Coordinamento Ordini dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili dell'Emilia Romagna

Area Lavoro

Con il patrocinio degli Ordini di: BOLOGNA, FERRARA, FORLI', MODENA, PARMA, PIACENZA, RAVENNA, REGGIO EMILIA, RIMINI

Il lavoro nell'autotrasporto

a cura di

prof. avv. Pierluigi RAUSEI

ADAPT Professional Fellow
Docente di Diritto sanzionatorio del lavoro, Università degli Studi di Bergamo
Dirigente dell'Ispettorato Nazionale del Lavoro

RAVENNA

21 marzo 2018

Le considerazioni contenute nel presente intervento sono frutto esclusivo del pensiero dell'autore e non hanno carattere in alcun modo impegnativo per l'Amministrazione alla quale appartiene.

Sommario

LE NORME COMUNITARIE E NAZIONALI SUL LAVORO NELL'AUTOTRASPORTO 3

LE SANZIONI NELL'AUTOTRASPORTO 52

CCNL TRASPORTI – LOGISTICA, TRASPORTO MERCI, SPEDIZIONE: IPOTESI ACCORDO DEL 3 DICEMBRE 2017 123

Le norme comunitarie e nazionali sul lavoro nell'autotrasporto

Le disposizioni del Regolamento 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[1], che ha modificato i Regolamenti del Consiglio CEE n. 3821/1985 e CE n. 2135/1998[2], contestualmente abrogando il Regolamento CEE n. 3820/1985 del Consiglio[3], ha determinato una significativa "rivoluzione" tanto nel sistema normativo in materia di autotrasporto quanto relativo apparato sanzionatorio[4], 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 Regolamento CE n. 561/2006, laddove il Legislatore europeo dichiara di aver in-

---

[1] Il Regolamento 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.

[2] Il Regolamento 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.

[3] Il Regolamento 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.

[4] 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*».

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

Per espressa indicazione contenuta nell'art. 2 del Regolamento 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[5], 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 Regolamento 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.

---

[5] Per una definizione normativa del trasporto in conto proprio, rileva l'art. 31 della legge 6 giugno 1974, n. 298 (pubblicato 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 occorrano 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*».

Inoltre sono esentati dall'osservanza delle norme del regolamento (ai sensi dell'art. 3 dello stesso Regolamento 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[6];
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[7];

---

[6] Il Ministero del Lavoro con risposta ad Interpello n. 24 del 4 agosto 2008 si è espressamente occupato della applicabilità del Regolamento 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*».

[7] 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 com-*

(segue)

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[8].

L'art. 45, paragrafo 1, n. 2, *lett. 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)[9], ha introdotto la *lett.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*»[10].

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 Regolamento CE n. 561/2006 i «*veicoli appartenenti alle*

---

merciali, 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».

[8] 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*».

[9] 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.

[10] 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*».

imprese della filiera dell'industria cineaudiovisiva, immatricolati autoveicoli per uso speciale secondo la definizione dell'art. 54, comma 1, lett. g), del Codice della Strada», ai sensi degli artt. 2, paragrafo 1, *lett. a)*, e 3, paragrafo 1, *lett. f)* dello stesso Regolamento (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)[11].

Inoltre con il D.M. 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 n. 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*):

- 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, *lett. b)*, del Regolamento UE n. 165/2014);
- veicoli impiegati nell'ambito di servizi fognari[12], di protezione contro le inondazioni, di manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, di manutenzione e controllo della rete stradale, di nettezza urbana[13], dei te-

---

[11] 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.

[12] 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 (art. 2, comma 1 lett. a), e art. 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'art. 13, paragrafo 1, lett. h), del Reg. n. 561/2006. In questa seconda ipotesi l'esenzione è però limitata al territorio nazionale*».

[13] 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 tra-*

(segue)

legrafi, 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[14].

Da ultimo, riguardo al campo di applicazione del Regolamento 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[15].

---

sportarti 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*» (conformemente 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 Regolamento 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.

[14] 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.

[15] 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*»; ta-

(segue)

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 Regolamento CE n. 561/2006, che detta la definizione 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 Regolamento CEE n. 3821/85, ovvero «*manualmente*», come richiesto dall'art. 16, par. 2, del Regolamento CEE n. 3821/85.

Ciò premesso ci si può occupare dell'art. 6 del Regolamento 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 Regolamento 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)*, Regolamento 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)*, Regolamento 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.

---

le 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*».

23 marzo 2002, n. L 80), così come recepita dal Legislatore italiano con il D.Lgs. 19 novembre 2007, n. 234 (G.U. n. 292, serie generale, del 17 dicembre 2007), di cui si dirà meglio nel prosieguo.

Peraltro, nell'arco di due settimane consecutive, il periodo di guida (*c.d.* "bisettimanale") non può superare le 90 ore complessive (art. 6, par. 3)[16].

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[17] ai limiti di guida così sanciti sono riconosciute espressamente dall'art. 12 del Regolamento CE n. 561/2006[18] 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;

---

[16] 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).

[17] 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 6-*bis*, 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*».

[18] L'art. 12 del Reg. CE n. 561/2006 stabilisce espressamente: «*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*».

- 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[19].

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

Interruzioni

Ai sensi dell'art. 7 del Regolamento CE n. 561/2006, gli autisti durante la loro prestazione lavorativa, dopo un periodo di guida consecutiva di quattro ore e mezza[20], 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)*, Regolamento CE n. 561/2006)[21]. 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

---

[19] 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.

[20] 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*».

[21] A norma dell'art. 9, par. 2, Regolamento 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 Regolamento CE n. 561/2006).

comunque una interruzione complessiva di 45 minuti ogni quattro ore e mezza[22]. La Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 ha 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 Regolamento 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[23], 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

---

[22] La normativa introdotta dal Regolamento 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 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.

[23] 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.

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 interruzioni 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 Regolamento CEE n. 3821/85, dal Regolamento CE n. 1266/2009 della Commissione del 16 dicembre 2009[24], 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.

Riposi

Con l'art. 8 del Regolamento 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)*, Regolamento CE n. 561/2006)[25].

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

[24] Il Regolamento CE n. 1266/2009 ha provveduto ad adeguare per la decima volta al progresso tecnico il Regolamento CEE n. 3821/85 del Consiglio relativamente all'apparecchio di controllo nei trasporti su strada.

[25] 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".

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 bordo del veicolo almeno due conducenti (art. 4, *lett. f)*, Regolamento 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 Regolamento 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.

Riposi settimanali

Il riposo settimanale viene disciplinato, dall'art. 8, par. 6, del Regolamento 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 Nota n. 7136 del 29 aprile 2015[26] 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[27].

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 Regolamento 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 evita-

---

[26] 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.

[27] 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 « co*nsiderare 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 Circolare* 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.

re «*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 Regolamento CE n. 561/2006

Periodo di guida/riposo 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 Regolamento CE n. 561/2006, per «*impresa di trasporto*» deve intendersi qualsiasi persona fisica o giuridica (comprese le associazioni 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 per conto proprio. Il successivo art. 10 dello stesso Regolamento 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 Regolamento 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 Regolamento 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 Regolamento CE n. 561/2006[28].

Per effetto dell'art. 174, comma 14, del Codice della Strada l'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nel Regolamento n. 561/2006, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è punita con sanzione amministrativa 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[29].

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 Regolamento 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.

---

[28] Con riferimento alla filiera del trasporto rilevano le disposizioni contenute nel D.Lgs. 21 novembre 2005, n. 286, come da ultimo modificato dal D.L. 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.

[29] 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'art. 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).

L'art. 13 del Regolamento 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 Regolamento CE n. 2135/1998 e modificato dal Regolamento 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*[30] o altrimenti detti *tachigrafici*, di un modello omologato atti ad essere utilizzati nell'apparecchio *cronotachigrafo analogico* montato a bordo 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[31]. 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 titola-

---

[30] 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 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*».

[31] 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.

re 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 Regolamento CEE n. 3821/1985, come modificato dal Regolamento CE n. 561/2006, stabilisce che i conducenti non possono utilizzare fogli di registrazione o la carta del conducente sporchi o deteriorati[32].

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, 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[33], 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[34].

---

[32] 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*».

[33] 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*».

[34] 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.

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 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[35]: nessun foglio di registrazione e nessuna carta del conducente devono essere utilizzati per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati[36].

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.

---

[35] 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*».

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

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[37]:

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[38]:

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;

---

[37] 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 cronotachigrafi, 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.

[38] Anzitutto si tenga presente che i cronotachigrafi 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.

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 stessi, fermi restando gli obblighi di segretezza e di riservatezza e l'immediato accesso ai controlli del personale ispettivo[39], 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.

---

[39] 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 sforamento di pochissimi minuti, così come rilevato automaticamente dal sistema informatizzato. Potrebbe, pertanto, riconoscersi una modesta tolleranza, qualora si verifichino 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 effettuano 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 artt. 7 e 8 del Regolamento CE 561/06*».

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* (*c.d.* 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[40].

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.

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 Regolamento 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

---

[40] 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.

della scheda del conducente[41], è soggetto alla sanzione amministrativa, ma se sono stati manomessi i sigilli o se il cronotachigrafo è stato alterato la sanzione è raddoppiata (art. 179, comma 2).

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 (art. 179, comma 3).

Infine, la mancata conservazione, per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione[42], 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,

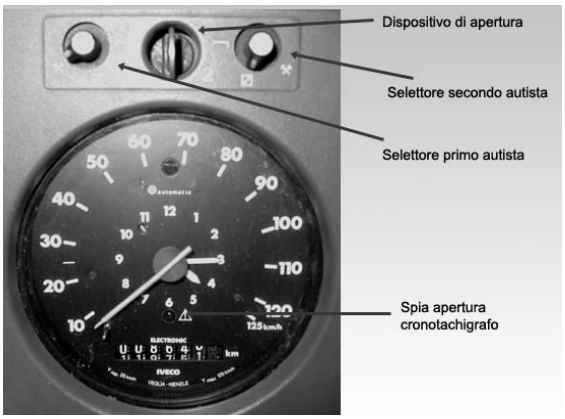
---

[41] 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 C.D.S. 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*».

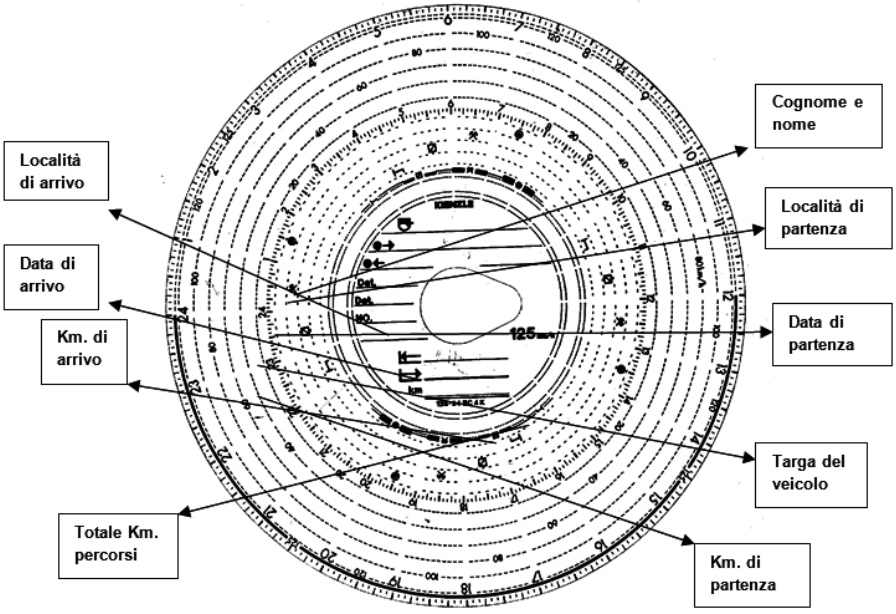
[42] La Suprema Corte di Cassazione, con sentenza n. 17073 del 3 agosto 2007, ha sancito che l'omessa conservazione dei dischi cronotachigrafi (fogli di registrazione) è sanzionata in via amministrativa dall'art. 19 della legge 13 novembre 1978, n. 727 per ciascun giorno lavorativo: «*L'impugnata decisione, pur escludendo la continuazione della legge n. 689 del 1981, ex art. 8, ha ritenuto che la violazione dell'art. 14 - comma 2 - del Regolamento CEE n. 3821 del 1985 costituisca una unica violazione "per ogni automezzo", con irrogazione della sanzione* ex *legge n. 727 del 1978, art. 19. Tale interpretazione 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 gravita 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*».

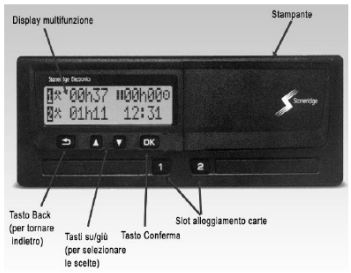
secondo quanto precisato da ultimo dalla Circolare 31 dicembre 2012, n. 9362[43].

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

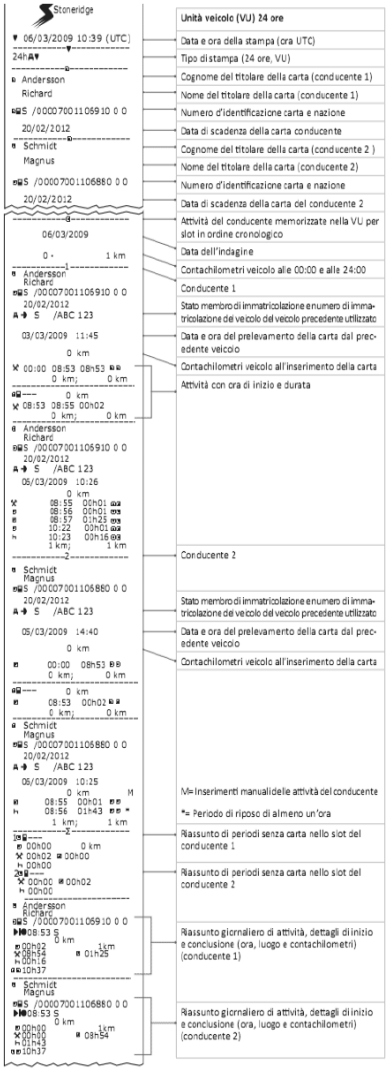


[43] Per quanto attiene all'ammontare della sanzione da applicare occorre spendere una riflessione attenta, in ragione della diversa interpretazione sostenuta nel tempo, in contrapposizione fra loro, dal Ministero del Lavoro da un lato e dal Ministero dell'Interno dall'altro. Anzitutto, va rilevato che gli originari 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 artt. 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.


Località di arrivo
Data di arrivo
Km. di arrivo
Totale Km. percorsi
Cognome e nome
Località di partenza
Data di partenza
Targa del veicolo
Km. di partenza



1	Conducente o slot		Inizio periodo di lavoro giornaliero
2	Conducente 2 o slot		Fine periodo di lavoro giornaliero
	Carta inserita		Pausa
	Altri lavori	UTC	Tempo UTC
	Tempo guida	24h	Giornaliero
	Tempo riposo/pausa	|	Settimanale
	Disponibilità	||	Bisettimanale
OUT	Fuori campo	»	Velocità eccessiva



Art. 16 Reg. CE n. 561/2006: registro di servizio

L'art. 16 del Regolamento 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 Regolamento

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.

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 soggetti al Regolamento CE n. 561/2006 (in precedenza tenuti al rispetto dei tempi di guida dell'abrogato Regolamento 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)[44], 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 Regolamento CE n. 561/2006[45].

---

[44] 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".

[45] L'art. 2, par. 3, del Regolamento 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*

(segue)

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 artt. 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 Regolamento 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 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 Regolamento 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.

---

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».

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[46].

Tempi di guida

Anzitutto, per quanto attiene ai tempi di guida, riguardo ai veicoli non soggetti al Regolamento 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[47], 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, esplicitare nel libretto individuale di controllo «*il genere e il motivo della deroga*».

---

[46] 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.

[47] 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.

Interruzioni

Anche l'art. 8 dell'AETR stabilisce (con riguardo ai veicoli non soggetti al Regolamento CE n. 561/2006) l'obbligo delle interruzioni[48]. 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 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.

---

[48] 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).

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 Regolamento CE n. 561/2006.

Con riferimento al riposo giornaliero[49] 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

[49] 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).

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 1º 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 raggiungere un luogo di fermata appropriato o il termine del viaggio. Nessuna deroga, invece, è ammessa relativamente ai riposi settimanali (art. 9 dell'AETR).

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

Periodo di guida/riposo o interruzione	Durata massima/minima obbligatoria
	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 1º 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 svolgimento di altre attività, oltreché 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).

