

Roma 10 marzo 2017



*«Il regolamento 561/2006:
dieci anni dopo»*



QUADRO REGOLATORIO

- **REG. 561/2006**
- **DIR. 2002/15 – D.LGS. 234/2007 orario di lavoro**
- **DIR. 22/2006 – D.LGS. 144/2008 controlli**
- **REG. 3821/1985 – apparecchio controllo – REG.165/2014**
- **REG. 1266/2009 - regola del minuto**
- **REG. 581/2010 - scarico dei dati del tachigrafo**
- **REG. 1073/2009 – modifica deroga 12 giorni**
- **DECR.DIRIGENZIALE 12.12.2106 formazione uso tachigrafo**
- **NOTE ORIENTATIVE E LINEE GUIDA – Commissione UE**
- **NOTE MINISTERIALI**

CAMPO APPLICAZIONE

SERVIZI INCLUSI:

- SERVIZI REGOLARI DI LINEA URBANI > 50km;
- SERVIZI REGOLARI DI LINEA EXTRAURBANI > 50km;
- TRANSFRONTALIERI;
- SERVIZI INTERNAZIONALI IN AMBITO COMUNITARIO;
- NOLEGGIO AUTOBUS CON CONDUCENTE

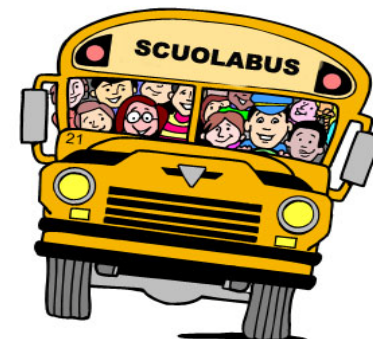
TRASPORTO SCOLASTICO (ex DM 18.4.1997)

devono essere dotati di cronotachigrafo solo se utilizzati su percorsi superiori ai 50km. AUTOBUS, MINIBUS, SCUOLABUS Ministero lavoro: il viaggio di ritorno non deve essere preso in esame nella determinazione chilometrica del percorso.

(ML nota 22.7.2011) DM 31.1.1997

VEICOLI ESCLUSI:

- adibiti ai SRL con percorso <50 Km. (D.Lgs. 66/2003 + leggi 2328/1923 e 138/1958)
- sottoposti a prove su strada (miglioramento tecnico, manutenzione e riparazione)
- nuovi o trasformati non ancora messi in circolazione.



CAMPO DI APPLICAZIONE

Interpretazione di «percorso» non è univoca a livello europeo.

Ministero Lavoro: quando il percorso compiuto in ciascuna corsa non supera i 50km, il conducente è esentato. E' escluso il criterio della "cumulabilità" delle singole tratte e/o linee eseguite dallo stesso conducente, dando così rilevanza - ai fini dell'applicazione - alla sola circostanza che il percorso risulti superiore ai 50 km (ML - Nota n. 24/2008)

Ministero Interno: *«per SRL con percorso inferiore ai 50km deve intendersi la corsa effettuata per una destinazione predeterminata, su un itinerario risultante dal titolo autorizzativo esteso al max 50km, ancorché ripetuta o effettuata su linee diverse purché singolarmente non superiore a 50km»*
(M.Interno – Nota 27.5.2015)

«Attività prevalente»

«Attività prevalente»: La Commissione UE (Nota chiarimento 4) il regolamento richiede la registrazione come "altre mansioni" del tempo trascorso alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che non rientrano nell'ambito di applicazione. Nel caso di un autista impegnato in un “mix di servizi regolari”, deve usare il tachigrafo a prescindere dalla prevalenza dell'attività di guida (in or out)

COMMISSION CLARIFICATION 5 - Recording of a mixed activity of 'in' and 'out' of scope driving clarification provided by the European Commission services to the Italian organization ANAV (letter of 23 July 2007) .

! ATTIVITA' PREVALENTE E RIPOSO SETTIMANALE

«Modalità OUT OF SCOPE»

E' la modalit  che consente di eseguire spostamenti con il veicolo senza incrementare il monte ore di guida, fermo restando l'incremento delle ore di lavoro.



La guida di un veicolo escluso dal campo di applicazione del Reg.561 risulta cmq registrata dal Tdigitale. Non pu  essere richiesta attestazione in relazione a tale periodo (Comm. UE nota orientativa n.5)

****E' ancora ammesso che un autobus, munito di cronotachigrafo non funzionante, sia impiegato in servizio regolare di linea su un percorso inferiore ai 50km.**

«Modalità OUT OF SCOPE»

La funzione OUT non è obbligatoria ma è facoltativa

- **aree private:** la guida non è considerata tempo di guida;
- **trasferimenti a vuoto:** esclusi dal campo di applicazione veicoli circolanti per prove tecniche o per riparazioni = i veicoli che circolano per prove su strada finalizzate esclusivamente al miglioramento tecnico del mezzo (o di suoi componenti), sia veicoli che possono dimostrare di avere necessità di raggiungere officine di riparazione o di manutenzione, anche se non immatricolati e dotati di targa prova.

Tutto il tempo trascorso in OUT va conteggiato ai fini dell'orario lavorativo (“impegno”).

Mit+Mint 22.7.2011 n.17598 *«La circolazione di veicoli in aree private è sottratta all'ambito di applicazione del Reg. 561/2006. Perciò, ad esempio, l'attività svolta dal conducente di un veicolo tenuto al rispetto delle predette disposizioni all'interno di un cantiere o di una cava (ovvero deposito) è esclusa dal computo dell'attività di guida giornaliera. Tuttavia, 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. Ciò induce a ritenere che l'attività stessa debba essere comunque registrata».*

Min.Lavoro 5.10.2011 conferma precedente interministeriale

- cronotachigrafo analogico = attraverso annotazioni manuali sul retro del disco
- tachigrafo digitale = opzione “out of scope”

Il periodo di guida



«**periodo di guida**» = il periodo complessivo di guida che intercorre tra il momento in cui un conducente comincia a guidare dopo un periodo di riposo o di un'interruzione fino al periodo di riposo o interruzione successivi.

