebbe vigente in Italia secondo le fonti ufficiali nazionali (74).

I riferimenti sanzionatori attengono anche qui all'adeguamento dettato dal D.M. 16 dicembre 2014 (in vigore dal 1° gennaio 2015).

## Tempi di guida

Anzitutto, per quanto attiene ai tempi di guida, riguardo ai veicoli non soggetti al Reg. (Ce) n. 561/2006, l'AETR stabilisce (all'art. 7) che la durata giornaliera di guida (durata totale dei tempi di guida tra due periodi consecutivi di riposo giornaliero) non può superare le 8 ore. Salvo che nei casi in cui il conducente deve essere accompagnato da un altro conducente fin dall'inizio del viaggio oppure essere sostituito durante il viaggio (75), la durata giornaliera di guida può essere portata fino a 9 ore al massimo per due volte nel corso di una settimana. La durata di guida settimanale non può superare 48 ore in ciascuna settimana, né 92 ore nel corso di due settimane consecutive. L'art. 11 dell'AETR prevede la possibilità per il conducente di derogare ai limiti dell'art. 7 qui riassunti nei «casi eccezionali» di pericolo, forza maggiore o per portare soccorso o in seguito a un guasto, «nella misura necessaria ad assicurare la sicurezza delle persone, del veicolo e del suo carico» e per consentirgli di raggiungere «un luogo di fermata appropriato o, secondo le circostanze, il termine del suo viaggio». Il conducente dovrà, in ogni caso, esplicita-

re nel libretto individuale di controllo «il genere e il motivo della deroga».

L'art. 178, commi 4-7, del D.Lgs. n. 285/1992 introduce per i tempi di guida un sistema sanzionatorio su tre differenti soglie di penalità:

- *superamento del periodo di guida giornaliero*: fino al 10% (fino a 48 minuti nel caso di periodi di 8 ore oppure fino a 54 minuti nel caso di periodi di 9 ore) sanzione da 40 a 161 euro; da oltre il 10% al 20% (da 49 minuti a 1 ora e 36 minuti nel caso di periodi di 8 ore oppure da 55 minuti a 1 ora e 48 minuti nel caso di periodi di 9 ore) sanzione da 319 euro a 1.275 euro; da oltre il 20% in su (da 1 ora e 37 minuti in su nel caso di periodi di 8 ore oppure da 1 ora e 49 minuti in su nel caso di periodi di 9 ore) sanzione da 425 euro a 1.699 euro;
- *superamento del periodo di guida settimanale*: fino al 10% (fino a 4 ore e 48 minuti) sanzione da 40 a 161 euro; da oltre il 10% al 20% (da 4 ore e 49 minuti fino a 9 ore e 36 minuti) sanzione da 266 euro a 1.062 euro; da oltre il 20% in su (da 9 ore e 37 minuti) sanzione da 425 euro a 1.699 euro;
- *superamento del periodo di guida bisettimanale*: fino al 10% (fino a 9 ore e 12 minuti) sanzione da 40 a 161 euro; da oltre il 10% al 20% (da 9 ore e 13 minuti fino a 18 ore e 24 minuti) sanzione da 266 euro a 1.062 euro; da oltre il 20% in su (da 18 ore e 25 minuti in su) sanzione da 425 euro a 1.699 euro.

Le sanzioni sono aumentate di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2bis).

## Interruzioni

Anche l'art. 8 dell'AETR stabilisce (con riguardo ai veicoli non soggetti al Reg. (Ce) n. 561/2006) l'obbligo delle interruzioni (76). In particolare la durata di guida continuata (interrotta solo per soste che non corrispondono a interruzioni vere e proprie) non può superare le 4 ore, salvo che il conducente non sia in grado di raggiungere un luogo di fermata appropriato o il luogo di destinazione: solo in questo caso il periodo di guida potrà essere prolungato al massimo di 30 minuti, sempre che il ricorso a tale facoltà non comporti una infrazione delle disposizioni in materia di durata della guida massima giornaliera e settimanale.