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[50] 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.

[50] 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 essere utilizzati moduli redatti nella stessa forma dei fogli giornalieri del libretto.

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;
- 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 libretto 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).

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. n. 114, serie generale, del 28 dicembre 1992, suppl. ord. 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 Regolamento CEE n. 3820/1985 e la sua sostituzione integrale con il Regolamento CE n. 561/2006 impone di riferirsi all'art. 16 di tale regolamento comunitario come più sopra illustrato.

INL: modalità di tenuta della documentazione dei cronotachigrafi

L'Ispettorato Nazionale del Lavoro ha emanato la **lettera circolare prot. 1/2017 del 9 febbraio 2017**, con la quale fornisce agli ispettori del lavoro indicazioni operative in merito alla modalità di tenuta della documentazione dei cronotachigrafi in caso di annotazione della lettera "P" sul Libro Unico del Lavoro.

Attualmente il termine di conservazione dei dischi cronotachigrafi è disciplinato dal Regolamento CE n. 561 del 2006, con l'art. 10, par. 5, lett. a)-ii), e ribadito dall'art. 33, par. 2, del Regolamento CE n. 165 del 2014, che prevedono un **obbligo di tenuta per un periodo di almeno 12 mesi dalla data di utilizzazione**.

Tali dischi sono necessari per determinare, tra l'altro, l'orario di lavoro del personale mobile delle aziende di autotrasporto soggette a tali obblighi.

Con l'entrata in vigore del D.L. n. 112/2008 (conv. da L. n. 133/2008), è stato istituito il Libro Unico del Lavoro, che prevede la registrazione di diversi dati relativi allo svolgimento del rapporto di lavoro, tra i quali l'orario lavorativo. Relativamente a quest'ultimo dato, in considerazione delle particolarità del rapporto di lavoro del personale mobile e della possibile multiperiodalità dell'orario di lavoro riferito allo stesso, **è previsto che le registrazioni dell'orario lavorativo effettivamente svolto possano avvenire in un momento successivo rispetto al mese di competenza**.

Più specificatamente, è possibile l'inserimento delle ore effettivamente lavorate entro 4 mesi dallo svolgimento delle stesse, congiuntamente agli elementi variabili della retribuzione. (cfr. il citato interpello n. 63 del 2009).

Nelle more della registrazione dell'orario di lavoro effettivo, **può essere indicata giornalmente la presenza del lavoratore mediante l'inserimento della lettera "P"** ed, in ogni caso, deve essere conservata la documentazione probante l'orario di lavoro (dischi cronotachigrafi analogici e dati scaricati dalle carte tachigrafiche digitali).

In considerazione del fatto che l'obbligo di aggiornamento del LUL è mensile per tutte le categorie di lavoro e **quadrimestrale** per le imprese di autotrasporto che applicano un orario di lavoro multiperiodale, è di tutta evidenza che l'obbligo di conservazione dei dischi cronotachigrafi **rispetto all'obbligo di registrazione dei dati sul LUL** è di massimo 4 mesi. Nel caso in cui si omettesse o si registrassero tardivamente i dati relativi all'orario di lavoro, si configurerebbe un'ipotesi di illecito amministrativo.

Fermo restando quanto sopra, **resta salvo l'obbligo di conservazione dei dischi cronotachigrafic previsto dalla normativa europea**, che impone la conservazione degli stessi per almeno un anno dal loro utilizzo. **Questo se-**

condo termine è proprio della documentazione dei dischi cronotachigrafi e non è correlato agli obblighi di registrazione dei dati sul LUL o alla conservazione dello stesso. Risulta fuorviante associare il termine di conservazione del LUL, della durata di 5 anni, all'obbligo di conservazione dei dati relativi all'orario del personale mobile, stabilita in 12 mesi.
Stante quanto precedentemente illustrato, si precisa dunque che:

- il Libro Unico del Lavoro deve essere conservato per almeno 5 anni;
- la registrazione dei dati relativi all'orario di lavoro del personale mobile che ha un orario multiperiodale deve essere compiuta entro 4 mesi dallo svolgimento effettivo della prestazione medesima, onde non incorrere in una irregolarità;
- la registrazione differita dell'orario di lavoro è consentita qualora vengano conservati i documenti probanti l'effettivo orario di lavoro;
- i dischi cronotachigrafi devono essere conservati **per un anno** in adempimento dell'obbligo di conservazione della documentazione del personale mobile previsto dalla normativa europea.

Il modulo di controllo delle assenze

Su un piano documentale di verifica delle effettive condizioni di lavoro dei lavoratori dell'autotrasporto dal 2 ottobre 2008 si pone un ulteriore obbligo, aggiunto dal D.Lgs. 4 agosto 2008, n. 144[51].

L'art. 9, comma 1, del D.Lgs. n. 144/2008, in effetti, stabilisce che le assenze per malattia, per ferie annuali ma anche la guida di un veicolo escluso dal campo di applicazione del Regolamento CE n. 561/2006[52] oppu-

---

[51] Il D.Lgs. n. 144/2008, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 218 del 17 settembre 2008, ha dato attuazione della Direttiva 2006/22/CE, sulle norme minime per l'applicazione dei Regolamenti n. 3820/85/CEE (poi abrogato e sostituito dal Regolamento n. 561/2006/CE) e n. 3821/85/CEE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la Direttiva 88/599/CEE.

[52] La Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 ha precisato che «*il conducente che guida un veicolo esente dall'obbligo di cronotachigrafo e conduce sempre lo stesso veicolo, non è tenuto a compilare il modulo prescritto dal D.Lgs. n. 144/2008 al fine di giustificare le assenze o le altre mansioni svolte. Viceversa, se alterna la guida di veicoli esenti con veicoli obbligati al cronotachigrafo, il predetto modulo deve essere compilato per giustificare l'assolvimento di altre mansioni diverse dalla guida, ovvero la conduzione di veicoli esenti e deve essere riferito all'attività effettuata nei 28 giorni precedenti alla giornata in corso di accertamento*». Così in precedenza anche il Ministero dell'Interno che, con Nota n. 8616 del 15 giugno 2010, in risposta a specifico quesito di Confindustria, aveva chiarito: «*nel caso in cui un conducente guidi un veicolo esente dall'obbligo di cronotachigrafo e conduca sempre il medesimo, questi non deve compilare il modulo assenze al fine di giustificare le altre mansioni svolte. Viceversa, se alterna la guida di veicoli esenti con veicoli per cui il predetto obbligo sussiste, il modulo delle*

(segue)

re dell'AETR (o AETS)[53], da parte del conducente deve essere documentata attraverso il *modulo di controllo delle assenze dei conducenti* in formato elettronico e stampabile previsto (previsto dall'art. 11, paragrafo 3, della Direttiva 2006/22/CE, elaborato dalla Commissione europea e riportato in allegato alla Decisione 2007/230/CE della Commissione del 12 aprile 2007, come modificato da ultimo con la Decisione della Commissione UE n. 2009/959 del 14 dicembre 2009), che va compilato in ogni sua parte[54] e sottoscritto dal datore di lavoro[55].

Peraltro, la Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011[56] ha precisato che «*la previsione (...) secondo cui il modulo deve essere redatto in formato elettronico e stampabile, non esclude la possibilità di utilizzare dei moduli prestampati in formato elettronico e parzialmente compilati a mano, soprattutto nelle parti mutabili*».

Il modulo deve essere utilizzato per attestare le assenze del conducente professionale che guida un mezzo dotato di cronotachigrafo per malattia, ferie annuali, altre mansioni e così via[57].

---

assenze deve essere compilato per giustificare l'assolvimento di altre mansioni diverse dalla guida ovvero la conduzione di veicoli esenti».

[53] Per quanto illustrato dalla Circolare del 20 gennaio 2010 congiunta del Ministero dell'Interno (prot. n. 918) con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (prot. n. 4969), l'utilizzo del nuovo modulo sembrerebbe essere stato destinato ai soli veicoli rientranti nel campo di applicazione del Regolamento CE n. 561/2006 e non anche a quelli per i quali trova applicazione l'*Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli adibiti ai trasporti internazionali su strada*. Tuttavia il modello approvato dalla Commissione europea reca espressa indicazione alternativa del campo di applicazione, sia pure denominando l'Accordo europeo col diverso acronimo "AETS" (italianizzato) al posto del 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*").

[54] Esclusivamente per le operazioni di trasporto condotte in ambito nazionale, e solo per i casi in cui il rapporto di lavoro del conducente resta sospeso ovvero interrotto quali, ad esempio, la cassa integrazione, lo sciopero o la serrata, è data facoltà alle imprese di non compilare il modulo; ovviamente la prova documentale di tali circostanze potrà essere fornita esibendo la comunicazione del datore di lavoro relativa al periodo di interruzione o di cassa integrazione, ovvero la corrispondente documentazione rilasciata da enti previdenziali; tale documentazione dovrà essere tenuta a bordo del veicolo ed esibita ad ogni controllo.

[55] Il Ministero dell'Interno con nota n. 8616 del 15 giugno 2010, in risposta a specifico quesito di Confindustria, ha chiarito che «*Il "modulo assenze del conducente", va compilato per ogni conducente del veicolo e firmato dal legale rappresentante dell'impresa o da altro soggetto dell'impresa autorizzato alla firma. Perciò, l'imprenditore può delegare a sottoscrivere il documento un qualsiasi preposto o rappresentante, purché diverso dallo stesso conducente*». La Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 ha ribadito integralmente tali indicazioni.

[56] Si tratta della 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.

[57] Il Ministero dell'Interno ancora nella Nota n. 8616/2010 ha chiarito che «*quando il conducente riprende l'attività di guida dopo un periodo di assenza in luogo diverso dalla sede dell'azienda da cui dipende e, perciò, senza avere la possibilità di acquisire il documento originale compilato dal datore di lavoro, in luogo del modulo in originale, può esibire una copia dello stesso che gli è stata trasmessa via fax o per via telematica*». Così anche la Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011. Inoltre, con risposta a quesito n. 34 del 10 maggio 2010 l'allora Direzione provinciale del lavoro di Macerata (in *www.lavoro.gov.it/DTL/MC*) si è espressamente occupata del modulo di controllo fornendo

(segue)

Sul punto la Circolare ministeriale del 22 luglio 2011 ha precisato che il modulo di controllo delle assenze «*non serve a documentare l'effettuazione del riposo settimanale*»[58]. Qualora il conducente sia impiegato in azienda per lo svolgimento di altre attività viene richiesta la compilazione di tanti moduli di controllo con il giustificativo «*altre mansioni*» (riportato nel modulo con la dicitura «*eseguiva un altro lavoro diverso dalla guida*») per quanti sono i giorni in cui il dipendente non sia stato impegnato nella guida del mezzo.

L'espressione «*altre mansioni*», peraltro, per quanto previsto dall'art. 15, comma 3, *lett. b),* del Regolamento CE n. 3821/1985, come sostituito dall'art. 26, paragrafo 4), terzo capoverso, e secondo la definizione offerta dall'art. 3, *lett. a),* della Direttiva 2002/15/CE, deve essere intesa con riferimento alle attività diverse dalla guida e comunque connesse all'attività del servizio (quali, ad esempio, il carico e lo scarico, la pulizia e la manutenzione del veicolo, operazioni volte a garantire la sicurezza del veicolo, sorveglianza del veicolo e del carico e formalità amministrative). Pertanto, anche nel caso in cui il dipendente sia stato assunto per svolgere altre attività lavorative, differenti dalla guida professionale (come ad esempio nel caso di magazziniere, operaio), e si trovi solo saltuariamente a svolgere mansioni di autista e, conseguentemente, a condurre un mezzo dotato di cronotachigrafo

---

i seguenti chiarimenti operativi: «*il modulo di controllo delle attività del conducente (…) deve essere utilizzato per documentare diversi periodi di assenza o di attività da parte del conducente non registrabili dall'apparecchio di controllo. (…) Il modulo così come strutturato e da ultimo modificato dovrebbe contenere tutta la casistica contemplata per le assenze, per le ferie, per la CIG, per diverse mansioni (punti da n. 12 a n. 19). Tuttavia, con riferimento alle assenze sembra possibile aggiungere delle specifiche come nel caso indicato: "assenza per permesso legge 104" barrando la casella di cui al punto n. 15). Come già specificato in precedenza, il modulo in argomento va riempito e tenuto nell'automezzo per 28 giorni e conservato in azienda per almeno un anno dalla sua utilizzazione. Tale documento viene rilasciato dall'azienda, e firmato sia dal Responsabile, o suo delegato, che dal conducente, in sostituzione del disco cronotachigrafo, analogico o digitale, nei casi in cui per l'intera giornata di lavoro l'autista sia stato adibito ad altra mansione (lavori in piazzale) o in caso di assenze di cui ai punti da 12) a 19) del modulo e che per tali motivazioni il conducente- nella specifica giornata - non ha potuto guidare un automezzo rientrante nel campo di applicazione del regolamento in oggetto indicato né ha potuto registrare quella diversa attività o assenza sul foglio di registrazione. Con riguardo al punto 6) del modulo, solitamente il documento, con qualsiasi modalità compilato, viene firmato dal legale rappresentante dell'impresa o da un suo delegato responsabile della dichiarazione resa e, come tale, va indicato al punto 6) unitamente alla sua posizione in azienda, di cui al punto 7). In merito al punto 19) del modulo, si chiarisce che per "disponibile" si intende in attesa di essere chiamato a condurre un veicolo*».

[58] Precisamente, in dettaglio, la Circolare congiunta dei Ministeri dell'Interno e dei Trasporti del 22 luglio 2011 ha chiarito: «*Se il conducente guida abitualmente un veicolo munito di cronotachigrafo analogico, la documentazione dell'effettuazione del riposo è, di fatto, fornita dalla circostanza che, per quel periodo, non sono stati utilizzati fogli di registrazione. Perciò, in occasione di controlli stradali, il conducente esibisce solo i fogli di registrazione delle giornate in cui ha lavorato. Se il veicolo che conduce, invece, è dotato di tachigrafo digitale, al momento in cui riprende servizio dopo un periodo di riposo settimanale, il conducente deve provvedere a confermare che il periodo intercorrente tra l'estrazione della carta tachigrafica ed il successivo reinserimento della stessa è da considerare come periodo di riposo. Tale opzione viene presentata, in genere, in modo automatico al momento dell'inserimento della carta*».

deve ritenersi necessario compilare il modulo di controllo e attestazione delle assenze, stante lo svolgimento di altre mansioni in modo assolutamente prevalente. In questo senso si è espresso il Ministero delle Infrastrutture con Nota n. 60856 del 16 luglio 2010[59].

Detto modulo di controllo deve essere conservato dall'impresa di trasporto per un anno dalla scadenza del periodo al quale si riferisce, mentre il conducente deve recare con sé il modulo che deve essere esibito ad ogni richiesta degli organi di controllo.