Il **periodo complessivo di guida giornaliero** non deve superare le 9 ore. Tale periodo può essere esteso fino a 10 ore, ma non più di due volte nell'arco della settimana.

Il **periodo di guida settimanale** non deve superare le 56 ore, stante il limite delle 90 ore in un periodo di due settimane consecutive.

Ferma la durata massima settimanale dell'orario di lavoro di 60 ore (D.lgs 23472007)

Il periodo di guida in multipresenza

Multipresenza = quando ci sono a bordo almeno due conducenti durante un periodo di guida compreso tra due periodi di riposo o tra un periodo di riposo giornaliero ed uno settimanale. **Per la prima ora la presenza del secondo conducente è facoltativa, per il resto del periodo la sua presenza è obbligatoria fino alla fine del servizio.**

I conducenti, rispettando il riposo giornaliero minimo di almeno 9 ore nell'arco di 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale, possono essere impegnati sino a 21 ore nell'arco di un periodo di 30 ore.

Quando sono in multipresenza i conducenti devono obbligatoriamente inserire entrambe le carte tachigrafiche/dischi nell'apposito alloggiamento.



Il periodo di guida in multipresenza

L'estensione dell'impegno sino a 21 ore (nell'arco di un periodo di 30 ore) consente che due conducenti in multipresenza guidino per 10 ore ciascuno - fermo restando il rispetto dei tempi di guida massima settimanali e giornalieri - Impegno lavorativo superiore a tale limite non consentirebbe la fruizione del tempo di riposo giornaliero.

(I autista) 4 ore $\frac{1}{2}$ di guida +
(II autista) 4 ore $\frac{1}{2}$ di guida +
(I autista) 4 ore $\frac{1}{2}$ di guida +
(II autista) 4 ore $\frac{1}{2}$ di guida =
18 ore di guida continuativa +
9 ore riposo continuativo +
3 ore ulteriore impegno =
21 ore impegno

(I autista) 4 ore $\frac{1}{2}$ di guida +
(II autista) 4 ore $\frac{1}{2}$ di guida +
(I autista) 4 ore $\frac{1}{2}$ di guida +
(II autista) 4 ore $\frac{1}{2}$ di guida +
(I autista) 1 di guida +
(II autista) 1 di guida =
20 ore di guida continuativa +
9 ore di riposo continuativo +
1 ora ulteriore impegno =
21 ore impegno

La regola del minuto



Il Regolamento 1266/2009 (X modifica al Reg. 3821/85)

A seguito dell'introduzione di un nuovo tipo di TD,

applica il sistema di calcolo dei c.d. «microspostamenti», superando i contenuti della Nota orientativa n. 4 (la c.d. regola del minuto).

Gli apparecchi attuali arrotondano al minuto tutti i periodi di guida superiori ai 5 secondi. Il Regolamento 1266/09 considera, invece, come periodo di guida soltanto quegli spostamenti superiori ai 30 secondi, scartando tutti quelli di durata inferiore ad esempio, un periodo di guida di 29 secondi non sarà registrato.

Le soglie percentuali

La base di calcolo per determinare la soglia di eccedenza percentuale su cui applicare, eventualmente, la sanzione per il superamento del periodo di guida settimanale e bisettimanale (ex art. 174 C.d.S.), è rispettivamente, 56 e 90 ore, vale a dire i limiti stabiliti per i predetti tempi di guida, dall'art. 6, commi 2 e 3 del Reg. 561/2006.

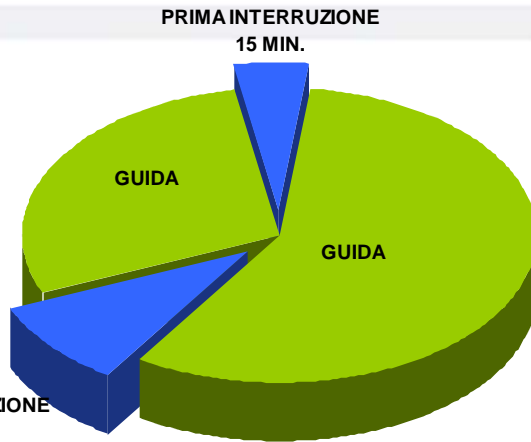
Resta inteso che tale limite, operante sul periodo di guida, deve necessariamente coordinarsi con quanto prescritto dall'art. 4 D.Lgs. n. 234/2007

Le soglie percentuali

CALCOLO SULLE 9 ORE		CALCOLO SULLE 10 ORE	
Percentuale	Eccedenza	Percentuale	Eccedenza
Entro il 10%	Fino a 54 minuti. Rientra in tale casistica un periodo di guida giornaliero superiore a 9 ore e 1 minuto fino a 9 ore e 54 minuti	Entro il 10%	Fino a 1 ora. Rientra in tale casistica un periodo di guida giornaliero superiore a 10 ore e 1 minuto fino a 11 ore.
Oltre il 10% ma entro il 20%	Da 55 minuti a 1 ora e 48 minuti. Rientra in tale casistica un periodo di guida giornaliero superiore a 9 ore e 54 minuti fino a 10 ore e 48 minuti.	Oltre il 10% ma entro il 20%	Da 1 ora e 1 minuto a 2 ore. Rientra in tale casistica un periodo di guida giornaliero superiore a 11 ore fino a 12 ore.
Oltre il 20%	Oltre 1 ora e 48 minuti. Rientra in tale casistica un periodo di guida giornaliero superiore alle 10 ore e 48 minuti.	Oltre il 20%	Oltre 2 ore. Rientra in tale casistica un periodo di guida giornaliero superiore a 12 ore.