Per i conducenti dei veicoli complessi di cui all'art. 10 dell'AETR la guida deve essere obbligatoriamente

(74) Vale peraltro la pena di segnalare che nella sessione 105 della Commissione Economica per l'Europa dell'Onu, che si terrà a Ginevra dal 29 settembre al 1° ottobre 2010, è prevista al punto 5 dell'ordine del giorno l'approvazione di un ulteriore emendamento all'AETR.

(75) Si tratta dei casi di cui all'art. 10 dell'AETR di complessi di veicoli che: comportano più di un rimorchio o semirimorchio; sono destinati al trasporto di viaggiatori quando il peso massimo autorizzato del rimorchio o del semi-rimorchio supera le 5 tonnellate; sono destinati al trasporto di merci quando il peso massimo autorizzato del complesso dei veicoli supera le 20 tonnellate, il conducente deve essere accompagnato da un

altro conducente sin dall'inizio del viaggio oppure essere sostituito da un altro conducente dopo 450 chilometri, se la distanza da percorrere tra due periodi consecutivi di riposo giornaliero supera 450 chilometri.

(76) Nel corso delle interruzioni il conducente non deve esercitare alcuna attività professionale che non sia la sorveglianza del veicolo e del suo carico; tuttavia, se a bordo del veicolo vi sono due conducenti, è sufficiente che il conducente che beneficia dell'interruzione di guida non eserciti nessuna delle attività raffigurate con un simbolo nella rubrica del foglio quotidiano del libretto individuale di controllo (art. 8, par. 4, AETR).

# Inserto

interrotta per una durata di almeno un'ora al termine delle 4 ore o 4 ore e mezza di guida continua; tale interruzione può essere sostituita da due interruzioni di almeno 30 minuti consecutivi ciascuna, intercalate nella durata giornaliera di guida in modo tale che sia assicurato il rispetto della durata massima di guida continuata consentita (art. 8, par. 2, AETR).

Per i conducenti addetti agli altri veicoli, nel caso in cui la durata giornaliera di guida non superi le 8 ore, la guida va interrotta, al termine della durata massima di guida continuata, per una durata di almeno 30 minuti consecutivi; anche tale interruzione può essere sostituita: da due interruzioni di almeno 20 minuti consecutivi ciascuna o da tre di almeno 15 minuti consecutivi ciascuna, che possono essere intercalate nella durata di guida o inserirsi in parte all'interno della durata massima di guida continuata e in parte immediatamente dopo. Quando però la durata giornaliera di guida supera le 8 ore, il conducente è tenuto obbligatoriamente ad effettuare almeno due interruzioni di guida per 30 minuti consecutivi (art. 8, par. 3, AETR).

Ai sensi dell'art. 11 dell'AETR il conducente può derogare ai limiti dell'art. 8 nei casi di pericolo, forza maggiore o per portare soccorso o in seguito a un guasto, per garantire la sicurezza delle persone, del veicolo e del carico e per raggiungere un luogo di fermata appropriato o il termine del viaggio, a condizione che nel libretto individuale di controllo siano menzionati il genere e il motivo della deroga. L'art. 178, comma 8, per il mancato rispetto delle interruzioni previste prevede la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 266 euro a 1.062 euro che è aumentata di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2bis).

## **Riposi giornalieri e settimanali nell'AETR**

Gli artt. 6 e 9 dell'AETR si occupano, rispettivamente, dei riposi giornaliero e settimanale per i veicoli non soggetti al Reg. (Ce) n. 561/2006.

Con riferimento al riposo giornaliero (77) in via generale ciascun membro di equipaggio destinato al trasporto internazionale su strada di merci deve aver beneficiato di un riposo giornaliero di almeno 11 ore consecutive, nel corso del periodo di 24 ore precedente il momento in cui egli svolge una delle sue attività professionali. Tale riposo può essere ridotto fino a 9 ore consecutive, al massimo due volte nel corso di una settimana, a condizione che possa essere preso nel luogo di residenza abituale del conducente, oppure fino a 8 ore consecutive, al massimo due volte nel corso di una settimana, nel caso in cui il riposo non possa, per motivi di servizio, essere preso nel luogo

di residenza abituale del membro dell'equipaggio (art. 6, par. 1, AETR).