---

[59] In risposta a specifico quesito di Confartigianato Imprese con Nota la n. 60856 del 16 luglio 2010 la Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i sistemi informativi e statistici ha espressamente affermato: «*Come è noto, conformemente alle prescrizioni della Direttiva 2006/22/CE - ed in ossequio agli impegni assunti dal Governo con le Associazioni di categoria dell'autotrasporto mirati ad incrementare e meglio qualificare i controlli sull'autotrasporto ed in particolare sul rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti - l'art. 9 del D.Lgs. n. 144/2008, ha previsto che i periodi di sospensione dell'attività di guida dei veicoli assoggettati all'obbligo di installazione del tachigrafo, qualora non rilevabili dalle registrazioni del tachigrafo stesso, debbano essere documentati attraverso un modulo di controllo elaborato dalla Commissione Europea. Tale modulo introdotto con la Decisione 2007/230/CE della Commissione, del 12 aprile 2007 è stato modificato con Decisione 2009/959/UE della Commissione del 14 dicembre 2009, in quanto la Commissione stessa ha ravvisato la necessità di integrare il modulo elencando alcune ipotesi di sospensione dell'attività lavorativa che non erano state dianzi ricomprese. Il documento deve essere conservato a bordo, e presso la sede delle imprese, pena l'applicazione di sanzioni. Sull'argomento, è stata diffusa, in data 20 gennaio 2010 una circolare interpretativa emanata congiuntamente dal Ministero dell'Interno e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la quale venivano indicate le modalità di utilizzazione del modulo in questione. Nella nota della Confartigianato viene prospettata una interpretazione delle norme che regolamentano la fattispecie sulla base della quale dovrebbero ritenersi esclusi, dal campo di applicazione delle norme stesse, i conducenti che "occasionalmente e non professionalmente" vengano adibiti alla guida di veicoli rientranti nel campo di applicazione della disciplina sul tachigrafo. Tale interpretazione si fonda su un passo della Circolare di cui sopra nel quale si descrivono le fonti dell'obbligo giuridico di documentazione delle assenze mediante il modulo di rilevazione, ed in tale contesto, si parla - in senso non tecnico giuridico - di "conducenti professionali". Questa Direzione Generale, non ritiene di poter concordare con l'interpretazione prospettata in quanto per una corretta identificazione dei soggetti tenuti alla redazione ed alla tenuta del modulo si deve fare riferimento alle norme comunitarie che disciplinano la materia ed in particolare al Regolamento CE 561/2006 (che costituisce insieme al Regolamento CEE 3821/85 la base giuridica della Direttiva 2006/22/CE e, quindi, del D.Lgs. n. 144/2008) ed alle Decisioni 2007/230/CE e 2009/959/UE nonché alle linee guida di quest'ultima decisione. Il regolamento e le decisioni non fanno in alcun caso riferimento ai cosiddetti conducenti "professionali", anzi, il Regolamento CE 561/2006 all'art. 4 lett. c) detta una chiara definizione di conducente ai fini dell'applicazione della norma stessa. È "conducente": chiunque sia addetto alla guida del veicolo, anche per un breve periodo, o che si trovi a bordo di un veicolo con la mansione, all'occorrenza, di guidarlo". Inoltre, entrambe le decisioni della Commissione, ed in special modo la prima, nell'intestazione del modulo allegato, fanno esplicito riferimento alle attività svolte a norma del Regolamento CE 561/2006. La stessa circolare Interno/Trasporti del 20 gennaio 2010, sulla base della quale si fonda l'orientamento interpretativo della Confartigianato, stabilisce in forma inequivoca che: "Il conducente tenuto al rispetto delle disposizioni del Regolamento CE n. 561/2006, deve essere in grado di esibire, in occasione di qualsiasi controllo sulla strada, la documentazione relativa alle assenze suindicate per il periodo di tempo di cui all'art. 15, paragrafo 7 del Regolamento CEE n. 3821/85". Né, peraltro, sembra che le disposizioni in argomento impongano oneri particolarmente gravosi. Per le su esposte ragioni, sentita anche sulla questione la Direzione del Sevizio di Polizia Stradale, si ritiene che, in base alla normativa attualmente vigente, l'obbligo di redazione, conservazione a bordo e presso la sede delle imprese del modulo debba essere assolto da chiunque sia, anche solo per un breve periodo, alla guida di veicoli per i quali è previsto l'obbligo di installazione del tachigrafo in quanto soggetto alle disposizioni del più volte citato Regolamento CE 561/2006*».

Si tenga presente che la Circolare n. 5219 del 14 luglio 2014 del Ministero dell'Interno ha escluso dall'obbligo di esibizione e di conservazione del modulo di controllo delle assenze (fermo restando il presupposto utilizzo prevalente del veicolo per il trasporto in conto proprio) i «*veicoli appartenenti alle imprese della filiera dell'industria cineaudiovisiva*», trattandosi di autoveicoli immatricolati per uso speciale, non adibiti espressamente al trasporto merci[60].

Il Ministero dell'Interno con Circolare prot. 300/A/5933/16/111/20/3 del 1° settembre 2016 ha chiarito, alla luce dell'art. 34 del Reg. UE n. 165/2014 e delle precisazioni della Commissione Europea (per cui gli Stati membri non possono imporre ai conducenti l'obbligo di presentare moduli attestanti la loro attività mentre sono lontani dal veicolo), che sono inapplicabili le sanzioni quando il modulo non è nell'immediata disponibilità del conducente (per malattia, ferie o guida di veicolo senza obbligo di tachigrafo). In ogni caso l'impresa è tenuta a redigere il modulo utile ad attestare le assenze (la normativa sancisce l'obbligo per il conducente di registrare le attività svolte in assenza di tachigrafo).

L'orario di lavoro dei lavoratori mobili

Sotto altro profilo va rilevato, come già anticipato più sopra, che con il D.Lgs. n. 19 novembre 2007, n. 234 il Legislatore italiano ha proceduto ad attuare, seppure in ritardo rispetto al termine assegnato, in forza della delega legislativa di cui alla legge 20 giugno 2007, n. 77 (G.U. n. 142, serie generale, del 21 giugno 2007), la Direttiva 2002/15/CE dell'11 marzo 2002, relativa all'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto[61].

Ai sensi dell'art. 1, comma 1, della legge n. 77/2007, infatti, il Governo era delegato, fra l'altro, ad adottare, «*entro il termine del 30 settembre 2007, i decreti legislativi per il recepimento, rispettivamente, delle Direttive*

---

[60] Per una analisi del pronunciamento ministeriale cfr. C. Infriccioli, F. Paesani, *Autotrasporto: chiarimenti operativi del Ministero dell'interno,* in *Guida Lav.*, 2014, 35, 23 s.

[61] Frutto della autonoma proposta della Commissione, all'esito della rottura delle trattative condotte in una certa fase dalle parti sociali, la Direttiva 2002/15/CE ha trovato una valida conferma del proprio fondamento giuridico nel pronunciamento della CGE CE 9 settembre 2004, causa C-184/02 e 223/02 con il quale è stata sostenuta l'adeguatezza della misura adottata e la legittimità della adozione di misure atte a conseguire obiettivi i sicurezza nel settore dei trasporti (ai sensi dell'art. 71 TCE). *Cfr.* G. Ricci, *Orario di lavoro*, cit., 161; O. Bonardi, *Limiti di orario e lavoro autonomo nel diritto comunitario*, in *Riv. it. dir. lav.*, 2005, II, 302.

2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (...)»[62].

I rapporti con il D.Lgs. n. 66/2003

Prima di entrare nello specifico esame delle disposizioni normative di carattere sanzionatorio che caratterizzano il nuovo regime dei tempi di lavoro dei lavoratori nell'autotrasporto, occorre segnalare i rapporti di innesto fra le disposizioni contenute nel D.Lgs. n. 234/2007 e quelle del D.Lgs. n. 8 aprile 2003, n. 66 in materia di orario di lavoro.

Ai sensi dell'art. 2, comma 1, del D.Lgs. n. 66/2003, invero, le disposizioni contenute nello stesso decreto «*si applicano a tutti i settori di attività pubblici e privati con le uniche eccezioni del lavoro della gente di mare di cui alla Direttiva 1999/63/CE, del personale di volo nella aviazione civile di cui alla Direttiva 2000/79/CE e dei lavoratori mobili per quanto attiene ai profili di cui alla Direttiva 2002/15/CE*»[63].

Ogni contrasto normativo o concorrenza di disposizioni in merito alle materie trattate dalla Direttiva comunitaria oggi recepita dal D.Lgs. n. 234/2007, quindi, viene eliminato in radice giacché lo stesso D.Lgs. n. 66/2003 nel definire il proprio ambito di applicazione escludeva dallo stesso, fra gli altri, proprio la generalità dei lavoratori impiegati quali membri del personale viaggiante presso imprese che effettuano servizi di trasporto passeggeri o di trasporto di merci su strada[64].

---

[62] I criteri e i principi per recepire la Direttiva comunitaria in argomento erano quelli fissati dall'art. 2 della legge 18 aprile 2005, n. 62, vale a dire, per quanto attiene specificamente ai profili sanzionatori, «*salva l'applicazione delle norme penali vigenti, ove necessario per assicurare l'osservanza delle disposizioni contenute nei decreti legislativi, sono previste sanzioni amministrative e penali per le infrazioni alle disposizioni dei decreti stessi. (...) La sanzione amministrativa del pagamento di una somma non inferiore a 103 euro e non superiore a 103.291 euro è prevista per le infrazioni che ledano o espongano a pericolo interessi diversi da quelli sopra indicati. Nell'ambito dei limiti minimi e massimi previsti, le sanzioni sopra indicate sono determinate nella loro entità, tenendo conto della diversa potenzialità lesiva dell'interesse protetto che ciascuna infrazione presenta in astratto, di specifiche qualità personali del colpevole, comprese quelle che impongono particolari doveri di prevenzione, controllo o vigilanza, nonché del vantaggio patrimoniale che l'infrazione può recare al colpevole o alla persona o all'ente nel cui interesse egli agisce. In ogni caso sono previste sanzioni identiche a quelle eventualmente già comminate dalle leggi vigenti per le violazioni omogenee e di pari offensività rispetto alle infrazioni alle disposizioni dei decreti legislativi*». Inoltre, ai sensi del comma 4, dell'art. 1, del D.Lgs. n. 234/2007, entro due anni dall'entrata in vigore del decreto di recepimento della Direttiva 2002/15/CE il Governo avrebbe potuto adottare, sempre secondo i principi e i criteri direttivi di cui all'art. 2 e con la procedura indicata nell'art. 1, comma 5, della legge n. 62/2005, «*disposizioni correttive e integrative*».

[63] Cfr. in argomento V. Leccese (a cura di), *L'orario di lavoro. La normativa italiana di attuazione delle direttive comunitarie*, IPSOA, Milano, 2004.

[64] Si vedano, tuttavia, le riflessioni di G. Ricci, *Le deroghe alla disciplina in materia di riposo giornaliero, diritto alla pausa, lavoro notturno e durata media della prestazione di lavoro*, in V. Leccese (a cu-

(segue)

D'altro canto, proprio la limitazione dell'eccezione ha portato il Ministero del Lavoro a chiarire espressamente la portata della definizione di «*lavoratore mobile*» proprio in considerazione della disciplina contenuta nella Direttiva 2002/15/CE, sia pure con orientamento poi modificato.

A ciò si è volta, in primo luogo, la risposta ad Interpello n. 5817 del 9 novembre 2006, con la quale si è precisato che «*la Direttiva 2002/15 si occupa esclusivamente dei lavoratori mobili che effettuano operazioni di autotrasporto, l'esclusione di cui all'art. 2 deve ritenersi evidentemente limitata ai suddetti lavoratori e, peraltro, per i soli profili di cui alla medesima Direttiva*», ma anche che «*il D.Lgs. n. 66 si applica espressamente ad una serie di lavoratori mobili che svolgono attività che comportano la guida o l'uso di mezzi di trasporto, come è dimostrato dalle deroghe previste per alcuni di essi dagli artt. 16 e 17 del decreto ed in particolare dalla deroga di cui all'art. 17, comma 6, del D.Lgs. n. 66*». Sulla scorta di tale premessa, infatti, l'Interpello n. 5817/2006 soccorre ora l'interprete anche con riferimento al D.Lgs. n. 234/2007, giacché «*tale norma fa riferimento esclusivamente all'impresa che effettua servizi di trasporto passeggeri o merci attribuendo così rilevanza decisiva non già all'attività dei singoli lavoratori ma all'attività dell'impresa*». Ne conseguiva, dunque, che i dipendenti di un'azienda del settore edile o commerciale che svolgessero attività di trasporto per conto del proprio datore di lavoro dovevano essere qualificati come «*lavoratori mobili*» ai sensi del D.Lgs. n. 66/2003, ma non sarebbero rientrati tra i «*lavoratori mobili*» esclusi dal campo di applicazione dello stesso, a quelli si riteneva applicabile la disciplina contenuta nel D.Lgs. n. 66/2003, ad eccezione degli artt. 7 (riposo giornaliero), 8 (pause), 9 (riposi settimanali) e 13 (limiti alla durata del lavoro notturno), come stabilito dall'art. 17, comma 6, del D.Lgs. n. 66/2003[65].

Successivamente è intervenuto l'art. 41, comma 2, del D.L. 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, che modificando l'art. 1, comma 2, *lett. h),* del D.Lgs. n. 66/2003 ha stabilito nuova definizione di lavoratore mobile per ricomprendervi qualsiasi lavoratore impiega-

---

ra di), *L'orario di lavoro. La normativa italiana di attuazione delle direttive comunitarie,* cit., 487-490, laddove l'Autore si interroga alla luce di una ritenuta «*evidente incongruenza*» su «*come si spiega che i lavoratori mobili operanti nel settore dei trasporti (di persone o merci) su strada (...) siano esclusi dall'ambito di applicazione del decreto legislativo, laddove, ai sensi dell'art. 17, comma 6, risultano destinatari della disciplina generale, fatte salve le deroghe?*». Per quanto le argomentazioni riportate debbano leggersi alla luce della limitazione della non applicazione del D.Lgs. n. 66/2003 ai soli «*profili di cui alla Direttiva 2002/15/CE*».

[65] Tale iniziale orientamento è stato ribadito dal Ministero del Lavoro anche con le successive Note n. 1625 del 30 gennaio 2008 («*trova applicazione esclusivamente nei confronti delle imprese che svolgono attività nel settore degli autotrasporti, e sono formalmente inquadrate in tale ambito*») e n. 4103 del 19 marzo 2008.

to come membro del personale viaggiante o di volo presso una impresa che effettua servizi di trasporto passeggeri o merci «*sia per conto proprio che per conto di terzi*», su strada, per via aerea o per via navigabile, o a impianto fisso non ferroviario[66].

In questa prospettiva, dunque, l'intervento normativo opera incisivamente su una questione che i chiarimenti della prassi amministrativa avevano gravato di incertezze applicative e interpretative; senza una reale modifica sostanziale dell'apparato legislativo, infatti, si armonizza[67] la definizione di lavoratore mobile fra il D.Lgs. n. 66/2003 e il D.Lgs. n. 234/2007 per cui ciò che rileva, ai fini della individuazione corretta della normativa applicabile[68], è esclusivamente l'attività di fatto concretamente svolta dal lavoratore e non già quella di riferimento dell'impresa[69].

Da qui il mutamento di orientamento del Ministero del Lavoro che con risposta ad Interpello n. 24 del 4 agosto 2008 ha affermato «*per la categoria di lavoratori mobili, cui si applica la disciplina comunitaria sui tempi di guida e di riposo prevista dal Regolamento CE n. 561/2006, opera la disciplina speciale, recentemente introdotta dal D.Lgs. n. 234/2007 in attuazione della Direttiva CE n. 2002/15, che ha completato la disciplina del tempo di lavoro complessivamente prestato dai conducenti nello svolgimento delle*

---

[66] Sulla modifica introdotta dal D.L. n. 112/2008, si vedano i contributi di M. Tiraboschi, *L'orario di lavoro nel trasporto tra prassi ministeriale e chiarimenti normativi*, in M. Tiraboschi (a cura di), L*a riforma del lavoro pubblico e privato e il nuovo welfare. Commentario sistematico delle norme di lavoro e previdenza contenute nelle leggi di conversione dei decreti legge 25 giugno 2008, n. 112, 27 maggio 2008, n. 93 e 3 giugno 2008, n. 97 in coordinamento con la legge 24 dicembre 2007, n. 247*, Giuffré, Milano, 2008, 275-282; F. M. Putaturo Donati, *La disciplina dell'orario di lavoro,* in M. Cinelli, G. Ferraro (a cura di), *Lavoro, competitività, welfare. Commento alla legge 24 dicembre 2007, n. 247 e riforme correlate*, UTET giuridica, Milano, 2008, 162-163; V. Ferrante, *Nuove modifiche alla disciplina dell'orario di lavoro*, in M. Magnani, PA Varesi, A. Pandolfo (a cura di), *Previdenza, mercato del lavoro, competitività. Commentario alla legge 24 dicembre 2007, n. 247 e al decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito nella legge 6 agosto 2008, n. 133*, Giappichelli, Torino, 2008, 429-431.

[67] Per CO. Infriccioli, F. Paesani, *Lavoratori mobili e orario di lavoro: i chiarimenti ministeriali,* in *Guida Lav*., 2009, 14, 35, la modifica introdotta dal D.L. n. 112/2008 «*allinea completamente*» le due definizioni del D.Lgs. n. 66/2003 e del D.Lgs. n. 234/2007.

[68] Sul punto M. Tiraboschi*, L'orario di lavoro nel trasporto tra prassi ministeriale e chiarimenti normativi,* cit., 277-281, che critica decisamente la prima impostazione ministeriale censurata come foriera di «*interpretazioni fuorvianti*», valorizzando la novella legislativa proprio per l'intervento correttivo «*volto a chiarire (...) come ai fini della individuazione della legge applicabile (...) debba essere considerata l'attività esercitata dal lavoratore, e non quella dell'impresa, potendo ben essere "lavoratore mobile" anche il dipendente di una società che svolga trasporto (...) "per conto proprio", ossia per realizzare un servizio complementare o accessorio alla propria attività principale*».