Le interruzioni alla guida

Dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza
il conducente deve osservare un'interruzione di
almeno 45 minuti, **a meno che non inizi un periodo di riposo**

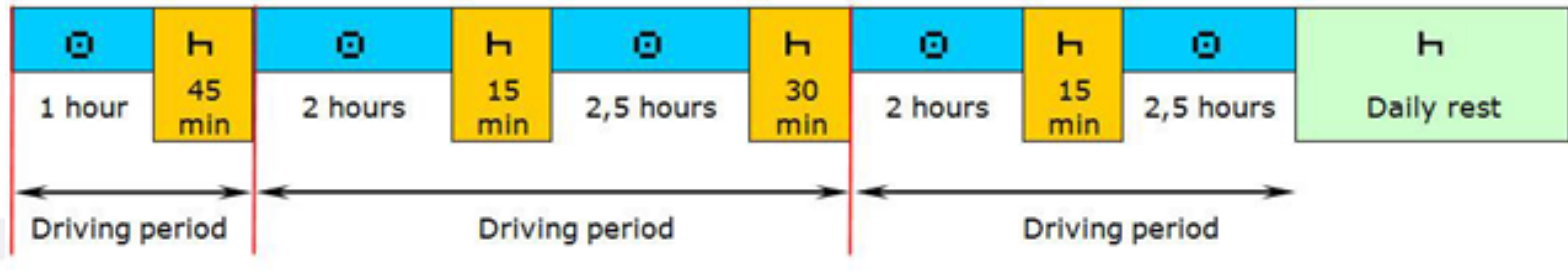


L'interruzione di almeno 45 minuti può essere sostituita da un'interruzione di almeno 15 minuti, seguita da un'interruzione di almeno 30 minuti: le due interruzioni sono intercalate nel periodo di guida, in modo da assicurare tale proporzione

Le due interruzioni prescritte – fruita nell'ordine e nell'ammontare minimo prescritto - per costituire una **interruzione qualificante** ai fini della disciplina comunitaria – devono essere fruita in modo tale da consentire un tempo di guida massima complessiva di 4 ore e $\frac{1}{2}$ e quindi la seconda frazione ben può essere fruita a “chiusura” dell'arco temporale del periodo di guida complessivo ammesso dalla norma.

*interpretazione condivisa dalla Commissione UE [progetto TRACE]

Le interruzioni alla guida

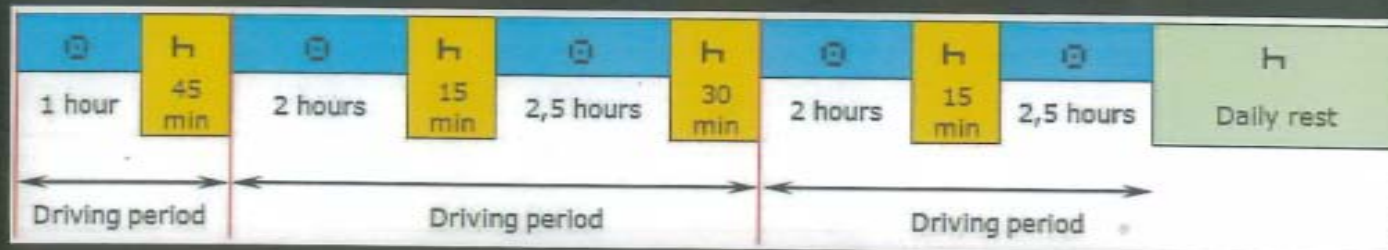
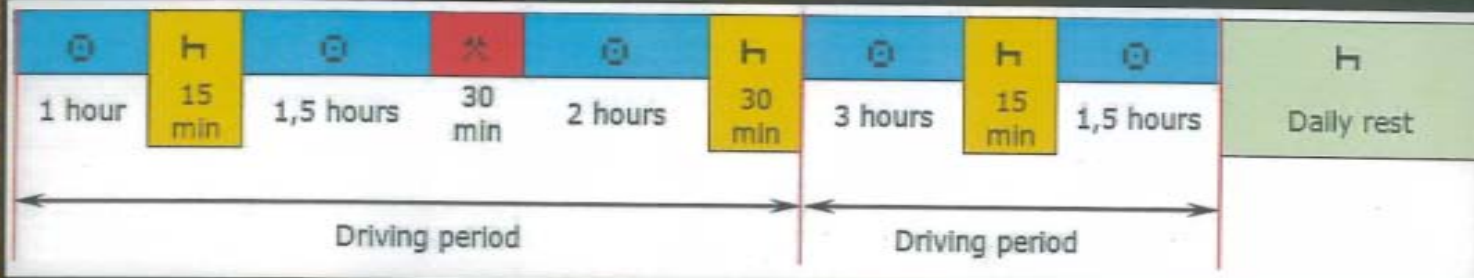


Min.Interno + MIT: la sequenza delle interruzioni è tassativa e non può essere invertita. Inoltre, tali interruzioni devono essere intercalate nel solo periodo di guida facendo intendere che è la pausa “piena” che consente la “chiusura” del periodo di guida. (Circolare interministeriale 22.7.2011)

Min.Interno : «L'interruzione piena di 45 minuti, dedicata unicamente al riposo, scandisce e separa ogni periodo di guida di 4 ore $\frac{1}{2}$ » e non quella di 15 minuti.

(Circolare MI 20.6.2012)

Interruzioni gestite correttamente



Le interruzioni

*«**interruzione**»: «ogni periodo in cui il conducente non può guidare o svolgere altre mansioni e che serve unicamente al suo riposo»*

Casi in cui il **tempo impiegato alla guida** può essere considerato come «interruzione»:
(Commissione UE - nota orientativa 2)

1. **quando il veicolo è guidato da più di un conducente**: se il secondo conducente, a disposizione per guidare il veicolo quando necessario, è seduto accanto al conducente e non lo assiste attivamente nella guida, un periodo di 45 minuti del "tempo di disponibilità" di tale secondo conducente può essere considerato come «interruzione» giacché il Tdigitale non permette di registrare una interruzione su un veicolo in movimento;
2. quando il conducente accompagna un veicolo trasportato su traghetto/treno. In tal caso il conducente effettua il periodo di riposo e/o interruzione (riposo purché disponga di una branda o di una cuccetta. la disponibilità può essere considerata interruzione) (articolo 9, par.1)
3. quando il conducente non accompagna il veicolo ma, in treno o in nave, si reca in o proviene da un luogo in cui prenderà in consegna o ha ceduto il veicolo soggetto al regolamento (articolo 9, par. 2), purché egli disponga di una branda o di una cuccetta.