Mentre con riferimento al trasporto internazionale su strada di viaggiatori ogni membro dell'equipaggio deve avere beneficiato, nel corso del periodo di 24 ore precedenti il momento in cui esercita una delle sue attività professionali (art. 6, par. 2, AETR):

- di un riposo giornaliero di almeno 10 ore consecutive, senza possibilità di riduzione nel corso della settimana,
- di un riposo giornaliero di almeno 11 ore consecutive, potendo questo essere ridotto due volte la settimana fino a 10 ore consecutive e due volte la settimana fino a 9 ore consecutive, a condizione che, in questi ultimi due casi, il servizio comporti una interruzione prevista dall'orario di almeno 4 ore consecutive o due interruzioni di almeno 2 ore consecutive, e che nel corso di tali interruzioni, il membro dell'equipaggio non eserciti alcuna attività.

Nei casi in cui vi sono due conducenti a bordo, se il veicolo non è dotato di cuccetta che permetta ai membri dell'equipaggio di distendersi in modo confortevole, ogni membro dell'equipaggio deve aver beneficiato di un riposo giornaliero di almeno 10 ore consecutive durante il periodo di 27 ore precedenti il momento in cui eserciti una delle sue attività (art. 6, par. 3, AETR). Se il veicolo è dotato di cuccetta che consenta ai membri dell'equipaggio di distendersi in maniera confortevole, ciascun membro dell'equipaggio deve avere beneficiato di un riposo giornaliero di almeno 8 ore consecutive durante il periodo di 30 ore che precede il momento in cui esercita una delle sue attività (art. 6, par. 4, AETR). Ai sensi dell'art. 9, par. 1, dell'AETR ogni membro dell'equipaggio deve beneficiare, in aggiunta ai riposi giornalieri, di un riposo settimanale di almeno 24 ore consecutive, che dovrà essere preceduto o seguito immediatamente da un periodo di riposo giornaliero. Tuttavia, per i membri dell'equipaggio di veicoli destinati al trasporto internazionale su strada di viaggiatori (tranne che per quelli destinati ai servizi regolari di viaggiatori), nel periodo dal 1° aprile al 30 settembre, il riposo settimanale può essere sostituito da un riposo di almeno 60 ore consecutive da prendere interamente prima del termine di ciascun periodo massimo di 14 giorni consecutivi, a condizione che detto riposo sia immediatamente preceduto o seguito da un periodo di riposo giornaliero (art. 9, par. 2, AETR). I limiti di cui all'art. 6 dell'AETR possono essere derogati in forza delle previsioni contenute nell'art. 11 del medesimo accordo nei casi di pericolo, forza maggiore o per portare soccorso o in seguito a un guasto (situazione che il conducente dovrà, in ogni caso, annotare nel libretto individuale di controllo), per assicurare la sicurezza delle persone, del veicolo o del carico e rag-

(77) I periodi di riposo dovranno essere presi al di fuori del veicolo, ma se il veicolo ha una cuccetta che consenta ai membri dell'equipaggio di distendersi in maniera confortevole,

tale riposo potrà essere preso su tale cuccetta, a condizione che il veicolo sia fermo (art. 6, par. 5, AETR).

giungere un luogo di fermata appropriato o il termine del viaggio. Nessuna deroga, invece, è ammessa relativamente ai riposi settimanali (art. 9 dell'AETR).

L'art. 178, commi 4-6, del D.Lgs. n. 285/1992 introduce per il mancato rispetto dei riposi giornalieri un sistema sanzionatorio su tre differenti soglie di penalità per le riduzioni del riposo:

- fino al 10% (fino a 1 ora e 6 minuti per periodi di 11 ore; fino a 1 ora per periodi di 10 ore; fino a 54 minuti per periodi di 9 ore) sanzione da 213 euro a 850 euro;
- da oltre il 10% al 20% (da 1 ora e 7 minuti a 2 ore e 12 minuti per periodi di 11 ore; da 1 ora e 1 minuto a 2 ore per periodi di 10 ore; da 55 minuti a 1 ora e 48 minuti per periodi di 9 ore) sanzione da 372 euro a 1.488 euro;
- da oltre il 20% in su (da 2 ore e 13 minuti in su per periodi di 11 ore; da 2 ore e 1 minuto in su per perio-

di di 10 ore; da 1 ora e 49 minuti in su per periodi di 9 ore) sanzione da 425 euro a 1.699 euro.