[69] Come nota F. M. Putaturo Donati, *La disciplina dell'orario di lavoro*, cit., 163, dunque, con l'intervento chiarificatore del Legislatore del 2008 («*all'apparenza del tutto inutile*» ma che «*tuttavia, vale a correggere la prassi ministeriale*») si ha «*la conseguenza di dilatare il baricentro di ingerenza del D.Lgs. n. 234/2007*», anche ai lavoratori che effettuano operazioni di autotrasporto per imprese attive in altro settore produttivo. Cfr. anche V. Ferrante, *Nuove modifiche alla disciplina dell'orario di lavoro*, cit., 431, il quale sottolinea come una scelta interpretativa differente produrrebbe il «*paradossale risultato di consentire una esenzione sulla scorta di un elemento puramente estrinseco all'attività in concreto esercitata*».

proprie mansioni. Diversamente, per i soli lavoratori mobili che non rientrano nell'ambito di applicazione del Regolamento CE n. 561/2006, la disciplina dell'orario è dettata dal D.Lgs. n. 66/2003, fatta eccezione per gli artt. 7, 8, 9 e 13 (riposo giornaliero, pause, riposo settimanale e lavoro notturno)»[70].

Successivamente il Ministero del Lavoro è tornato nuovamente sulla questione, con risposta ad Interpello n. 27 del 20 marzo 2009, occupandosi del caso dei dipendenti di imprese di trasporto di persone che svolgono differenti attività lavorative nel corso di una medesima giornata o della settimana. Dopo aver riconosciuto che trattasi di una fattispecie «*particolarmente complessa*» con riferimento al D.Lgs. n. 234/2007 «*in quanto i singoli lavoratori svolgerebbero un tipo di attività che rientra, in alcuni casi, nel campo di applicazione della disciplina speciale, in altri, in quello del D.Lgs. n. 66/2003»*, la Direzione generale per l'Attività ispettiva afferma che «*non può sottacersi la criticità che comporterebbe l'applicazione di differenti discipline*» in tale contesto. Argomentando su come nessuna delle due normative possa essere individuata come "esclusiva", in quanto nessun criterio interpretativo delle leggi consentirebbe di superare le espresse previsioni dei due decreti legislativi sia con riferimento al reciproco campo di applicazione, sia con riguardo alle esplicite deroghe ed esclusioni, l'Interpello n. 27/2009, da un lato, conferma che l'individuazione della norma applicabile in materia di tempi di lavoro e di riposo impatta esclusivamente sulle attività lavorative in concreto svolte dal lavoratore per poi indicare la via del «*criterio di prevalenza rispetto alle attività normalmente svolte dal lavoratore interessato*». La scelta di applicare «*in via alternativa»* il D.Lgs. n. 66/2003 o il D.Lgs. n. 234/2007 comporta una attenta e prudente verifica circa ciò che il lavoratore svolge «*normalmente*» e "*prevalentemente*" rispetto alle attività professionali comprese nel campo di applicazione dell'uno o dell'altro decreto. Accanto al, non di rado dubitabile, criterio di prevalenza, peraltro, lo stesso Ministero del Lavoro suggerisce, al personale ispettivo e ai datori di lavoro, il «*principio di cautela»* in base al quale deve trovare comunque applicazione *«la disciplina di maggior tutela*

[70] In questo senso si veda anche la risposta a quesito n. 3 del 21 ottobre 2008 della Direzione provinciale del lavoro di Macerata (in *www.lavoro.gov.it/lavoro/DPL/MC*), secondo cui, appunto: «*alla luce della riforma apportata al D.Lgs. n. 66/2003 dal D.L. n. 112/2008, convertito dalla legge n. 133/2008, la nuova definizione di lavoratore mobile comporta che al lavoratore dipendente dell'impresa appartenente al settore commercio, posto alla guida di veicolo di portata superiore a 3,5 t. e quindi soggetto alla disciplina di cui al Regolamento CE n. 561/2006, debba essere applicata la normativa di cui al D.Lgs. n. 234/2007*».

per il lavoratore», anch'essa da indagarsi[71], in concreto, secondo le circostanze del caso e in base alla attività lavorativa effettiva del lavoratore.

Da ultimo si tenga presente il valore dell'Interpello n. 27/2009 riguardo ai profili sanzionatori, giacché il Ministero del Lavoro ha colto qui l'occasione per ribadire comunque il principio di affidamento che governa l'applicazione della disciplina in materia di interpelli (art. 9, comma 2, del D.Lgs. n. 23 aprile 2004, n. 124), sancendo che per «*la valenza "scriminante" dell'adeguamento al precedente orientamento espresso con la citata risposta del 9 novembre 2006*» andranno valutate attentamente sia «*eventuali condotte datoriali non conformi*» al nuovo indirizzo interpretativo, soprattutto nei casi «*in cui risulta particolarmente difficile l'individuazione della disciplina normativa applicabile*», ma anche con riferimento alle fattispecie sanzionatorie pendenti ed oggetto di contenzioso, rispetto alle quali andranno valutate *«eventuali iniziative di archiviazione*».

L'ambito di applicazione del D.Lgs. n. 234/2007

Se il Regolamento CE n. 561/2006 e l'AETR disciplinano i tempi complessivi di guida, i limiti della guida continua, i riposi giornalieri e settimanali e gli strumenti di controllo (cronotachigrafo o libretto individuale), il D.Lgs. n. 234/2007 governa, in modo più generale e complessivo l'orario di lavoro dei lavoratori mobili, con riferimento al «*tempo dedicato a tutte le operazioni di autotrasporto*» - vale a dire le attività di guida del veicolo, ma anche il tempo impiegato per il carico e lo scarico delle merci (ovvero per la supervisione della salita e della discesa dei passeggeri), e così pure il tempo per la pulizia e la manutenzione del veicolo - e ai «*periodi di tempo durante il quale il lavoratore non può disporre liberamente del proprio tempo*» come per i tempi di attesa mentre vengono svolte le operazioni di carico e scarico.

Come si nota, pertanto, il primo passaggio fondamentale, al fine di individuare correttamente l'apparato sanzionatorio del D.Lgs. n. 234/2007, consiste nell'identificazione dei lavoratori considerati dal Legislatore quali «*soggetti tutelati*».

Ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. n. 234/2007 le disposizioni concernenti l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporti si applicano, rispettivamente:

---

[71] Cfr. C. Infriccioli, F. Paesani, *Lavoratori mobili e orario di lavoro: i chiarimenti ministeriali,* cit., 33 s.

- dal 1° gennaio 2008 per i lavoratori mobili alle dipendenze di imprese stabilite in uno Stato membro dell'Unione Europea che partecipano ad attività di autotrasporto di persone e merci su strada (comma 1), contemplate dal Regolamento CE n. 561/2006, in vigore dall'11 aprile 2007, oppure, in difetto, dall'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR);
- dal 23 marzo 2009 per gli autotrasportatori autonomi e i conducenti titolari di imprese monoveicolari (comma 2).

Secondo quanto disposto dal successivo art. 3 del medesimo D.Lgs. n. 234/2007 deve intendersi:

- per *lavoratore mobile* il dipendente al servizio di un'impresa che effettua autotrasporto di merci e di persone per conto proprio o di terzi che fa parte del personale che effettua spostamenti, compresi gli apprendisti (*lett. d*);
- per *autotrasportatore autonomo* una persona la cui attività professionale principale consiste nel trasporto di persone e merci su strada dietro remunerazione ai sensi della legislazione comunitaria, in virtù di una licenza comunitaria o di un'altra autorizzazione professionale ad effettuare il suddetto trasporto, che è abilitata a lavorare per conto proprio e che non è legata ad un datore di lavoro da un contratto di lavoro o da un altro rapporto di lavoro di tipo gerarchico, che, libera di organizzare le attività in questione, il cui reddito dipende direttamente dagli utili realizzati e che è libera di intrattenere, individualmente o in cooperazione tra autotrasportatori autonomi, relazioni commerciali con più clienti (*lett. e*)[72].

Come anticipato più sopra, peraltro, incide ora sul campo di applicazione il nuovo testo dell'art. 1, comma 2, *lett. h),* del D.Lgs. n. 66/2003, come modificato dall'art. 41, comma 2, del D.L. n. 112/2008, che ricomprende nella definizione di lavoratore mobile qualsiasi lavoratore impiegato come personale viaggiante presso una impresa che effettua servizi di trasporto passeggeri o merci «*sia per conto proprio che per conto di terzi*», collegando l'applicazione del D.Lgs. n. 234/2007 all'attività svolta in concreto dal lavoratore.

---

[72] Peraltro, la definizione della natura autonoma dell'attività lavorativa resa dall'autotrasportatore ha indotto il Legislatore a chiarire che tutti gli autotrasportatori che non rispondono ai requisiti indicati «*sono soggetti agli stessi obblighi e beneficiano degli stessi diritti previsti per i lavoratori mobili*», nel senso che ad essi devono essere estese le tutele che il D.Lgs. n. 234/2007 prevede per i dipendenti a far data dal 1° gennaio 2008.

Durata media e massima della settimana lavorativa

A norma dell'art. 4, comma 1, primo periodo, il lavoratore mobile dell'autotrasporto non può lavorare complessivamente in modo da superare, in media, nella settimana lavorativa le quarantotto ore.

In ogni caso, secondo quanto disposto dal secondo periodo dello stesso articolo, una settimana lavorativa può prevedere un impegno massimo del lavoratore fino a sessanta ore soltanto a condizione che nell'arco di un periodo pari a quattro mesi la media delle ore lavorative non supera in ogni caso il limite di quarantotto ore settimanali.

Vengono fatte salve le disposizioni dei contratti collettivi nazionali di lavoro (stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale) che prevedono un differente regime dell'orario di lavoro in presenza di ragioni tecniche o di esigenze oggettivamente connesse con l'organizzazione del lavoro, fermo restando il rispetto della protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori (art. 4, comma 2, D.Lgs. n. 234/2007)[73].

Ai sensi dell'ultimo periodo dell'art. 4, comma 2, l'arco di tempo da utilizzare quale termine di riferimento per il calcolo della settimana lavorativa media «*non può in ogni caso essere esteso oltre i sei mesi*».

Infine, se uno stesso lavoratore presta la propria attività lavorativa per conto di più datori di lavoro, la durata della prestazione lavorativa è pari alla somma di tutte le ore di lavoro complessivamente effettuate (art. 4, comma 4, D.Lgs. n. 234/2007). Pertanto, al fine di evitare di incorrere nella reazione punitiva, il datore di lavoro deve chiedere al lavoratore mobile di fornire «*per iscritto*» l'esatta indicazione del numero di ore di lavoro prestate a favore di un altro datore di lavoro; al lavoratore mobile, corrispondentemente, è fatto obbligo di fornire tali informazioni per iscritto, a pena di sanzione disciplinare.

[73] In particolare si tenga presente che con l'Accordo 3 aprile 2008 le Parti sociali hanno provveduto a riformulare gli artt. 11 e 11-*bis* del CCNL Logistica Trasporto Merci e Spedizioni relativi all'orario di lavoro per il personale viaggiante, impiegato in mansioni sia continue che discontinue, riconoscendo alle Organizzazioni datoriali ed alle Organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul territorio la possibilità di stipulare, accordi al fine di derogare al limite medio delle 48 ore lavorative in ambito settimanale. *Cfr*., a titolo di esempio, l'Accordo Quadro per la Regione Marche del Settore Autotrasporto Merci del 29 ottobre 2008 in *http://www.filtcgil.it*.

Riposi intermedi

Secondo quanto previsto dall'art. 5 del D.Lgs. n. 234/2007, «*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 lavorativo degli autisti, dunque, deve risultare interrotto da appositi riposi intermedi, eventualmente anche suddivisi in pause non inferiori a quindici minuti ciascuna, per un totale di almeno:

- trenta minuti se l'orario di lavoro è compreso fra sei e nove ore;
- quarantacinque minuti se supera le nove ore.

Restano ferme, peraltro, anche le tutele previste dall'art. 7 del Regolamento CE n. 561/2006 secondo cui gli autisti durante la loro prestazione lavorativa, dopo un periodo di guida consecutiva di quattro ore e mezza, devono osservare un'apposita interruzione di norma unitaria e di almeno 45 minuti consecutivi, ma che può essere anche frazionata in due distinte pause, una di almeno 15 minuti e l'altra immediatamente successiva di almeno 30 minuti.

Ai sensi dell'art. 9, comma 2, del D.Lgs. n. 234/2007 il datore di lavoro che non concede i prescritti riposi intermedi è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 103 a euro 300. La sanzione in misura ridotta, ai sensi dell'art. 16 della legge n. 689/1981, è pari a 100 euro.

Riposi degli apprendisti

Per effetto dell'art. 6 del D.Lgs. n. 234/2007, gli apprendisti sono soggetti, per quanto riguarda i periodi di riposo, alle stesse disposizioni di cui beneficiano gli altri lavoratori mobili, anche con riferimento alle prescrizioni contenute nell'art. 8 del Regolamento CE n. 561/2006 con riguardo ai riposi giornalieri e settimanali.

Lavoro notturno

Per effetto dell'art. 7, comma 1, del D.Lgs. n. 234/2007, se viene svolto lavoro notturno, l'orario di lavoro giornaliero non può superare le dieci ore per ciascun periodo di ventiquattro ore.

Sulla definizione di lavoro notturno nell'autotrasporto è specificamente intervenuto, di recente, il Ministero del Lavoro con Nota n. 12009 del 9 luglio 2010[74] e poi ancora con Nota n. 13587 del 2 agosto 2010.

Il Ministero nel primo dei due interventi invita anzitutto il personale ispettivo a «*prestare particolare attenzione anche all'osservanza della*

[74] Cfr. in argomento CO. Infriccioli, *Autotrasporto e lavoro notturno: indicazioni operative del Ministero*, in *Guida Lav*., 2010, 30, 12 *s.*

disciplina del lavoro notturno" durante le "*attività di accertamento del rispetto di tutti gli adempimenti previsti dalla normativa vigente in materia di tempi di guida e di riposo, nonché dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili*", onde "*assicurare maggiore efficacia ed uniformità di comportamento del personale ispettivo nello svolgimento dell'azione di vigilanza nel settore dell'autotrasporto, nonché di incentivare il rispetto delle norme a tutela della sicurezza sociale e della circolazione*». A seguire la Nota n. 12009/2010 entra nel merito del coordinamento tra le definizioni di «*lavoro notturno*» e «*notte*», contenute nel D.Lgs. n. 234/2007, per sancire che «*deve essere considerata irregolare la prestazione di lavoro che si protragga per almeno 4 ore consecutive nella fascia oraria tra le ore 0: 00 e le ore 7: 00 (*ex *art. 4), qualora la durata complessiva dell'attività lavorativa giornaliera superi il limite delle dieci ore per ciascun periodo di ventiquattro ore (*ex *art. 7)*».

La posizione affermata con la Nota del 9 luglio 2010 viene ribadita dallo stesso Ministero con la successiva Nota n. 13587/2010, laddove si trova confermato che la nozione di lavoro notturno, necessaria per la corretta applicazione dell'art. 7, comma 1, del D.Lgs. n. 234/2007, «*deriva dalla lettura coordinata delle disposizioni contenute nelle lett. h) e i) dell'art. 3, D.Lgs. n. 234/2007, concernenti le definizioni di "notte" (periodo di almeno quattro ore consecutive tra le ore 00,00 e le ore 7,00) e di "lavoro notturno" (ogni prestazione espletata durante la notte)*". Da qui la ribadita conseguenza "*che deve essere considerata irregolare - ai sensi dell'art. 7. D.Lgs. n. 234/2007 - la prestazione di lavoro che superi il limite delle dieci ore per ciascun periodo di ventiquattro ore, qualora si protragga per almeno quattro ore consecutiva nella fascia oraria tra le ore 0: 00 e le ore 7: 00*».

Sotto altro profilo la normativa prevede che le prestazioni di lavoro notturno sono indennizzate sulla base di quanto previsto dal contratto collettivo di lavoro a condizione che il metodo di indennizzo risulti tale da non compromettere la sicurezza stradale (art. 7, comma 2).

Informazioni obbligatorie

Per effetto dell'art. 8, comma 1, del D.Lgs. n. 234/2007, i lavoratori mobili devono essere informati, secondo le previsioni della contrattazione collettiva (comma 4), delle disposizioni nazionali che governano la loro prestazione lavorativa, del regolamento interno dell'impresa per la quale operano e di tutti gli accordi tra le parti sociali, in particolare dei contratti collettivi e degli eventuali contratti aziendali, applicabili al proprio rapporto di lavoro.

Le sanzioni nell'autotrasporto

I controlli e la vigilanza

Fino al 1° ottobre 2008, a norma dell'art. 2 del D.M. 12 luglio 1995[75] (ora abrogato), i controlli su strada e i controlli nei locali delle imprese di trasporto erano coordinati, rispettivamente, dal Ministero dell'Interno e dal Ministero del Lavoro.