Le interruzioni in multipresenza

In caso di multipresenza, un periodo di 45 minuti del tempo di disponibilità trascorso **sul veicolo in movimento** senza che il secondo conducente assista attivamente chi guida, può essere considerato interruzione, fermo restando la considerazione fatta in ordine al riposo (giornaliero e settimanale)

[Ministero Interno adeguandosi alla nota. 2 Commissione UE]

AUTISTA 1

TEMPO DI GUIDA	TEMPO DI DISPONIBILITÀ	TEMPO DI GUIDA	TEMPO DI DISPONIBILITÀ	RIPOSO	
					INIZIO NUOVO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO
4 ore e 30 minuti	4 ore e 30 minuti	4 ore e 30 minuti	4 ore e 30 minuti	9 ore	

AUTISTA 2

4 ore e 30 minuti	4 ore e 30 minuti	4 ore e 30 minuti	4 ore e 30 minuti	9 ore	INIZIO NUOVO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO
					
TEMPO DI DISPONIBILITÀ	TEMPO DI GUIDA	TEMPO DI DISPONIBILITÀ	TEMPO DI GUIDA	RIPOSO	

Le interruzioni al lavoro

Riposi intermedi (art. 5 D.Lgs 23472007)

«Ferma restando la tutela prevista dal regolamento 561/06, le persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, non possono lavorare in nessun caso per più di sei ore consecutive senza un riposo intermedio. L'orario di lavoro deve essere interrotto da riposi intermedi di almeno 30 minuti se il totale delle ore di lavoro è compreso fra sei e nove ore, di almeno 45 minuti se supera le nove ore. I riposi intermedi possono essere suddivisi in periodi non inferiori a quindici minuti ciascuno»

!!! Le interruzioni alla guida (art. 7 Reg. 561) non devono sommarsi ai riposi intermedi (art. 5 D.Lgs 234): le prime rispondono alla duplice finalità di interrompere l'attività (di guida) e quindi l'attività lavorativa, soddisfacendo pienamente la finalità di tutela cui sono preposte entrambe le norme.

In coerenza con ciò, nel caso di guida a squadre, il tempo trascorso a fianco del conducente – definito tempo di disponibilità e non già tempo di lavoro – può assolvere alle finalità previste dall'art. 5, vale a dire quale interruzione dell'attività lavorativa. (Min.Interno 20.6.2012)

Le interruzioni stop&go



La Commissione UE ha autorizzato gli SM ad applicare

una tolleranza limitatamente ai veicoli muniti del tachigrafo digitale, che effettuino soste frequenti o ripetute operazioni di carico e scarico:

- 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 4 ore 1/2.

La tolleranza può essere concessa **solo se si ha prova** delle frequenti soste effettuate, mentre **non è applicabile ai cosiddetti “stop and go” dovuti al traffico.**



La tolleranza non si applica alle interruzioni ed ai riposi giornalieri

Spostamenti durante interruzione/riposo

L'interruzione del riposo (o della pausa) non costituisce infrazione quando l'autista sia costretto a riprendere la guida soltanto per alcuni minuti a seguito di circostanze straordinarie, oppure di un ordine specifico impartito da un'autorità.



Il conducente deve indicare sul disco/tabulato, il motivo che ha determinato l'interruzione, avendo cura di far vistare tale annotazione manuale dall'organo di polizia o dall'autorità che ha disposto lo spostamento del veicolo ovvero con i dati identificativi degli stessi allo scopo di consentire ogni eventuale riscontro sulla veridicità.

Altre mansioni



Sono tutte le attività diverse dalla guida comprese nella definizione di orario di lavoro dal D.Lgs 234/2007, nonché ogni operazione svolta per il medesimo o per altro datore di lavoro. Ai sensi del D.Lgs. 234/2007 sono:

- il tempo dedicato alle operazioni di autotrasporto (esclusa la guida)
- i periodi di tempo durante i quali il lavoratore mobile non può disporre liberamente del proprio tempo e deve rimanere sul posto di lavoro pronto a svolgere il suo lavoro normale, occupato in compiti connessi all'attività di servizio, in particolare i periodi di attesa per carico e scarico, qualora non se ne conosca in anticipo la durata probabile, vale a dire o prima della partenza o poco prima dell'inizio effettivo del periodo considerato.

Lavoro notturno

D.Lgs 234/2007

Art. 3 lettere h) ed i):

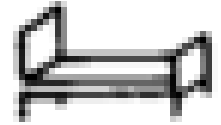
- «notte» = «periodo di almeno quattro ore consecutive tra le 00,00 e le 7,00
- «lavoro notturno» = «ogni prestazione espletata durante la notte»

Art. 7 - «qualora sia svolto lavoro notturno, l'orario di lavoro giornaliero non deve superare le dieci ore per ciascun periodo di ventiquattro ore».

Nel caso di utilizzo della deroga dei 12 giorni (solo per servizi occasionali internazionali): in caso di guida tra le h 22,00 e le h 06,00, devono esservi più conducenti a bordo del veicolo oppure il periodo di guida di 4 ore $\frac{1}{2}$ deve ridursi a tre ore.



Il periodo di riposo giornaliero



Regolare: almeno 11 ore consecutive nell'arco di 24 ore dal termine del precedente riposo giornaliero o settimanale, esteso a 12 ore se frazionato

“frazionamento” : il riposo regolare può essere preso in 2 periodi il primo dei quali deve essere di almeno 3 ore senza interruzione, ed il secondo di almeno 9 ore senza interruzione

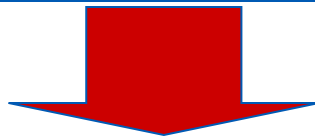
Ridotto: almeno 9 ore ininterrotte. I conducenti non possono effettuare più di tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale

Nel **caso di multipresenza** i conducenti devono effettuare 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

Il riposo giornaliero minimo



Se il riposo effettuato è inferiore alle durate minime previste dal Regolamento, il riposo si considera come non effettuato, con la conseguenza che i periodi di guida precedenti e successivi si sommano, configurando, quindi, un unico periodo di guida.