L'art. 178, comma 7, del D.Lgs. n. 285/1992 introduce per il mancato rispetto dei riposi settimanali un sistema sanzionatorio su due differenti soglie di penalità (fino al 10%, infatti, non sono previste sanzioni); per riduzioni da oltre il 10% al 20% (da 2 ore e 25 minuti a 4 ore e 48 minuti in su nel caso di periodi di 24 ore oppure da 6 ore a 12 ore nel caso di periodi di 60 ore) sanzione da 372 euro a 1.488 euro; per riduzioni da oltre il 20% in su (da 4 ore e 49 minuti in su nel caso di periodi di 24 ore oppure da 12 ore e 1 minuto in su nel caso di periodi di 60 ore) sanzione da 425 euro a 1.699 euro.

Le sanzioni sono aumentate di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2bis).

Tempi di guida e riposo nell'AETR	
Periodo di guida/riposo o interruzione	Durata massima/minima obbligatoria
Periodo di guida giornaliero (in 24 ore)	Massimo 8 ore che può estendersi a 9 ore fino a un massimo di 2 volte nella stessa settimana
Periodo di guida settimanale (in 6 periodi da 24 ore)	Massimo 48 ore
Periodo di guida bisettimanale (in 12 periodi da 24 ore)	Massimo 92 ore
Interruzioni della guida continua (4 ore estendibili al massimo a 4 ore e mezza)	Veicoli complessi: interruzione di almeno 1 ora che può essere sostituita da due interruzioni di almeno 30 minuti ciascuna
	Altri veicoli: interruzione di almeno 30 minuti che può essere sostituita da due interruzioni di almeno 20 minuti ciascuna o da tre di almeno 15 minuti
Riposo giornaliero (in 24 ore)	Trasporto merci: almeno 11 ore consecutive che può essere ridotto a 9 ore al massimo per due volte nella stessa settimana o a 8 ore se il riposo non può essere preso nel luogo di residenza abituale per motivi di servizio
	Trasporto persone: un riposo di almeno 10 ore consecutive senza possibilità di riduzione e un riposo di almeno 11 ore consecutive che può essere ridotto a 10 ore consecutive e due volte la settimana fino a 9 ore consecutive, a condizione che il servizio comporti una interruzione di almeno 4 ore consecutive o due interruzioni di almeno 2 ore consecutive
Riposo settimanale (in 6 periodi da 24 ore)	Almeno 24 ore consecutive e dovrà essere preceduto o seguito immediatamente da un periodo di riposo giornaliero Per il solo trasporto persone nel periodo dal 1° aprile al 30 settembre: almeno 60 ore consecutive da prendere interamente prima del termine di ciascun periodo massimo di 14 giorni consecutivi

### ***I controlli dell'impresa in regime AETR***

Anche l'impresa che si trovi a dover applicare l'AETR ha degli specifici obblighi in materia di controlli da effettuare, sanciti dall'art. 13 del medesimo Accordo. Anzitutto il fondamentale dovere di organizzare i servizi di trasporto su strada in modo da permettere ai conducenti di osservare le disposizioni stabilite dall'AETR, in specie con riferimento ai tempi di guida e riposo (art. 13, par. 1, AETR). Conseguentemente spetta all'impresa anche la regolare sorveglianza sui periodi di guida e sui tempi di svolgimen-

to di altre attività, oltretutto sulle ore di riposo, utilizzando i documenti e le informazioni di cui dispone. Qualora in tale operazione di controllo l'impresa si trovi a constatare infrazioni alle disposizioni dell'Accordo dovrà farle cessare "senza indugio" e, con tempestività, "adottare misure per evitare che si ripetano", in particolare intervenendo sulle necessarie modifiche degli orari o degli itinerari (art. 13, par. 2, AETR).