In particolare, i controlli su strada dei veicoli circolanti in Italia, erano effettuati dalla Polizia stradale e organizzati con modalità idonee a consentire una capillare azione di controllo al fine di evitare le principali forme di elusione (art. 4, D.M. 12 luglio 1995). I controlli nei locali delle imprese[76] che effettuano l'autotrasporto, invece, erano a cura degli ispettori del lavoro in forza presso le Direzioni territoriali del lavoro, secondo la specifica competenza territoriale[77] e ave-

---

[75] Si tratta del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 12 luglio 1995, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 262, serie generale, del 9 novembre 1995.

[76] Sul riferimento normativo ai «*locali*» si veda Trib. Trento, 11 aprile 2006, n. 48, secondo cui: «*allorquando il D.M. 12 luglio 1995 dispone che i controlli coordinati dal Ministero del Lavoro sono effettuati nei locali delle imprese nei confronti dei datori di lavoro si riferisce esclusivamente alla sfera spaziale entro cui il potere di verifica attribuito a detto Ministero deve essere esercitato e agli immediati destinatari di tale attività autoritativa, ma non esclude dall'oggetto dei controlli del Ministero del Lavoro gli elementi che gli organi di polizia stradale sono tenuti a verificare e, conseguentemente, non introduce alcuna delimitazione delle norme dei Regolamenti CEE 3820 e 3821 del 1985, la cui osservanza il Ministero del Lavoro è chiamato a controllare e, quindi, degli illeciti che esso è tenuto ad accertare e delle sanzioni che è competente ad irrogare anche con riguardo ai lavoratori conducenti*».

[77] Seppure pronunciate con riferimento all'attività dell'omologo organismo operante nelle Province autonome di Trento e di Bolzano, a conferma di quanto detto nel testo sui poteri di vigilanza dei servizi ispettivi del lavoro valgano le due sentenze della Suprema Corte che qui si riportano in massima: Cass. Civ., Sez. Lav., 22 novembre 2003, n. 17779 («*All'interno delle province autonome, è l'Ispettorato provinciale del lavoro e non il Commissario del Governo l'organo competente non solo ad effettuare i controlli nei locali delle imprese di trasporto di cui all'art. 6 del D.M. 12 luglio 1995, ma anche ad emettere gli eventuali provvedimenti sanzionatori nei confronti dei datori di lavoro per le violazioni dei regolamenti comunitari nn. 3820 e 3821 del 1985 in materia di apparecchi di controllo per il trasporto su strada (cronotachigrafi). In materia di sanzioni amministrative, qualora sia competente all'emissione della ordinanza ingiunzione l'Ispettorato del lavoro della provincia di Bolzano, non si applicano i termini di durata del procedimento previsti dagli artt. 203 e 204 del Codice della Strada per i procedimenti di competenza del prefetto, ma si applica la norma generale contenuta nell'art. 18 della legge n. 689 del 1981, che non prevede alcun termine per l'emissione del provvedimento sanzionatorio, - salvo il termine di prescrizione quinquennale previsto dal successivo art. 24*») e Cass. Civ., Sez. Lav., 11 settembre 2003, n. 13364 («*In relazione alle violazioni delle disposizioni sui cronotachigrafi, di cui ai regolamenti comunitari n. 3820 e 3821 del 1985, la competenza ad eseguire i controlli previsti dal decreto ministeriale 12 luglio 1995 sulle imprese di trasporto ricadenti nella provincia autonoma di Bolzano, nonché ad emettere le conseguenti ordinanze ingiuntive per le relative sanzioni previste dagli art. 174 e 179 cod. strada, spetta all'ispettorato del lavoro di quella provincia (alla quale sono devolute le particolari funzioni rientranti nella competenza degli organi periferici del Ministero del Lavoro e della previdenza sociale), atteso che l'art. 194 cod. strada, richiamato dal citato art. 179 dello stesso codice, fa salva l'applicabilità delle disposizioni generali*

(segue)

vano precipuo riguardo alle esigenze di tutela psicofisica dei lavoratori (art. 6, D.M. 12 luglio 1995)[78].

Dal 2 ottobre 2008, con l'entrata in vigore del D.Lgs. n. 4 agosto 2008, n. 144, lo schema di ripartizione degli obblighi di vigilanza è stato confermato, con talune importanti precisazioni.

Anzitutto ai sensi dell'art. 2, comma 1, *lett. b)*, del D.Lgs. n. 144/2008, le funzioni di coordinamento per la definizione degli obiettivi dell'attività nazionale di controllo sono attribuite al solo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le attività di controllo su strada e le attività di controllo presso i locali delle imprese, da chiunque svolte, sono pianificate e coordinate rispettivamente, dal Ministero dell'Interno e dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali (art. 2, comma 3)[79].

I controlli, sia su strada che nei locali delle imprese, di tutte le categorie di trasporto che rientrano nel campo di applicazione del Regolamento CEE n. 3821/1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, e del Regolamento CE n. 561/2006, sono effettuati, ogni anno, almeno sul 3% dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nel campo di applicazione dei Regolamenti CE n. 561/2006 e CEE n. 3821/85 (art. 3, comma 1, D.Lgs. n. 144/2008)[80].

Con riferimento al numero totale dei controlli, almeno il 30% del totale dei giorni lavorativi controllati è verificato su strada e almeno il 50% nei locali delle imprese (art. 3, comma 2).

Ai sensi dell'art. 4, comma 1, il Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali deve comunicare all'Ufficio di coordinamento, entro il mese di gennaio di ogni

---

contenute nelle sezioni prima e seconda del capo primo della legge 24 novembre 1981, n. 689, fra le quali è compreso l'art. 17 di tale legge che prevede che nelle materie di competenza delle regioni (e quindi anche delle province autonome ad esse parificate) il rapporto è presentato all'ufficio regionale (o provinciale) competente; ne consegue, altresì, che non trova applicazione, nei confronti del predetto ispettorato, il termine di novanta giorni previsto dall'art. 204 cod. strada per la pronuncia sul ricorso eventualmente presentato dal trasgressore»).

[78] La competenza dei servizi ispettivi delle Direzioni territoriali del lavoro, peraltro, attiene ad accertamenti orientati con particolare riguardo alle esigenze di tutela psicofisica dei lavoratori che interessano, quindi, la verifica in materia di: periodi di guida giornalieri, interruzioni di lavoro e periodi di riposo giornalieri, periodi di riposo settimanali e periodi di guida tra detti periodi di riposo, limitazione bisettimanale dei periodi di guida, compensazione per la riduzione dei periodi di riposo giornalieri o settimanali, uso dei fogli di registrazione e/o organizzazione dei periodi di lavoro dei conducenti, regolarità dei fogli di registrazione, corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo, verifica del registro e dell'orario di servizio (artt. 4 e 6, D.M. 12 luglio 1995).

[79] Nell'ultimo quadrimestre del 2009 e nel primo trimestre 2010 i Ministeri competenti (Interno, Infrastrutture e Trasporti, Lavoro e politiche sociali) hanno posto in essere un progetto sperimentale di vigilanza congiunta, con gruppi di intervento misti, su strada realizzando una efficace sinergia e con un graduale aumento del numero dei controlli. Sul punto si veda la nota del Ministero del Lavoro n. 5977 del 30 marzo 2010.

[80] Tale percentuale era originariamente del 2% per l'anno 2009 ed è stata portata al 3%, a far data dal 1° gennaio 2010, la percentuale minima di controlli da effettuare potrebbe essere aumentata al 4% in base alle indicazioni della Commissione europea (art. 3, comma 1, D.Lgs. n. 144/2008).

anno, i dati relativi al numero complessivo dei giorni di lavoro che ciascun conducente deve effettuare nel periodo di riferimento[81].

Nel corso delle operazioni di controllo nei locali delle imprese sono rilevate le informazioni relative al tipo di attività di trasporto, se trattasi di attività a livello nazionale o internazionale, passeggeri o merci, per conto proprio o per conto terzi, anche con riguardo alle dimensioni del parco veicoli dell'impresa ed al tipo di tachigrafo, se analogico o digitale (art. 7, comma 2).

Per effetto dell'art. 7, comma 3, del D.Lgs. n. 144/2008 le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organismi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati.

Con lo scopo di agevolare le operazioni di controllo, è stabilito un modello di «*lista di controllo*»[82], da adottarsi con decreto dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero del Lavoro (art. 7, comma 4): a tale disposizione è stata data attuazione dapprima con decreto dirigenziale 4 dicembre 2008 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 298 del 22 dicembre 2008), successivamente annullato e sostituito dal decreto dirigenziale 14 settembre 2009 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 224 del 26 settembre 2009)[83]. L'articolo unico del D.D. 14 settembre 2009, peraltro, stabilisce al comma 2, che «*nel corso delle ope-*

---

[81] Con la Decisione n. 2009/810/CE del 22 settembre 2008 la Commissione Europea, tenendo conto degli sviluppi della normativa comunitaria in materia di tempi di guida e riposo e orario di lavoro nell'autotrasporto, ha adottato il formulario tipo per le relazioni di cui all'art. 17 del Regolamento CE n. 561/2006 e dell'art. 13 della Direttiva n. 2002/15/CE, dando specifico e fondamentale rilievo proprio ai risultati e alla programmazione dei controlli di cui all'art. 2 della Direttiva n. 2006/22/CE. Su questo il puntuale richiamo della Direzione generale per l'attività ispettiva del Ministero del Lavoro con Nota n. 19624 del 16 dicembre 2009.

[82] Con Nota del 2 marzo 2009, n. 2946 il Ministero del Lavoro ebbe a trasmettere ai propri uffici territoriali l'apposita modulistica, da compilare per ciascuna azienda ispezionata, a conclusione degli accertamenti effettuati dal personale ispettivo nel settore dell'autotrasporto, fornendo, al contempo, precise indicazioni in ordine alla compilazione della stessa, al fine di dare conto della effettiva natura dei controlli ispettivi esperiti, ma anche della consistenza complessiva dell'azienda di autotrasporto ispezionata, dando peculiare rilievo alle ipotesi di illecito rilevate e sanzionate. Con riguardo alle dimensioni aziendali il Ministero precisa che per piccola impresa deve intendersi quella che occupa fino a 49 dipendenti e per media impresa quella che occupa da 50 a 249 dipendenti, mentre da 250 in su si parlerà di grande impresa. Con riferimento alle dimensioni della flotta a disposizione dell'azienda ispezionata, il calcolo deve essere compiuto in base ai mesi di effettiva disponibilità dei singoli mezzi, sia a titolo di proprietà che di noleggio, *leasing* o altro. Infine, con riferimento al numero dei conducenti e dei giorni lavorativi verificati in ispezione, il Ministero ha chiarito che il totale dei dati riportati nei campi «trasporto di persone» e «trasporto di merci» deve corrispondere a quello dei campi «trasporto per conto proprio» e «trasporto per conto terzi».

[83] La lista di controllo è divisa in sette sezioni, contraddistinte da lettere (dalla A alla G, la sezione F risulta suddivisa in tre parti). Le singole sezioni sono così articolate: A) Data e luogo del controllo; B) Dati del veicolo e del carico (tipologia, luogo di carico e scarico); C) Tipologia del cronotachigrafo; D) Dati del conducente ed elenco sul tipo di controllo svolto sulla sua documentazione personale (patente, CQC, registrazione del cronotachigrafo, documento sul rapporto di lavoro, attestato del conducente); E) Elenco di 13 verifiche sull'attività di guida, legate soprattutto ai dati del cronotachigrafo; F) Elenco dei documenti sul trasporto (licenza conto proprio, autorizzazione conto terzi, cabotaggio, licenza comunitaria, autorizzazione e libretto di viaggio CEMT, autorizzazione bilaterale); F1) elenco della documentazione di trasporto esibita (scheda di trasporto, copia del contratto scritto, CMR, regime TIR, eventuale altra documentazione); F2) Elenco delle violazioni contestate; G) Dati dell'autorità di controllo.

razioni di controllo su strada (...) gli organi di controllo si attengono alla lista", tuttavia, opportunamente chiarisce al successivo comma 3 che "*gli accertamenti indicati nella lista di controllo non sono da intendersi come esaustivi e l'attività di controllo può riguardare ulteriori documenti e atti che devono essere conservati secondo le vigenti norme*».

Ai sensi dell'art. 7, commi 5-7, del D.Lgs. n. 144/2008 i controlli nei locali delle imprese si effettuano anche quando sono state accertate su strada gravi infrazioni al Regolamento CE n. 561/2006 o al Regolamento CEE n. 3821/1985. L'Ufficio di coordinamento sulla base delle informazioni ricevute dal Ministero dell'Interno, tenendo conto delle informazioni fornite dagli organismi di collegamento designati degli altri Stati membri, comunica al Ministero del Lavoro l'elenco delle imprese italiane da controllare[84].

Resta allora confermata la distinzione di ruolo fra ispettori del lavoro[85] e polizia stradale, con riguardo all'indagine su strada e a quella in azienda, seppure con una speciale evidenziazione di dettagli operativi, anche con riferimento al numero di giornate lavorative da sottoporre a controllo.

Analoga distinzione di ruoli ispettivi, peraltro, era già disposta, con riguardo specifico ai dischi cronotachigrafi, l'art. 7, comma 2, della legge 13 novembre 1978, n. 727 («*I fogli di registrazione che il datore di lavoro è tenuto a conservare (...) sono altresì soggetti al controllo dell'Ispettorato del lavoro*»). Così, più di recente, anche l'art. 1 del D.M. 31 marzo 2006, il quale espressamente stabilisce che «*le imprese di trasporto sono tenute a custodire i dischi tachigrafici per il periodo previsto dalla vigente normativa al fine di consentire al personale ispettivo di effettuare i relativi controlli*» .

Nello stesso senso si muove, ad ulteriore conferma, l'attuale art. 174, comma 2, del D.Lgs. n. 285/1992, nel testo sostituito dalla legge n. 120/2010, laddove prevede che «*I registri di servizio (...), conservati dall'impresa, devono essere esibiti, per il controllo, anche (...) agli ispettori della direzione territoriale del lavoro*»[86].

---

[84] Ai sensi dell'art. 11, comma 1, è prevista l'adozione di un decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro, da adottarsi entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore del D.Lgs. n. 144/2008, con cui devono essere definiti criteri e modalità del sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto, sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni di cui ai Regolamenti CE n. 561/2006 e CEE n. 3821/1985. Sulla scorta di tale Decreto, l'Ufficio di coordinamento provvederà ad attribuire alle imprese un indicatore della classe di rischio, conseguentemente quelle con classe di rischio elevato verranno assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti (art. 11, comma 3).

[85] Qualche commentatore ha stigmatizzato come alcuni Giudici di pace - evidentemente errando nella applicazione di un quadro regolatorio chiaro e palese - hanno disconosciuto la competenza istituzionale degli ispettori del lavoro a svolgere accertamenti in materia di tempi di guida e riposo dei lavoratori dell'autotrasporto, solo perché non espressamente nominati nell'art. 12 del Codice della Strada (norma che, tuttavia, è dedicata ai servizi di polizia stradale e non agli accertamenti sulle disposizioni che attengono prevalentemente alla disciplina dei rapporti di lavoro dei conducenti dei veicoli). Si veda Davide Papa, *L'attività di vigilanza nel settore dell'autotrasporto*, in *Guida Lav.*, 2014, 49, che cita: Giudice di pace di Pisa n. 931/2011; Giudice di pace di Pescara sentenze nn. 1301-1306/2011; Giudice di pace di Perugia sentenza n. 2153/2011; Giudice di pace di Spoleto n. 337/2011.

[86] La documentazione che il personale di vigilanza richiederà all'impresa di autotrasporto consisterà generalmente in: dischi cronotachigrafi analogici - in originale - per un periodo fino ad un anno dalla loro

(segue)

In attuazione delle previsioni contenute nel D.Lgs. n. 144/2008, il Ministero del Lavoro informa annualmente le Direzioni territoriali del lavoro riguardo al numero complessivo dei controlli da garantire a livello nazionale, secondo quanto comunicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in ragione al numero complessivo delle giornate lavorate, tenendo conto di 200 giornate lavorative per ciascun conducente, ripartendo per ciascuna provincia il numero dei controlli da effettuare, in considerazione del numero dei veicoli rientranti nel campo di applicazione della normativa. Detto parametro di vigilanza obbligatoria, peraltro, si fonda sulle previsioni della Direttiva comunitaria 2006/22/CE così come recepita appunto dal D.Lgs. n. 144/2008, che stabilisce l'obbligo minimo di controllo per il 2% dei giorni lavorati, con un 50% dei controlli da effettuare nei locali delle imprese a cura delle Direzioni territoriali del lavoro, successivamente la percentuale minima dei controlli è salita al 3%[87].