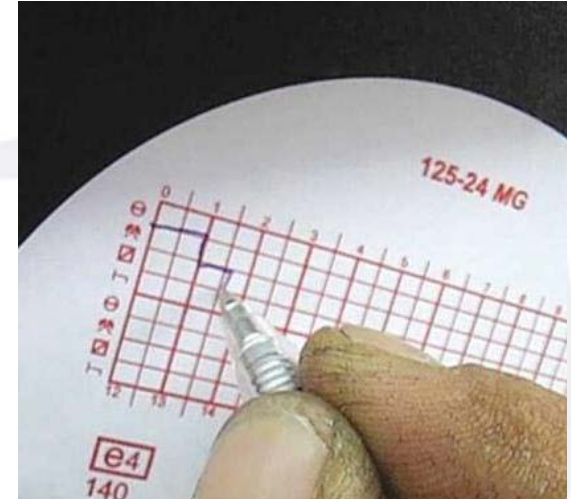
Commissione UE: ha raccomandato di non sommare i periodi di guida precedenti e successivi ad un riposo irregolare, quando la durata di questo riposo sia comunque stata di almeno 7 ore. In tale caso, l'organo accertatore dovrà limitarsi a sanzionare il riposo irregolare.

Tuttavia, ai sensi dell'art. 174, co 11, C.d.S. il conducente destinatario della sanzione non potrà riprendere il viaggio prima di aver completato il periodo di riposo giornaliero richiesto (Decisione del 7.6.2011)

La registrazione del riposo giornaliero

Quando l'autista riprende la guida, dopo che alla fine della giornata lavorativa ha estratto il disco o la carta dall'apparecchio di controllo, deve inserire il periodo di riposo giornaliero:

- a) per i veicoli che montano l'analogico, sul foglio di registrazione (a mano o mediante registrazione automatica o in altro modo), in maniera leggibile ed evitando l'insudiciamento del medesimo foglio;
- b) per i veicoli dotati di Tdigitale, sulla carta del conducente tramite l'apposito dispositivo di inserimento presente sull'apparecchio.



Il periodo di riposo settimanale



	REGOLARE  45 h
	RIDOTTO  <45 h >24 h

Regolare: almeno 45 ore consecutive nel corso di ogni settimana

Ridotto: un tempo inferiore a 45 ore, che può essere ridotto fino alla durata minima di 24 ore ininterrotte (salvo recupero)

Il recupero di 21 ore ($45 - 24$) deve essere compensato da un periodo equivalente di riposo continuo da usufruirsi prima della fine della terza settimana successiva, collegandolo ad un altro periodo di riposo di almeno 9 ore

Il periodo di riposo settimanale – no frazionamento

È possibile frazionare il recupero del riposo settimanale ridotto? NO

Non c'è problema interpretativo (ML 29.4.2015 n. 37/0007136)

Ministero : «... il testo letterale della norma, nella maggior parte delle lingue ufficiali UE 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». Il Reg. 561/2006 (art. 8, par. 6), nella maggior parte delle versioni linguistiche riporta che la fruizione del recupero compensativo deve avvenire in un'unica soluzione ("*en bloc*").

Esame sistematico disposizioni = garantire maggiore tutela (salute e sicurezza del personale mobile + salvaguardia diritti dei terzi e della sicurezza stradale)

La periodicità del riposo

Nel corso di due settimane consecutive i conducenti devono effettuare almeno:

- due periodi di riposo settimanale regolare (di almeno 45 ore ciascuno) oppure;
- un periodo di riposo settimanale regolare ed un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore, salvo recupero (almeno 21 ore)

Il riposo settimanale comincia al più tardi dopo sei giorni dal termine del precedente riposo settimanale. L'intervallo di tempo che separa due riposi settimanali è calcolato, quindi, su periodi di 24 ore ciascuno.

Il riposo settimanale deve essere fruito al massimo dopo 6 giorni, **senza che sia vincolante la cadenza di tale riposo con la domenica** (13° considerando: “*la definizione di settimana ... non dovrebbe impedire ai conducenti di iniziare la propria settimana di lavoro in qualunque giorno della settimana*”).

La deroga dei 12 giorni tours internazionali

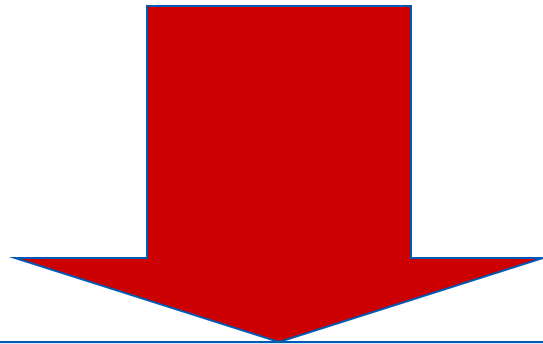
Il conducente che effettua un singolo servizio occasionale di trasporto internazionale di passeggeri può rinviare il suo periodo di riposo settimanale di dodici periodi di 24 ore consecutivi al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:



- a) il servizio abbia una **durata di almeno 24h consecutive in uno SM** o in un paese terzo diverso da quello in cui il servizio ha avuto inizio;
- b) dopo il ricorso alla deroga il conducente usufruisca di:
 - due periodi regolari di riposo settimanale (45+45); oppure
 - un periodo regolare di riposo settimanale ed un periodo ridotto di riposo settimanale di almeno 24 ore (45+24). La riduzione deve comunque essere compensata da un equivalente periodo di riposo ininterrotto entro la fine della terza settimana successiva al termine del periodo di deroga;
- c) che il veicolo sia munito di **apparecchio di controllo digitale**, conformemente ai requisiti dell'allegato I B Regolamento 3821/85, nonché
- d) **in caso di guida tra le 22:00 e le 6:00**, vi siano più conducenti a bordo del veicolo oppure il periodo di guida di quattro ore e mezza (articolo 7) sia ridotto a tre ore.