Ai sensi dell'art. 178, comma 13, l'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni

# Inserto

contenute nell'AETR ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è punita con la sanzione amministrativa da euro 327 a euro 1.304 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce in base al numero dei lavoratori coinvolti e al numero delle violazioni commesse.

## **Libretto individuale di controllo nell'AETR**

Per le imprese in regime di AETR, ai sensi dell'art. 12 dell'Accordo, ogni conducente o assistente alla guida deve essere munito di un libretto individuale di controllo (78) nel quale dovrà annotare durante la giornata, le attività professionali svolte e le ore di riposo. I membri dell'equipaggio dovranno recare con sé il libretto e presentarlo ad ogni richiesta degli organi di vigilanza (art. 12, par. 1, AETR). L'uso contemporaneo di due libretti da parte dello stesso membro dell'equipaggio è vietato dall'art. 12, par. 3, dell'AETR.

Inoltre ogni impresa dovrà tenere e aggiornare un registro dei libretti individuali di controllo in uso, con indicazione dei seguenti dati (art. 12, par. 4, AETR):

- nome del conducente o dell'assistente alla guida al quale il libretto è intestato;
- sigla del conducente o dell'assistente alla guida;
- numero del libretto;
- data di consegna del libretto al conducente o all'assistente alla guida;

SYMBOL data dell'ultimo foglio giornaliero riempito dal conducente o dall'assistente alla guida prima della consegna definitiva del libretto all'impresa dopo l'uso.

I libretti utilizzati dovranno essere conservati dall'impresa per almeno dodici mesi dopo la data dell'ultima iscrizione e, a richiesta, dovranno essere presentati agli organi di vigilanza insieme con i registri di consegna (art. 12, par. 5, AETR).

In ogni caso di trasporto internazionale su strada, il conducente o assistente alla guida deve indicare il li-

bretto di controllo individuale, nelle rispettive voci dei fogli giornalieri o nel rapporto settimanale, i dati relativi ai riposi ininterrotti precedenti le riprese di servizio e ai periodi giornalieri di guida durante i sette giorni che hanno preceduto quello in cui comincia il trasporto (art. 12, par. 6, AETR).

Per la mancata, incompleta o irregolare tenuta del libretto individuale di controllo il conducente è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 327 a euro 1.304 (art. 178, comma 9).

## **Registro di servizio e copia dell'orario**

Ancora con riguardo ai veicoli non muniti di cronotachigrafo, l'art. 178, comma 2, del D.Lgs. n. 285/1992, come sostituito dall'art. 30 della legge n. 120/2010, fa riferimento a «*i registri di servizio, i libretti individuali, gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio di cui all'accordo indicato al comma 1*». Nel silenzio dell'AETR in merito all'orario di servizio e al relativo registro di servizio, si deve far riferimento all'art. 375, comma 1, del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, recante il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (in G.U. 28 dicembre 1992, n. 303), secondo cui «*gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio sono disciplinati dal Regolamento n. 3820/85 del Consiglio delle Comunità Europee del 20 dicembre 1985 e successive modificazioni*». Naturalmente l'avvenuta abrogazione del Reg. (Cee) n. 3820/1985 e la sua sostituzione integrale con il Reg. (Ce) n. 561/2006 impone di riferirsi all'art. 16 di tale regolamento comunitario come più sopra illustrato.

Per la mancata, incompleta o irregolare tenuta dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio il conducente è punito con la sanzione amministrativa da euro 327 a euro 1.304 (art. 178, comma 9).

(78) Ai sensi dell'art. 12, par. 6, dell'AETR in caso di un veicolo immatricolato in uno Stato non Parte Contraente dell'Accordo, in luogo del libretto individuale di controllo potranno es-

sere utilizzati moduli redatti nella stessa forma dei fogli giornalieri del libretto.