Il verbale e i tempi della notifica

Per quanto attiene al sistema normativo che governa gli illeciti amministrativi e le sanzioni va tenuto presente che la vigilanza in materia di tempi di guida e condizioni di lavoro dei lavoratori dell'autotrasporto è governata dalle disposizioni del Titolo VI, Capo I, Sezione I, del Codice della Strada, mentre trova applicazione la

---

utilizzazione, per automezzi che ancora usano tale sistema di registrazione; copia dei *files* di "tipo C" per il periodo preso in esame (fino ad un massimo di 13 per ciascun autista); copia dei *files* di "tipo M" per il periodo preso in esame (fino ad un massimo di 4 per ogni automezzo); stampa delle attività giornaliere del conducente in possesso della carta tachigrafica digitale; registro dei beni ammortizzabili; modulo di controllo delle assenze dei conducenti di cui all'art. 9, comma 1, del D.Lgs. n. 144/2008; idonea documentazione attestante l'avvenuto collaudo e controllo del sistema di registrazione rilasciato da officina autorizzata; copia dell'ultimo verbale ispettivo rilasciato dagli organi di vigilanza; copia della documentazione di lavoro relativa allo *status* occupazionale, retributivo, previdenziale e assicurativo del personale oggetto della verifica (dichiarazioni di assunzione, libro unico del lavoro, contratti di lavoro; denunce mensili sulle contribuzioni previdenziali e annuali sui premi assicurativi con i relativi versamenti). Si procederà poi ad acquisire le informazioni sul tipo di attività di trasporto (nazionale o internazionale, passeggeri o merci, conto proprio o conto terzi) e sulle dimensioni della flotta dei veicoli dell'impresa suddivisa secondo il tipo di cronotachigrafo (analogico o digitale).

[87] Successivamente alla prima Nota n. 1903 del 10 febbraio 2009, con Nota n. 6107 del 27 aprile 2009 il Ministero del Lavoro richiamava le Direzioni territoriali del lavoro ad un incremento sostanziale delle verifiche nel settore autotrasporto, su tutto il territorio nazionale, segnalando come l'art. 3, comma 1, del D.Lgs. n. 144/2008 imponga un progressivo incremento della percentuale minima dei controlli da effettuare che nel 2009, come detto, è pari al 2% dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti (a fronte dell'1% del 2008), mentre la percentuale dei controlli nei locali delle imprese è stata elevata dal 25% del 2008 all'attuale 50% del 2009. Sottolineando come tali obblighi di origine comunitaria richiedano "un notevole e costante impegno del personale ispettivo nell'effettuazione delle verifiche nel settore dell'autotrasporto". Analogamente con Nota n. 3088 del 16 febbraio 2010 il Ministero del Lavoro ha informato le Direzioni del lavoro riguardo al numero complessivo dei controlli da garantire a livello nazionale per l'anno 2010, ripartendo per ciascuna provincia il numero dei controlli da effettuare, in base al numero dei veicoli adibiti al trasporto merci su strada, in conto terzi e conto proprio, ribadendo come per l'anno in corso deve essere garantito un numero minimo di controlli pari ad almeno il 3% del totale dei giorni lavorati. Analogamente la Direzione generale per l'attività ispettiva ha proceduto per gli anni a seguire (cfr. note n. 1969 del 14 febbraio 2011 e n. 4252 del 1° marzo 2012) e da ultimo con la Nota n. 816 del 19 gennaio 2015 per l'anno 2015.

legge 24 novembre 1981, n. 689 soltanto fatte salve «*le modifiche e le deroghe previste dalle norme del presente capo*» (così l'art. 194 C.d.S.).

La legge n. 120/2010, nel modificare l'*incipit* del comma 1 dell'art. 200 (rubricato «*Contestazione e verbalizzazione delle violazioni*») ha sancito che le infrazioni al Codice della Strada di cui qui si tratta devono essere, quando è possibile, immediatamente contestate.

Il successivo comma 2 del medesimo art. 200, come integralmente sostituito dall'art. 35 della legge n. 120/2010, stabilisce le modalità di redazione e i contenuti del verbale di contestazione, che può essere redatto anche con l'ausilio di sistemi informatici, ma deve contenere la sommaria descrizione del fatto accertato, gli elementi essenziali per l'identificazione del trasgressore e la targa del veicolo con cui è stata commessa la violazione, oltre alle dichiarazioni che gli interessati chiedano di inserirvi. Non esiste un modello di verbale formalmente vincolante, posto che il rinvio al regolamento è relativo esclusivamente ai contenuti della verbalizzazione e non ai requisiti di forma[88].

Per i casi in cui la violazione non può essere immediatamente contestata, il comma 1 dell'art. 201 (rubricato «*Notificazione delle violazioni*»), come modificato dall'art. 36 della legge n. 120/2010, stabilisce che il verbale, «*con gli estremi precisi e dettagliati della violazione e con la indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata*»[89], deve essere notificato «*entro novanta giorni*» dall'accertamento. Qui sta una delle novità più rilevanti introdotte dalla legge n. 120/2010, giacché fino al 12 agosto 2010 il termine per la notifica dei verbali di contestazione delle violazioni era di 150 giorni e non già 90 giorni dall'accertamento[90]: il superamento del nuovo termine comporta l'estinzione dell'obbligazione di pagare la sanzione pecuniaria per il soggetto che ha ricevuto la notificazione tardiva (ai sensi dell'art. 201, comma 5, C.d.S.)[91].

Destinatario della notificazione dell'illecito amministrativo è l'effettivo trasgressore ovvero, quando non sia identificato, trattandosi di violazione commessa dal conducente di un veicolo, ad uno dei soggetti individuati quali responsabili in solido dall'art. 196 C.d.S., quale risulta dai pubblici registri alla data dell'accertamento.

Nei casi in cui la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei responsabili in solido entro cento giorni dall'accertamento della violazione (ai sensi dell'art. 201, comma 1, C.d.S.).

---

[88] Cfr. A. Ciccia, *Notifica dei verbali in tempi brevi,* in AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa* cit., 22.

[89] Come rilevato da A. Ciccia, *Notifica dei verbali in tempi brevi*, in AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa* cit., 23 «*se il verbale non contiene motivazione della omessa contestazione immediata, il verbale sarà impugnabile ed annullabile*».

[90] S. Scotti, *Tra vere rivoluzioni e piccoli aggiustamenti cambia ancora volto il Codice della Strada*, in AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Le guide operative* cit., 10, parla di «*termine considerevolmente più breve*».

[91] Vedi ancora A. Ciccia, *Notifica dei verbali in tempi brevi,* in AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa* cit., 23.

Come annotato dal Ministero dell'Interno nella Circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 (par. 32) i «*nuovi e diversi termini si applicano alle violazioni commesse dopo la data di entrata in vigore della legge*» di riforma del Codice della Strada, vale a dire dal 13 agosto 2010, «*per gli illeciti accertati in precedenza, invece, continuerà ad applicarsi il termine di 150 giorni*»[92].

Il sistema sanzionatorio

In base alle previsioni contenute nell'art. 2, comma 1, *lett. b)*, del D.Lgs. n. 4 agosto 2008, n. 144, le funzioni di coordinamento per la definizione degli obiettivi dell'attività nazionale di controllo nell'autotrasporto sono attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre le attività di controllo su strada e le attività di controllo presso i locali delle imprese, da chiunque svolte, sono pianificate e coordinate rispettivamente, dal Ministero dell'interno e dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, quanto a quest'ultimo, dal 1° gennaio 2017, per effetto del D.Lgs. n. 149/2015 che ha istituito l'Agenzia unica delle ispezioni, l'attività di vigilanza in materia di lavoro nell'autotrasporto è affidata all'Ispettorato Nazionale del Lavoro (art. 2, comma 3).

I controlli, sia su strada che nei locali delle imprese, di tutte le categorie di trasporto che rientrano nel campo di applicazione del Regolamento (CEE) n. 3821/1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, e del Regolamento (CE) n. 561/2006, sono effettuati, ogni anno, almeno sul 3% dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nel campo di applicazione dei Regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/1985, ora abrogato e sostituito dal Regolamento (UE) n. 165/2014 (art. 3, comma 1, D.Lgs. n. 144/2008): con riferimento al numero totale dei controlli, almeno il 30% del totale dei giorni lavorativi controllati è verificato su strada e almeno il 50% nei locali delle imprese (art. 3, comma 2).

Ai sensi dell'art. 4, comma 1, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali deve comunicare all'Ufficio di coordinamento, entro il mese di gennaio di ogni anno, i dati relativi al numero complessivo dei giorni di lavoro che ciascun conducente deve effettuare nel periodo di riferimento[93].

---

[92] Così fra i primi commentatori S. Scotti, *Tra vere rivoluzioni e piccoli aggiustamenti cambia ancora volto il Codice della Strada*, in AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Le guide operative* cit., 10, che sposta tale interpretazione «*onde evitare fraintendimenti problematici che si tradurrebbero in diatribe giurisprudenziali*».

[93] Con la Decisione n. 2009/810/CE del 22 settembre 2008 la Commissione Europea, tenendo conto degli sviluppi della normativa comunitaria in materia di tempi di guida e ri-

(segue)

Nel corso delle operazioni di controllo nei locali delle imprese sono rilevate le informazioni relative al tipo di attività di trasporto, se trattasi di attività a livello nazionale o internazionale, passeggeri o merci, per conto proprio o per conto terzi, anche con riguardo alle dimensioni del parco veicoli dell'impresa ed al tipo di tachigrafo, se analogico o digitale (art. 7, comma 2).

Per effetto dell'art. 7, comma 3, del D.Lgs. n. 144/2008 le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organismi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati[94].

Ai sensi dell'art. 7, commi 5-7, del D.Lgs. n. 144/2008 i controlli nei locali delle imprese[95] si effettuano anche quando sono state accertate su strada gravi infrazioni al Regolamento (CE) n. 561/2006 o al Regolamento (CEE) n. 3821/1985, ora abrogato e sostituito dal Regolamento (UE) n. 165/2014. L'Ufficio di coordinamento sulla base delle informazioni ricevute dal Ministero dell'interno, tenendo conto delle informazioni fornite dagli

---

poso e orario di lavoro nell'autotrasporto, ha adottato il formulario tipo per le relazioni di cui all'art. 17 del Reg. CE n. 561/2006 e dell'art. 13 della Direttiva n. 2002/15/CE, dando specifico e fondamentale rilievo proprio ai risultati e alla programmazione dei controlli di cui all'art. 2 della Direttiva n. 2006/22/CE.

[94] Con lo scopo di agevolare le operazioni di controllo, è stabilito un modello di "lista di controllo", da adottarsi con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero del lavoro (art. 7, comma 4): a tale disposizione è stata data attuazione con decreto dirigenziale 14 settembre 2009 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 224 del 26 settembre 2009), il cui articolo unico, peraltro, stabilisce al comma 2, che «*nel corso delle operazioni di controllo su strada (...) gli organi di controllo si attengono alla lista*", tuttavia, opportunamente chiarisce al successivo comma 3 che "*gli accertamenti indicati nella lista di controllo non sono da intendersi come esaustivi e l'attività di controllo può riguardare ulteriori documenti e atti che devono essere conservati secondo le vigenti norme*».

[95] Sul riferimento normativo ai "locali" si veda Trib. Trento, 11 aprile 2006, n. 48 (pur resa con riferimento al previgente DM 12 luglio 1995), secondo cui: «*allorquando il D.M. 12 luglio 1995 dispone che i controlli coordinati dal Ministero del lavoro sono effettuati nei locali delle imprese nei confronti dei datori di lavoro si riferisce esclusivamente alla sfera spaziale entro cui il potere di verifica attribuito a detto Ministero deve essere esercitato e agli immediati destinatari di tale attività autoritativa, ma non esclude dall'oggetto dei controlli del Ministero del lavoro gli elementi che gli organi di polizia stradale sono tenuti a verificare e, conseguentemente, non introduce alcuna delimitazione delle norme dei Regolamenti Cee 3820 e 3821 del 1985, la cui osservanza il Ministero del lavoro è chiamato a controllare e, quindi, degli illeciti che esso è tenuto ad accertare e delle sanzioni che è competente ad irrogare anche con riguardo ai lavoratori conducenti*».

organismi di collegamento designati degli altri Stati membri, comunica al Ministero del lavoro l'elenco delle imprese italiane da controllare[96].

Resta confermata - rispetto al quadro regolatorio in vigore fino al 2008 (D.M. 12 luglio 1995) - la distinzione di ruolo fra ispettori del lavoro e polizia stradale, con riguardo all'indagine su strada e a quella in azienda, seppure con una speciale evidenziazione di dettagli operativi, anche con riferimento al numero di giornate lavorative da sottoporre a controllo.

La norma affida alle cure degli ispettori del lavoro in forza presso le sedi periferiche dell'Ispettorato Nazionale del Lavoro, secondo la specifica competenza territoriale[97], gli accertamenti nei locali delle imprese che eser-

---

[96] Ai sensi dell'art. 11, comma 1, è prevista l'adozione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro, da adottarsi entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore del D.Lgs. n. 144/2008, con cui devono essere definiti criteri e modalità del sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto, sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni di cui ai Regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/1985. Sulla scorta di tale decreto, l'Ufficio di coordinamento provvederà ad attribuire alle imprese un indicatore della classe di rischio, conseguentemente quelle con classe di rischio elevato verranno assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti (art. 11, comma 3).

[97] Seppure pronunciate con riferimento all'attività dell'omologo organismo operante nelle Province autonome di Trento e di Bolzano, a conferma di quanto detto nel testo sui poteri di vigilanza dei servizi ispettivi del lavoro valgano le due sentenze della Suprema Corte che qui si riportano in massima: Cass. Civ., Sez. Lav., 22 novembre 2003, n. 17779 («*All'interno delle province autonome, è l'Ispettorato provinciale del lavoro e non il Commissario del Governo l'organo competente non solo ad effettuare i controlli nei locali delle imprese di trasporto di cui all'art. 6 del D.M. 12 luglio 1995, ma anche ad emettere gli eventuali provvedimenti sanzionatori nei confronti dei datori di lavoro per le violazioni dei regolamenti comunitari nn. 3820 e 3821 del 1985 in materia di apparecchi di controllo per il trasporto su strada (cronotachigrafi). In materia di sanzioni amministrative, qualora sia competente all'emissione della ordinanza ingiunzione l'Ispettorato del lavoro della provincia di Bolzano, non si applicano i termini di durata del procedimento previsti dagli artt. 203 e 204 del codice della strada per i procedimenti di competenza del prefetto, ma si applica la norma generale contenuta nell'art. 18 della legge n. 689 del 1981, che non prevede alcun termine per l'emissione del provvedimento sanzionatorio, - salvo il termine di prescrizione quinquennale previsto dal successivo art. 24*») e Cass. Civ., Sez. Lav., 11 settembre 2003, n. 13364 («*In relazione alle violazioni delle disposizioni sui cronotachigrafi, di cui ai regolamenti comunitari n. 3820 e 3821 del 1985, la competenza ad eseguire i controlli previsti dal decreto ministeriale 12 luglio 1995 sulle imprese di trasporto ricadenti nella provincia autonoma di Bolzano, nonché ad emettere le conseguenti ordinanze ingiuntive per le relative sanzioni previste dagli art. 174 e 179 cod. strada, spetta all'ispettorato del lavoro di quella provincia (alla quale sono devolute le particolari funzioni rientranti nella competenza degli organi periferici del Ministero del lavoro e della previdenza sociale), atteso che l'art. 194 cod. strada, richiamato dal citato art. 179 dello stesso codice, fa salva l'applicabilità delle disposizioni generali contenute nelle sezioni prima e seconda del capo primo della legge 24 novembre 1981 n. 689, fra le quali è compreso l'art. 17 di tale*

(segue)

citano attività di autotrasporto, con precipuo riguardo alle esigenze di tutela psicofisica dei lavoratori.

In effetti, la competenza degli Ispettorati territoriali del lavoro attiene ad accertamenti orientati con particolare riguardo alle esigenze di tutela psicofisica dei lavoratori che interessano, quindi, la verifica in materia di: periodi di guida giornalieri, interruzioni di lavoro e periodi di riposo giornalieri, periodi di riposo settimanali e periodi di guida tra i periodi di riposo, limitazione bisettimanale dei periodi di guida, compensazione per la riduzione dei periodi di riposo giornalieri o settimanali, uso dei fogli di registrazione e/o organizzazione dei periodi di lavoro dei conducenti, regolarità dei fogli di registrazione, corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo, verifica del registro e dell'orario di servizio.