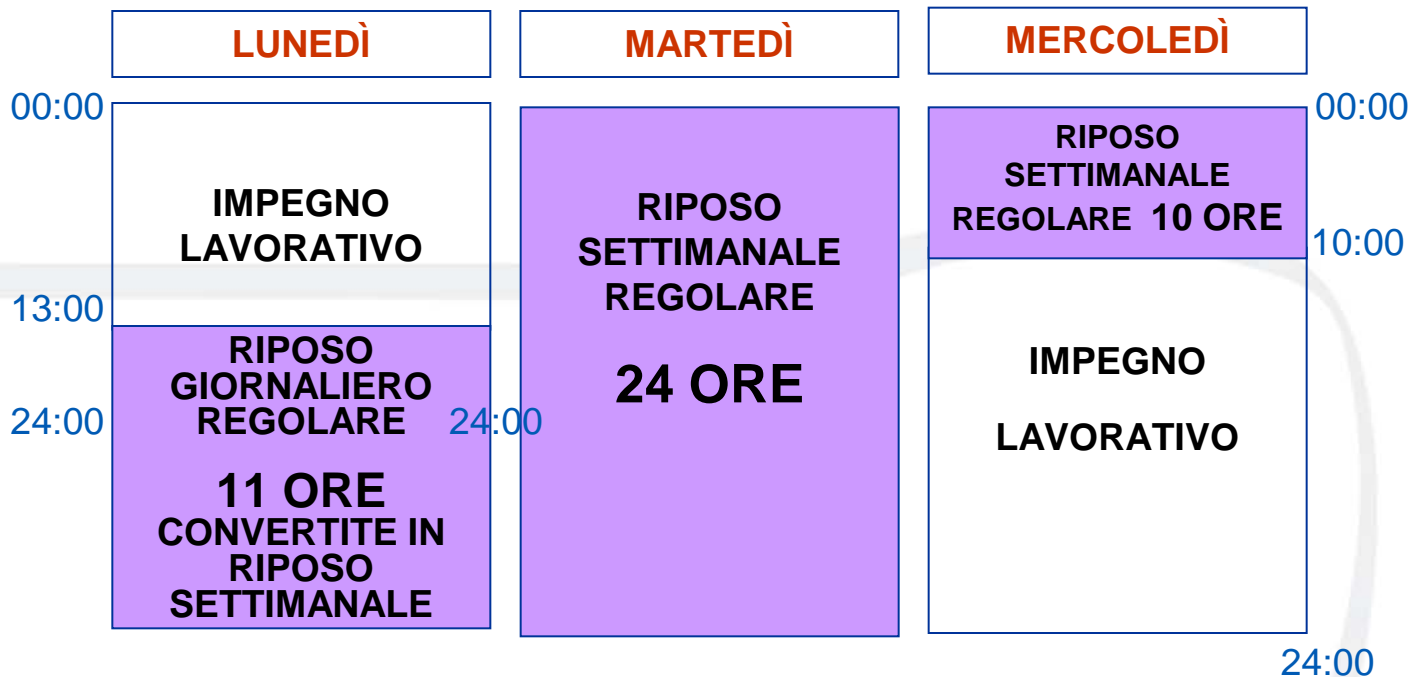
Prolungamento e conversione

Fermo restando che il riposo settimanale, sia regolare che ridotto, ricomprende il periodo di riposo giornaliero,



un periodo di riposo giornaliero può essere prolungato e convertito in un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto.

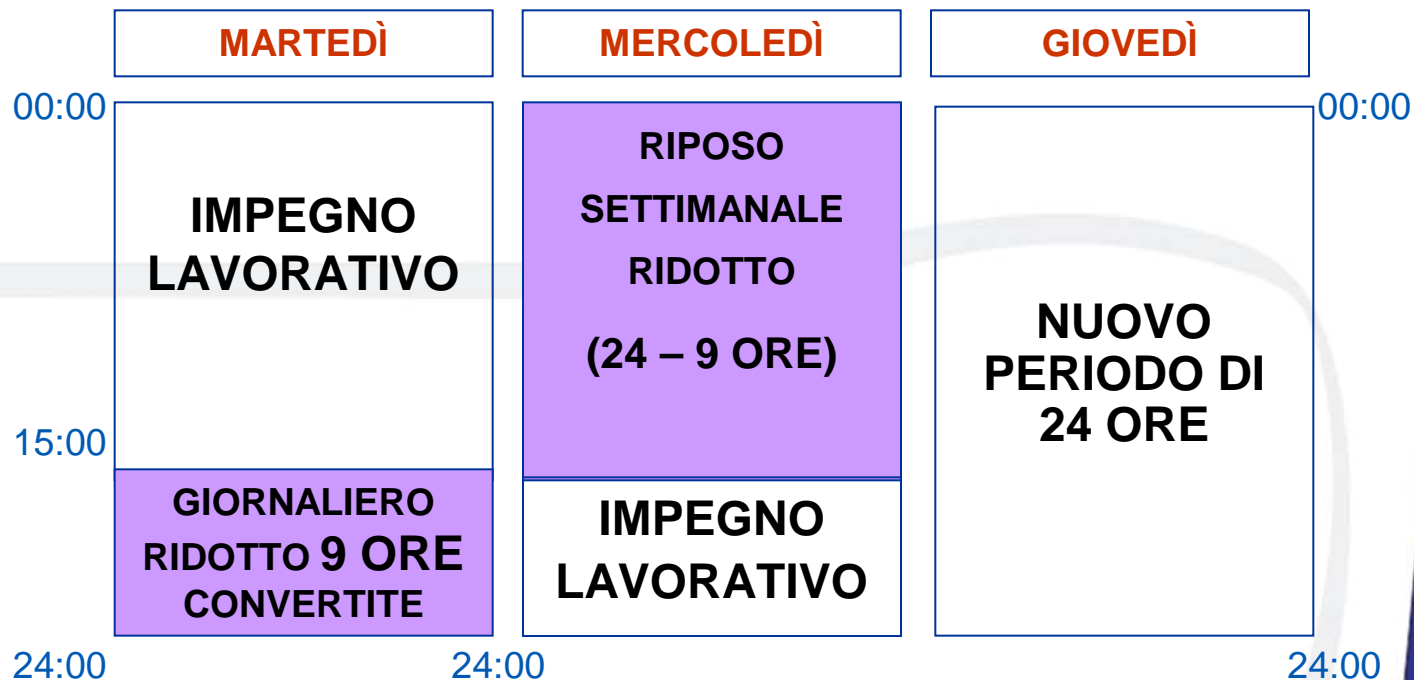
Giornaliero regolare in settimanale regolare



Il riposo giornaliero regolare di 11 ore viene prolungato e convertito in 45 ore di riposo settimanale regolare:

11 ore lunedì +
24 ore martedì +
10 ore mercoledì =
45 ore

Giornaliero ridotto in settimanale ridotto



Il riposo giornaliero ridotto di 9 ore viene prolungato e convertito in 24 ore di riposo settimanale ridotto:

$$\begin{array}{r} 9 \text{ ore martedì} \quad + \\ \underline{15 \text{ ore mercoledì}} \quad = \\ 24 \text{ ore} \quad * \end{array}$$

(* Fermo restando il recupero delle 21 ore entro la 3^a settimana)

Durante la trasferta

I periodi di riposo giornaliero e quelli settimanali ridotti possono essere effettuati nel veicolo, purché questo sia dotato delle opportune attrezzature per il riposo di tutti i conducenti e sia in sosta

CONDIZIONI PER FRUIRE DEL RIPOSO NEL VEICOLO:

1. il conducente deve essere in trasferta;
2. il mezzo deve essere munito di idonee attrezzature per tutti i conducenti presenti a bordo;
3. Il mezzo deve essere fermo.



Riposo settimanale a bordo



Dibattito comunitario – rischio dumping

La lettera della norma consente specificamente di fruire di un periodo di riposo settimanale ridotto (minimo 24 ore) in un veicolo adeguatamente attrezzato, mentre non ammette la possibilità di fruire i riposi settimanali regolari (almeno 45 ore) a bordo del mezzo. La norma contiene quindi già un divieto di fruizione di riposo settimanale regolare, consentendo, tuttavia, la fruizione – in trasferta – di un periodo di riposo settimanale ridotto che può essere di ammontare minimo di 24 ore consecutive fino ad un massimo 44 ore consecutive, purché, chiaramente, questo sia dotato delle opportune attrezzature per il riposo di tutti i conducenti e sia in sosta.

Avvocatura generale Corte GUE (nota 3.1.2017): le norme che vietano il riposo settimanale dell'autista nella cabina del veicolo possono essere legittime.

Francia: *«non regge più la giustificazione per cui l'autista deve prendere il riposo nel mezzo per controllare il veicolo (e il suo carico, ndr) durante il fine settimana o comunque risiedere in cabina durante i lunghi viaggi internazionali».*

Deroghe alla disciplina dei riposi

Il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare, può durante tale periodo di riposo **effettuare altre attività** al massimo in due occasioni e **per non più di un'ora complessivamente**. Nel corso di tale riposo giornaliero regolare il conducente dispone di una branda o di una cuccetta

CONDIZIONI :

1. il conducente può fruire solo di un periodo di riposo giornaliero regolare;
2. sono possibili due interruzioni del riposo;
3. durante queste due interruzioni il conducente può effettuare altre attività per non più di un'ora complessivamente;
4. non è più previsto che al conducente debba essere aumentato di due ore il riposo interrotto

Deroghe alla disciplina dei riposi

Il tempo impiegato dal conducente per recarsi sul luogo dove deve prendere in consegna il veicolo soggetto alla normativa o per ritornare in tale sede, se il veicolo non si trova né nel luogo di residenza del conducente né presso la sede dell'impresa, non può essere considerato come riposo o interruzione, a meno che il conducente si trovi su una nave traghetto o un treno e disponga di una branda o di una cuccetta. Al contrario, tale tempo, **se viene impiegato alla guida di un veicolo non rientrante nel campo di applicazione del Reg.561/2006, è considerato come “altre mansioni”**.

Deroghe in casi eccezionali

Nei casi in cui, inaspettatamente, durante il viaggio dovesse risultare impossibile rispettare le disposizioni normative, ovvero situazioni di difficoltà inconsuete, indipendenti dalla volontà del conducente e inattese al punto da non poter essere previste neppure applicando la dovuta diligenza.

Rispetto scrupoloso dei tempi massimi di guida, delle relative pause ed interruzioni, salvo si verificano inaspettatamente circostanze eccezionali tali da rendere impossibile attenervi senza mettere a repentaglio la sicurezza del veicolo, dei passeggeri e dei terzi. **In tali circostanze il conducente, non appena raggiunge il punto di sosta, deve annotare la natura e il motivo della deroga (a mano ed in una qualsiasi lingua della Comunità, sul foglio/tabulato dell'apparecchio di controllo)**

Attività prevalente

Al conducente adibito nell'arco della stessa settimana ad attività soggette a differenti discipline deve essere applicata la disciplina nel cui campo di applicazione rientra l'attività da lui svolta nel maggior numero dei giorni secondo il criterio della “prevalenza dell'attività” svolta durante la settimana.

Nelle ipotesi in cui risulti particolarmente difficile individuare le “attività prevalenti”, secondo un principio di cautela, andrà applicata **la disciplina di maggior tutela per il lavoratore**.

Spetterà al datore di lavoro applicare, in via alternativa, la disciplina di cui al D.Lgs. 66/2003 o al D.Lgs. 234/2007 verificando se il lavoratore svolga “normalmente” e “prevalentemente” una attività compresa nel campo di applicazione dell'uno o dell'altro Decreto. (ML - Interpello 23.3.2009)

CRITERIO SOLO NAZIONALE!

Attestazione attività/assenze

Nota di chiarimento n. 7 –

Corretta interpretazione dell'articolo 34 del Reg.n.165/2014 (in vigore dal 2.3.2015) riguarda l'utilizzo delle carte del conducente e dei fogli di registrazione e, al paragrafo 3, prevede che SM non possano imporre ai conducenti *“l'obbligo di presentazione di moduli che attestino le loro attività mentre sono lontani dal veicolo”*.