Analoga distinzione di ruoli ispettivi, peraltro, era già disposta, con riguardo specifico ai dischi cronotachigrafi, l'art. 7, comma 2, della legge 13 novembre 1978, n. 727 («*I fogli di registrazione che il datore di lavoro è tenuto a conservare (...) sono altresì soggetti al controllo dell'Ispettorato del lavoro*»). Così, in seguito, anche l'art. 1 del D.M. 31 marzo 2006, il quale espressamente stabilisce che «*le imprese di trasporto sono tenute a custodire i dischi tachigrafici per il periodo previsto dalla vigente normativa al fine di consentire al personale ispettivo di effettuare i relativi controlli*» .

Nello stesso senso si muove, ad ulteriore conferma, l'attuale art. 174, comma 2, del D.Lgs. n. 285/1992, nel testo sostituito dalla legge n. 120/2010, laddove prevede che «*I registri di servizio (...), conservati dall'impresa, devono essere esibiti, per il controllo, anche (...) agli ispettori dell'Ispettorato territoriale del lavoro*»[98].

Negli ultimi anni, tuttavia, alcuni Giudici di pace – evidentemente errando nell'applicazione di un quadro regolatorio per sé chiaro – hanno disconosciuto la competenza istituzionale degli ispettori del lavoro a svolgere accertamenti in materia di tempi di guida e riposo dei lavoratori dell'autotrasporto, solo perché non espressamente nominati nell'art. 12 del Codice della Strada (norma che, tuttavia, è dedicata ai servizi di polizia

---

legge che prevede che nelle materie di competenza delle regioni (e quindi anche delle province autonome ad esse parificate) il rapporto è presentato all'ufficio regionale (o provinciale) competente; ne consegue, altresì, che non trova applicazione, nei confronti del predetto ispettorato, il termine di novanta giorni previsto dall'art. 204 cod. strada per la pronuncia sul ricorso eventualmente presentato dal trasgressore»).

[98] Il riferimento contenuto nella norma, alle Direzioni territoriali del lavoro, in forza dell'art. 11 del d.lgs. n. 149/2015, dal 1° gennaio 2017 deve intendersi operato nei confronti degli Ispettorati territoriali del lavoro.

stradale e non agli accertamenti sulle disposizioni che attengono prevalentemente alla disciplina dei rapporti di lavoro dei conducenti dei veicoli)[99].

D'altro canto, più di recente, con sentenza **Cass. Civ., sez. VI, 12 ottobre 2016, n. 20594**, la Suprema Corte ha affermato, senza riserve, la competenza degli ispettori del lavoro a contestare ed irrogare le sanzioni amministrative per le violazioni al Codice della Strada riguardanti il mancato rispetto dei tempi di guida e riposo rilevate dai dischi cronotachigrafi, specificando che: "*L'esame dei registri di servizio e dei dischi cronotachigrafi finalizzato all'accertamento che siano rispettati i limiti temporali dell'orario di lavoro risponde alla duplice esigenza di garantire la sicurezza della circolazione e la tutela del lavoratore. I soggetti preposti a tale verifica sono sia quelli normalmente indicati dal codice della strada in ordine alla sicurezza della circolazione sia quelli funzionalmente titolari del controllo delle condizioni di lavoro, con la conseguenza che l'accertatore è legittimato alle relative contestazioni*".

In attuazione delle previsioni contenute nel D.Lgs. n. 144/2008, l'Ispettorato Nazionale del Lavoro con nota prot. n. 1062 del 10 febbraio 2017 ha individuato il numero complessivo dei controlli da garantire a livello nazionale nell'anno 2017, pari ad almeno 4.241.508 giornate lavorative, secondo quanto comunicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in ragione al numero complessivo delle giornate, tenendo conto di 200 giornate per ciascun conducente, ripartendo per ciascuna provincia il numero dei controlli da effettuare, in considerazione del numero dei veicoli rientranti nel campo di applicazione della normativa. Detto parametro di vigilanza obbligatoria, peraltro, si fonda sulle previsioni della Direttiva comunitaria 2006/22/CE così come recepita appunto dal D.Lgs. n. 144/2008, che stabilisce attualmente l'obbligo minimo di controllo per il 3% dei giorni lavorati, con un 50% dei controlli da effettuare nei locali delle imprese a cura degli Ispettorati territoriali del lavoro.

Il verbale e i tempi della notifica

Per quanto attiene al sistema normativo che governa gli illeciti amministrativi e le sanzioni in materia di autotrasporto la vigilanza in materia di tempi di guida e condizioni di lavoro dei lavoratori impiegati nel trasporto di persone e merci è governata dalle disposizioni del Titolo VI, Capo I, Se-

[99] Si veda Davide Papa, "L'attività di vigilanza nel settore dell'autotrasporto", in *Guida lav.*, 2014, 49, che cita: Giudice di pace di Pisa n. 931/2011; Giudice di pace di Pescara sentenze nn. 1301-1306/2011; Giudice di pace di Perugia sentenza n. 2153/2011; Giudice di pace di Spoleto n. 337/2011.

zione I, del Codice della Strada, mentre trova applicazione la legge 24 novembre 1981, n. 689 soltanto fatte salve «*le modifiche e le deroghe previste dalle norme del presente capo*» (così l'art. 194 CdS).

La legge n. 120/2010, nel modificare il primo comma dell'art. 200 (rubricato "Contestazione e verbalizzazione delle violazioni") ha sancito che le infrazioni al codice della strada di cui si tratta devono essere, quando è possibile, immediatamente contestate; il successivo comma 2 del medesimo art. 200, come integralmente sostituito dall'art. 35 della legge n. 120/2010, stabilisce le modalità di redazione e i contenuti del verbale di contestazione, che può essere redatto anche con l'ausilio di sistemi informatici, ma deve contenere la sommaria descrizione del fatto accertato, gli elementi essenziali per l'identificazione del trasgressore e la targa del veicolo con cui è stata commessa la violazione, oltre alle dichiarazioni che gli interessati chiedano di inserirvi. Non esiste un modello di verbale formalmente vincolante, posto che il rinvio al regolamento è relativo esclusivamente ai contenuti della verbalizzazione e non ai requisiti di forma.

Per i casi in cui la violazione non può essere immediatamente contestata, il comma 1 dell'art. 201 (rubricato "Notificazione delle violazioni"), come modificato dall'art. 36 della legge n. 120/2010, stabilisce che il verbale, «*con gli estremi precisi e dettagliati della violazione e con la indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata*», deve essere notificato "*entro novanta giorni*" dall'accertamento: il superamento del termine comporta l'estinzione dell'obbligazione di pagare la sanzione pecuniaria per il soggetto che ha ricevuto la notificazione tardiva (ai sensi dell'art. 201, comma 5, CdS)[100].

Destinatario della notificazione dell'illecito amministrativo è l'effettivo trasgressore ovvero, quando non sia identificato, trattandosi di violazione commessa dal conducente di un veicolo, ad uno dei soggetti individuati quali responsabili in solido dall'art. 196 CdS, quale risulta dai pubblici registri alla data dell'accertamento.

Nei casi in cui la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei responsabili in solido entro cento giorni dall'accertamento della violazione (ai sensi dell'art. 201, comma 1, CdS).

[100] Cfr. Circolare del Ministero dell'Interno n. 11310 del 12 agosto 2010.

Il sistema sanzionatorio

L'apparato sanzionatorio in materia di autotrasporto trova la sua specifica matrice nel D.Lgs. n. 285/1992.

L'art. 174 del D.Lgs. n. 285/1992 (rubricato «*Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose*») sanziona specificamente le inosservanze da parte dell'impresa, del conducente e del membro dell'equipaggio, alle disposizioni oggi contenute nel Reg. (CE) n. 561/2006 e già previste dal Reg. (CEE) n. 3820/1985 (ora abrogato), in materia di tempi di guida e di riposo. Tale disposizione è stata integralmente sostituita dall'art. 30 della legge n. 120/2010, prevedendo, in primo luogo, che per il settore dell'autotrasporto va fatto esclusivo riferimento alle disposizioni previste dal citato Reg. n. 561/2006 per il cui accertamento, con espresso richiamo al ruolo degli Ispettorati territoriali del lavoro, si fa esplicita menzione delle risultanze e delle registrazioni derivanti dai dispositivi di controllo installati sui veicoli (cronotachigrafi, analogici e digitali (comma 3), oltre che dei registri di servizio (comma 2).

La norma si articola poi in specifiche fattispecie di illecito amministrativo, con relative sanzioni pecuniarie, strutturate, almeno in larga misura, su un sistema sanzionatorio per soglia di irregolarità, sancendo la novità assoluta di tre soglie di penalità (fino al 10%, da oltre il 10% al 20%, da oltre il 20% in su) in relazione alla gravità della violazione commessa.

Ai sensi del comma 4, primo periodo, è punito il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dal Reg. n. 561/2006 e, precisamente, dall'art. 6, paragrafo 1 (numero di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito) dall'art. 6, paragrafi 2 e 3 (periodo di guida settimanale superiore alle ore consentite)[101]. Ai sensi del secondo periodo dello stesso comma 4 è sanzionato il conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero previsti dal Reg. n. 561/2006 e, precisamente, dall'art. 8, paragrafi 2, 3, 4 e 5 (riposo giornaliero regolare, ridotto e in compresenza con due autisti).

Il comma 5 dell'art. 174 stabilisce la seconda soglia di penalità, quando le violazioni hanno durata superiore al 10% rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida ed anche quando le violazioni hanno

---

[101] La giurisprudenza della Suprema Corte – con ordinanza Cass. civ., sez. VI, 7 ottobre 2014, n. 21062 – ha riconosciuto di recente la piena legittimità dell'applicazione delle sanzioni previste dall'art. 174, comma 4, del C.d.S. anche prima della modifica apportata dalla legge n. 120/2010 che ha sostituito il precedente rinvio al previgente Reg. (Cee) n. 3820/1985, anziché al Reg. (Ce) n. 561/2006. Cfr. sul punto l'analisi di C. Infriccioli, F. Paesani, "Autotrasporto e tempi di guida: la Cassazione decide sulle sanzioni", in *Guida al Lavoro*, 2014, n. 42, 118 s.

durata superiore al 10% rispetto al tempo minimo di riposo giornaliero prescritto.

Nel successivo comma 6 dell'art. 174 si prevede la terza soglia di penalità, che è identica sia per i periodi di guida in eccesso che per i periodi di riposo mancanti per le violazioni che hanno durata superiore al 20% rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida o al tempo minimo di riposo giornaliero prescritto.

Per effetto del comma 7, primo periodo, dell'art. 174 è punito il conducente che non rispetta per oltre il 10% il limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti dall'art. 6, paragrafi 2 e 3, del Reg. n. 561/2006; mentre ai sensi del secondo periodo dell'art. 174, comma 7, è sanzionato il conducente che non rispetta per oltre il 10% il limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti dall'art. 8, paragrafo 6, del Reg. n. 561/2006 (riposo settimanale regolare e ridotto).

L'ultimo periodo del comma 7 dell'art. 174 prevede per il conducente che supera i limiti massimi di durata dei periodi di guida settimanale o minimi dei periodi di riposo settimanale per oltre il 20% l'applicazione di una sanzione amministrativa più elevata.

In base al comma 8 dell'art. 174 è sanzionato il conducente che durante la guida non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni previste dall'art. 7, paragrafi 1 e 2, del Reg. n. 561/ 2006 (più di 4 ore e mezzo di guida continua, senza almeno 45 minuti di pausa continuativi o una interruzione di almeno 15 minuti e una successiva di almeno 30 minuti).

Il primo periodo del comma 9 dell'art. 174 punisce il conducente che è sprovvisto dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio di cui all'art. 16, paragrafo 2, del Reg. n. 561/2006; mentre il secondo periodo dello stesso comma 9 punisce chiunque non ha con sé o tiene in modo incompleto o alterato l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio (oltre alle pene previste ove il fatto costituisca reato), in violazione dell'art. 16, paragrafo 2, del Reg. n. 561/2006.

Ai sensi del comma 10 dell'art. 174 del Codice della Strada le sanzioni previste dai commi 4, 5, 6, 7, 8 e 9 trovano applicazione anche nei confronti degli altri membri dell'equipaggio che non osservano le disposizioni del Reg. n. 561/ 2006.

Per effetto del comma 13 dell'art. 174, inoltre, per tutte le violazioni delle disposizioni richiamate e sanzionate dallo stesso articolo, l'impresa da cui dipende il lavoratore al quale gli illeciti si riferiscono è obbligata in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma a titolo di sanzione amministrativa da questi dovuta.

Da ultimo, il comma 14 del novellato art. 174 punisce direttamente l'impresa datore di lavoro 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.

Nel merito dei criteri di applicazione della sanzione di cui all'art. 174, comma 14, la Nota del Ministero del Lavoro n. 13944 del 5 agosto 2010 conferma le indicazioni già riportate nella precedente Nota n. 13587 del 2 agosto 2010 secondo cui la sanzione in questione deve essere calcolata non soltanto in relazione al numero dei lavoratori coinvolti nelle violazioni, ma altresì in base al numero delle violazioni commesse da ciascuno di essi.

Il Ministero riconosce come in relazione alla applicazione della norma si siano diffuse nel territorio nazionale due interpretazioni totalmente differenti alle quali hanno fatto seguito distinte modalità di calcolo della relativa sanzione pecuniaria:

- un primo orientamento ha assunto come parametro per il calcolo della sanzione sia il numero dei lavoratori coinvolti che il numero delle violazioni commesse;
- un secondo orientamento, invece, ha calcolato la sanzione esclusivamente con riferimento al numero dei lavoratori, ritenendo che l'inciso normativo "*cui la violazione si riferisce*" debba essere inteso con riguardo solo alla tipologia delle infrazioni e non anche al numero di esse.

La Nota ministeriale del 2 agosto 2010 ritiene condivisibile l'interpretazione secondo cui la sanzione amministrativa debba "essere riferita ogni dipendente interessato e a ciascuna violazione rilevata, pur nell'ambito della medesima fattispecie di illecito maggiormente in linea con il tenore letterale della norma".

Tale interpretazione è ritenuta dal Ministero più rispondente al principio di proporzionalità delle sanzioni, in quanto consente di rapportare il trattamento sanzionatorio alla effettiva gravità della condotta tenuta dal datore di lavoro, in base "al numero di violazioni del precetto normativo commesse dal datore di lavoro". La suddetta impostazione, inoltre, viene ritenuta "*conforme*" al più generale apparato sanzionatorio previsto dall'art. 174 e idonea, pertanto, a consentire di «*evitare disparità di trattamento tra i soggetti responsabili di analoghe condotte illecite*».

Art. 178

Dal canto suo, l'art. 178 del D.Lgs. n. 285/1992 (rubricato "*Documenti di viaggio per trasporti professionali con veicoli non muniti di cronotachigrafo*"), integralmente sostituito dall'art. 30, comma 3, della legge n. 120/2010, punisce, invece, le violazioni rispetto agli obblighi di tenuta e di

registrazione relativi all'orario e al registro di servizio per i veicoli non muniti di cronotachigrafo adibiti al trasporto di persone o cose.

La norma in primo luogo prevede che i registri di servizio, i libretti individuali, gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio di cui all'AETR siano esibiti, per il controllo, agli organi di polizia stradale, mentre i libretti individuali conservati dall'impresa e i registri di servizio devono essere esibiti, per il controllo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti (comma 2)[102].

Inoltre viene precisato che le violazioni delle disposizioni dell'art. 174 possono essere "accertate attraverso le risultanze o le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli", oltreché attraverso i libretti individuali, gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio (comma 3).

La norma poi, in analogia quasi perfetta con l'art. 174, individua fattispecie di illecito amministrativo, con relative sanzioni pecuniarie, strutturate, in larga misura, su un sistema sanzionatorio su tre soglie di penalità (fino al 10%, da oltre il 10% al 20%, da oltre il 20% in su) in relazione alla gravità della violazione commessa.

Ai sensi del comma 4, primo periodo, dell'art. 178 il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dall'AETR è soggetto a sanzione pecuniaria amministrativa, così pure ai sensi del secondo periodo dello stesso comma 4 il conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero previsti dall'AETR è soggetto a sanzione amministrativa.

Il comma 5 dell'art. 178 stabilisce la seconda soglia di penalità per le violazioni che hanno durata superiore al 10% rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida e per quelle che hanno durata superiore al 10% rispetto al tempo minimo di riposo giornaliero prescritto.