Il modulo di attestazione non è, quindi, più obbligatorio,
!! continua però a valere l'obbligo previsto dall'art. 36 Reg. 165/2014 che impone al conducente di dimostrare le attività e le assenze quelle che non possono essere registrate nemmeno successivamente in modalità manuale. In questi casi, l'utilizzo del modulo di attestazione in questione può risultare molto utile: **una eventuale sanzione non potrà essere più elevata per mancanza e/o omissione di compilazione del modulo europeo, ma certamente potrà essere comminata per assenza di giustificazione delle attività/assenze non registrate dall'apparecchio**

Registrazioni che devono essere in possesso del conducente



Il conducente deve essere sempre in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli:

1. quando guida un veicolo munito di T.analogico:

- i) i fogli di registrazione del giorno in corso e quelli utilizzati nei 28gg precedenti;
- ii) la carta del conducente, se la possiede;
- iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nel giorno in corso e nei 28gg precedenti

2. quando guida un veicolo munito di un T.digitale:

- i) la sua carta di conducente;
- ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante il giorno in corso e nei 28gg precedenti; iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al punto ii) nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo munito di un tachigrafo analogico.

L'addetto al controllo effettua la verifica attraverso l'esame dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati, stampati o scaricati che sono stati registrati dall'apparecchio ovvero tramite la carta del conducente o, in assenza di essi, attraverso l'esame di qualsiasi altro documento probante che permetta di giustificare l'inosservanza delle disposizioni (anche per furto/deterioramento o per guasto/cattivo funzionamento)

[Art. 36 Reg. 165/2014]

Guasto del veicolo durante il viaggio

Il conducente è nella impossibilità di effettuare le registrazioni con l'apparecchio di controllo e quindi non è in condizione di “giustificare” la propria attività.

La certificazione dell'attività svolta è legata in concreto all'impiego cui è adibito successivamente il conducente:

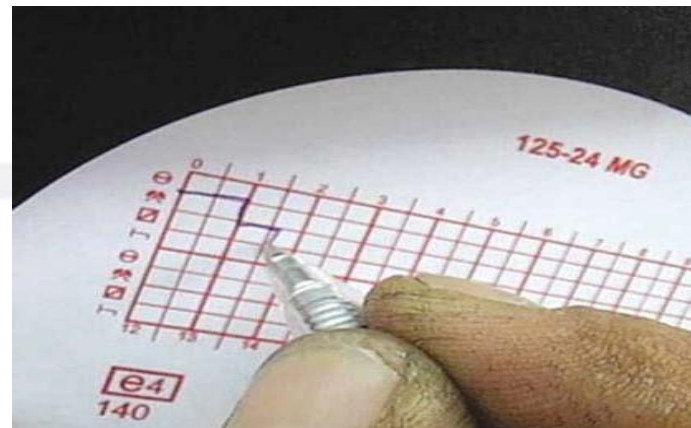
- A. se posto in disponibilità o impiegato in un lavoro diverso dalla guida;
- B. se, invece, durante il periodo del guasto compie tutte quelle attività funzionali al ripristino dell'efficienza del mezzo, può essere più coerente riportare le indicazioni sul foglio o sui fogli di registrazione, oppure su un foglio ad hoc da accludere al foglio di registrazione o alla carta del conducente, su cui riporta gli elementi che consentono di identificarlo e la sua firma.

[Min.Int. nota 19.12.2012]

Guasto del veicolo durante il viaggio

Nel caso di apparecchio analogico che non sia in condizioni di registrare correttamente i dati, il conducente dovrà annotare a mano i tempi di cui sopra sul retro del disco ovvero accludere un foglio ad hoc al disco relativo alla giornata in corso.

Nel caso di apparecchio digitale, laddove non fosse possibile nemmeno stampare i dati successivamente alla registrazione dei tempi in questione, accludere un foglio ad hoc a quelli di registrazione in suo possesso ovvero alla carta tachigrafica.



OBBLIGHI DEL DATORE DI LAVORO

Informazione e formazione

- **Informare** i lavoratori mobili:

- delle pertinenti disposizioni nazionali, eventuali regolamenti interni e accordi con i sindacati, pena una sanzione amministrativa pecuniaria (art. 8 D.Lgs. 234/2007)

- della vigente disciplina in materia di orario di lavoro e di tutte le condizioni applicabili al contratto di lavoro;

- **controllare** il rispetto dei periodi di guida e di riposo;

- **istruire** il conducente sul funzionamento dell'apparecchio di controllo

- **scaricare i dati** del tachigrafo e della carta tachigrafica.

- **conservazione dei dati** per almeno un anno (*«Questo termine è proprio della documentazione dei dischi e non è correlato agli obblighi di registrazione dei dati sul LUL o alla conservazione dello stesso».* ML 9.2.2017 n.9))

RESPONSABILITA' IMPRESA



Applicazione dell'articolo 174, comma 14, del Codice della Strada

Articolo 10, paragrafo 2, del Reg. 561/2006 pone a carico dell'impresa precisi obblighi di istruzione del conducente, di organizzazione della sua attività lavorativa e di costante controllo sullo svolgimento della stessa, in modo che siano rispettate le disposizioni del regolamento stesso.

Min. Interno: *«da ogni violazione riscontrata non può non dedursi un difetto di organizzazione dell'attività, ovvero un'assenza o insufficienza di formazione e/o controllo. Resta salva la possibilità per l'impresa di dimostrare il contrario in sede di ricorso giurisdizionale o amministrativo».*

«Ove ne ricorrano le condizioni, in presenza di più violazioni riconducibili ad un'unica azione od omissione, l'impresa potrà richiedere l'applicazione del cumulo giuridico di cui all'articolo 198 del Codice della Strada».

[Ministero dell'Interno - nota n. 300/A/4688/12/111/20/3 20.62012]

Roma 10 marzo 2017



Grazie dell'attenzione

*Paola Galantino
galantino@anav.it*