Il comma 6 dell'art. 178 stabilisce la terza soglia di penalità, con sanzione amministrativa che è identica sia per i periodi di guida in eccesso che per i periodi di riposo mancanti, se le violazioni hanno durata superiore al 20% rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida o al tempo minimo di riposo giornaliero prescritto.

Per effetto del comma 7, primo periodo, dell'art. 178 il conducente che non rispetta per oltre il 10% il limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti dall'AETR è soggetto a specifica sanzione amministrativa, così se non rispetta per oltre il 10% il limite minimo dei periodi di

---

[102] La norma qui non richiama espressamente il ruolo di controllo dell'Ispettorato Territoriale del Lavoro, contrariamente a quanto previsto in modo esplicito dell'art. 174, comma 2, del Codice della Strada.

riposo settimanale prescritti dall'AETR; l'ultimo periodo del comma 7 dell'art. 178 sanziona il conducente che supera i limiti massimi di durata dei periodi di guida settimanale o minimi dei periodi di riposo settimanale per oltre il 20%. Mentre il comma 8 dell'art. 178 sanziona il conducente che durante la guida non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni previste dall'AETR.

Il primo periodo del comma 9 dell'art. 178 punisce con sanzione amministrativa il conducente sprovvisto del libretto individuale di controllo, dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio, mentre il secondo periodo dello stesso comma 9 sanziona chiunque non ha con sé o tiene in modo incompleto o alterato il libretto individuale di controllo, l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio (oltre alle pene previste ove il fatto costituisca reato).

Ai sensi del comma 10 dell'art. 178 del Codice della Strada le sanzioni previste dai commi 4, 5, 6, 7, 8 e 9 trovano applicazione anche nei confronti degli altri membri dell'equipaggio che non osservano le disposizioni dell'AETR.

Per effetto del comma 12 dell'art. 178 trova conferma che per tutte le violazioni delle disposizioni richiamate e sanzionate dallo stesso articolo, l'impresa da cui dipende il lavoratore al quale si riferiscono gli illeciti è responsabile in solido per il pagamento della sanzione amministrativa dovuta.

Da ultimo, il comma 13 dell'art. 178 del Codice della Strada sanziona specificamente l'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nell'AETR ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, con una sanzione amministrativa per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce (oltre alle pene previste ove il fatto costituisca reato). Nel merito dei criteri di applicazione di questa sanzione valgono le indicazioni offerte dal Ministero del Lavoro nella nota del 5 agosto 2010 in merito all'analoga fattispecie prevista dall'art. 174, comma 14, per cui la sanzione deve essere calcolata non solo in relazione al numero dei lavoratori coinvolti nelle violazioni, ma anche in base al numero delle violazioni commesse.

Art. 179

Infine, l'art. 179 del D.Lgs. n. 285/1992 (rubricato "*Cronotachigrafo e limitatore di velocità*") sanziona le inosservanze delle disposizioni contenute nel Reg. (CEE) n. 3821/1985 - ora abrogato e sostituito dal Regolamento (UE) n. 165/2014 - in materia di apparecchi cronotachigrafi (analogici e di-

gitali), di dischi cronotachigrafi (fogli di registrazione) e di carta del conducente.

Il secondo comma sanziona chiunque circola con un veicolo non munito di cronotachigrafo, nei casi in cui è obbligatorio, o circola con veicolo munito di un cronotachigrafo avente caratteristiche non rispondenti a quanto previsto dalle norme comunitarie o non funzionante, o ancora non inserisce il foglio di registrazione (disco cronotachigrafo) o la scheda del conducente, sanzione che raddoppia se vi è manomissione dei sigilli o alterazione del cronotachigrafo.

Mentre il successivo comma 3 dell'art. 179 sanziona il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose o di persone che mette in circolazione un veicolo sprovvisto di cronotachigrafo e dei relativi fogli di registrazione (dischi cronotachigrafi), ovvero con cronotachigrafo manomesso o non funzionante.

Inoltre, il comma 8*bis* dell'art. 179 prevede che in caso di incidente con danno a persone o a cose, causato da veicoli muniti di cronotachigrafo o che li coinvolga, l'organo accertatore deve segnalare il fatto all'Ispettorato Territoriale del Lavoro[103] competente per territorio, in ragione della sede del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto, al fine di disporre la verifica in azienda per l'esame dei dati sui tempi di guida e di riposo relativi all'anno in corso.

Da ultimo si tenga presente che le violazioni su conservazione, esibizione e consegna, uso corretto e regolare dei fogli di registrazione (dischi cronotachigrafi) trovano specifica reazione sanzionatoria amministrativa nell'art. 19 della legge n. 727/1978 (art. 179, comma 10).

Art. 195

Le modalità di applicazione e di calcolo delle sanzioni pecuniarie amministrative da irrogare sono dettate dall'art. 195 del D.Lgs. n. 285/1992, il cui comma 2*bis* stabilisce che le sanzioni pecuniarie amministrative previste

---

[103] L'individuazione della "autorità competente" nella Direzione territoriale (già provinciale) del lavoro - alla quale dal primo gennaio 2017 è succeduto l'Ispettorato Territoriale del Lavoro - è stata condivisa dal Ministero dell'Interno nella Circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 (par. 27) e nel relativo allegato dove si trova espressamente annotato: «*l'autorità competente è da individuarsi nella Direzione Provinciale del Lavoro (DPL) ove ha sede l'impresa di autotrasporto: infatti i controlli presso i locali delle imprese operanti nel settore dell'autotrasporto per la verifica del rispetto dei tempi di guida e di riposo sono coordinati dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali che si avvale delle proprie articolazioni periferiche, ossia le DPL (art. 2, comma 3, del D.Lgs. n. 144/2008 di attuazione della direttiva 2006/22/CE)*».

dagli articoli 174 e 178 sono aumentate di un terzo quando la violazione alla quale si riferiscono è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo.

Inoltre il comma 3 dell'art. 195 stabilisce un particolare sistema di aggiornamento biennale dell'importo delle sanzioni, ad opera di apposito decreto ministeriale emanato entro il 1° dicembre di ogni biennio, dal Ministro della giustizia, di concerto con i Ministri del tesoro, dei lavori pubblici, dei trasporti[104]. Hanno dato attuazione al disposto normativo i seguenti decreti ministeriali, in vigore - a parte il primo (emanato nello stesso anno di riferimento) dal primo gennaio dell'anno successivo a quello di adozione:

- D.M. 4 gennaio 1995 (G.U. 9 gennaio 1995, n. 6, aggiornamento in rivalutazione dell'8%);
- D.M. 20 dicembre 1996 (G.U. 28 dicembre 1996, n. 303, aggiornamento in rivalutazione del 17,5%);
- D.M. 22 dicembre 1998 (G.U. 28 dicembre 1998, n. 301, aggiornamento in rivalutazione del 21,2%);
- D.M. 29 dicembre 2000 (G.U. 30 dicembre 2000, n. 303, aggiornamento in rivalutazione del 4,8%);
- D.M. 24 dicembre 2002 (G.U. 30 dicembre 2002, n. 304, aggiornamento in rivalutazione del 5%);
- D.M. 22 dicembre 2004 (G.U. 30 dicembre 2004, n. 305, aggiornamento in rivalutazione del 4,1%);
- D.M. 29 dicembre 2006 (G.U. 30 dicembre 2006, n. 302, aggiornamento in rivalutazione del 5,1%);
- D.M. 17 dicembre 2008 (G.U. 30 dicembre 2008, n. 303, aggiornamento in rivalutazione del 5,1%);
- D.M. 22 dicembre 2010 (G.U. 31 dicembre 2010, n. 305, aggiornamento in rivalutazione del 2,4%);
- D.M. 19 dicembre 2012 (G.U. 31 dicembre 2012, n. 303, aggiornamento in rivalutazione del 5,4%);
- D. M. 16 dicembre 2014 (G.U. 31 dicembre 2014, n. 302, aggiornamento in rivalutazione dello 0,8%);
- D.M. 20 dicembre 2016 (G.U. 30 dicembre 2016, n. 304, aggiornamento in rivalutazione dello 0,1%).

Infine, sempre con riferimento all'apparato sanzionatorio, si tenga presente che la misura delle sanzioni amministrative è oggetto di arrotonda-

[104] L'aggiornamento biennale è in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati verificatasi nei due anni precedenti.

mento all'unità di euro, per eccesso se la frazione decimale è pari o superiore a 50 centesimi di euro o per difetto se è inferiore a tale limite (art. 195, comma 3-*bis*, D.Lgs. n. 285/1992): la Circolare del Ministero dell'Interno prot. n. 300/A/8955/16/101/3/3/14 del 30 dicembre 2016 chiarisce che il D.M. 20 dicembre 2016 è già in linea con le prescrizioni della norma in argomento recando già l'arrotondamento previsto all'unità di euro, superiore o inferiore, che opera soltanto sulle sanzioni edittali e non opera sulle operazioni di calcolo operate rispetto al minimo e massimo edittali previsti dal quadro sanzionatorio novellato del Codice della Strada.

La decurtazione dei punti

Ancora con riguardo ai profili sanzionatori, va segnalato che con l'art. 7 del D.Lgs. 15 gennaio 2002, n. 9, come subito modificato dalla legge 1° agosto 2003, n. 214 di conversione, con modificazioni, del D.L. 27 giugno 2003,
n. 151, è stato introdotto nel nostro Ordinamento un regime sanzionatorio accessorio legato al mantenimento di un predeterminato blocco di "punti" nella patente di guida dei conducenti[105], stabilendo la decurtazione immediata di un certo numero di "punti" a seguito della contestazione delle violazioni attinenti alla guida, come previsto dall'art. 126-*bis* del D.Lgs. n. 285/1992[106].

Pertanto, alle violazioni delle disposizioni comunitarie relative all'autotrasporto (superamento dei limiti massimi dei tempi di guida settimanali e giornalieri, omesso riposo settimanale e giornaliero) fanno seguito le più gravi sanzioni amministrative stabilite dal Legislatore, nonché, in capo a ciascun conducente al quale si riferiscano le violazioni medesime, la decurtazione dei "punti".

Originariamente in misura pari a 2 punti per ciascuno degli illeciti considerati, per effetto dell'entrata in vigore della legge n. 120/2010, le decurtazioni variano secondo la misura specificamente indicata nella tabella allegata[107], si hanno le seguenti decurtazioni:

---

[105] Si segnala che l'art. 23 del D.Lgs. 21 novembre 2005, n. 286 (in G.U. 9 gennaio 2006, n. 6) prevede che la decurtazione dei punti, nel caso in cui il conducente stia effettuando la propria attività professionale, venga applicata dalla carta di qualificazione del conducente (CQC) e non dalla patente di guida.

[106] L'art. 126-*bis* C.d.S. è stato successivamente oggetto di ulteriori modifiche dapprima dall'art. 2, comma 164, D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, e da ultimo dall'art. 22 della legge 29 luglio 2010, n. 120.

[107] Secondo la Circolare n. 11310/2010 del Ministero dell'Interno (par. 17) l'intervento normativo della legge n. 120/2010 sul punto appare utile a «*dare maggiore gradualità alla decurtazione prevista per le violazioni*».

Art. 174

comma 5: per violazione dei tempi di guida giornalieri oltre il 10% **2 punti**; per violazione dei tempi di riposo giornalieri oltre il 10% **5 punti**;

comma 6: per violazione dei tempi di guida e di riposo giornalieri oltre il 20% **10 punti**;

comma 7: per violazione dei tempi di guida settimanale oltre il 10% **1 punto**; per violazione dei tempi di riposo settimanale oltre il 10% **3 punti**; per violazione dei tempi di guida settimanale oltre il 20% **2 punti**; per violazione dei tempi di riposo settimanale oltre il 20% **5 punti**;

comma 8: per violazione delle interruzioni alla guida continua **2 punti**.

Art. 178

comma 5: per violazione dei tempi di guida giornalieri oltre il 10% **2 punti**; per violazione dei tempi di riposo giornalieri oltre il 10% **5 punti**;

comma 6: per violazione dei tempi di guida e di riposo giornalieri oltre il 20% **10 punti**;

comma 7: per violazione dei tempi di guida settimanale oltre il 10% **1 punto**; per violazione dei tempi di riposo settimanale oltre il 10% **3 punti**; per violazione dei tempi di guida settimanale oltre il 20% **2 punti**; per violazione dei tempi di riposo settimanale oltre il 20% **5 punti**;

comma 8: per violazione delle interruzioni alla guida continua **2 punti**.

Art. 179

comma 2: per assenza o non funzionamento del cronotachigrafo **10 punti**.

Si segnala, infine, che in ipotesi di una accertata contestuale sussistenza di più violazioni si possono decurtare fino a un massimo di 15 punti (art. 126-*bis*, comma 2, D.Lgs. n. 285/1992)[108].

---

[108] Peraltro, in concreto, seppure non sembra doversi sostenere che la sanzione aggiuntiva o accessoria della decurtazione dei punti dalla patente del conducente possa essere inquadrata nel novero delle sanzioni in materia di lavoro sulle quali esplica la propria vigilanza il personale ispettivo del Ministero del Lavoro, non può ritenersi ancora valida la posizione che aveva spinto a sostenere l'esonero per gli ispettori del lavoro di procedere a notiziare gli organismi competenti (cfr. C. Infriccioli, *Autotrasporto nuove regole e vecchie questioni,* in *Dir. Prat. Lav*., 2004, 2, 112 s.). In questo senso si è spesa la prima giurisprudenza di merito in materia, giacché il Tribunale di Trento, con sentenza 11 aprile 2006, n. 48 ha statuito che «*è da considerarsi legittima, alla luce del disposto ex art.* 126-bis*, comma 1, ultima parte, del Codice della Strada, l'indicazione, da parte del Servizio ispezione del lavoro, dell'ammontare della decurtazione dei punti dalle patenti dei conducenti sanzionati derivante da ciascun illecito contestato, dandone comunicazione all'autorità competente ad applicare in concreto tale sanzione accessoria*». Cfr. anche Cass. Civ., Sez. Un., 29 luglio 2008, n. 20544 e 11 dicembre 2007, n. 25833).

Il pagamento immediato, in misura ridotta e la rateizzazione

Sul piano delle modalità di pagamento delle sanzioni, sulla estinzione agevolata delle stesse e sulla, non meno rilevante, questione della rateizzazione degli importi sanzionatori, profondamente innovata dalla legge n. 120/2010, occorre operare qualche breve riflessione.

Valga, in primo luogo, la precisazione relativa alla particolare modalità agevolata di estinzione della procedura sanzionatoria che viene introdotta dall'art. 202, comma 1, del Codice della Strada, che esula da quella prevista in via generale per tutte le altre ipotesi di sanzione amministrativa (art. 16 della legge n. 689/1981): qui, in effetti, il trasgressore è ammesso al pagamento, sempre nel termine usuale di 60 giorni, non dell'importo maggiormente favorevole fra il doppio del minimo e il terzo del massimo, ma piuttosto alla somma pari al minimo edittale.

Inoltre, per effetto dell'art. 202, commi 2-*bis*, 2-*ter* e 2-*quater*, del Codice della Strada, inseriti dall'art. 37, comma 1, della legge n. 120/2010, quando la violazione degli artt. 174 (commi 5, 6 e 7) e 178 (commi 5, 6 e 7) è commessa da un conducente titolare di patente di guida di categoria C, C+E, D o D+E nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, il conducente è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta. Se il trasgressore non vuole (o non può) effettuare il pagamento in misura ridotta è comunque tenuto a versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, una somma pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione; ove manchi il prescritto versamento della cauzione viene disposto il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non venga effettuato il pagamento, per un tempo non superiore a 60 giorni[109].

L'art. 20, commi 5, del D.L. 21 giugno 2013, n. 69, convertito dalla legge 9 agosto 2013, n. 98 (in vigore dal 21 agosto 2013), ha introdotto nell'art. 202 del Codice della Strada la possibilità, per chi trasgredisce, di ottenere una ulteriore riduzione del 30% degli importi delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate qualora il pagamento avvenga entro 5 giorni dalla contestazione o notificazione ("sanzione ridottissima" o anche "sanzione ridotta scontata")[110].

---

[109] Cfr. S. Scotti, *Tra vere rivoluzioni e piccoli aggiustamenti cambia ancora volto il Codice della Strada,* cit., 10-11.

[110] 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). I chiarimenti amministrativi segnalano, in particolare, che la riduzio-

(segue)

Quanto al pagamento rateale, l'art. 202-*bis* (rubricato «*Rateazione delle sanzioni pecuniarie*»)[111], inserito dall'art. 38 della legge n. 120/2010, prevede che i soggetti tenuti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria per una o più violazioni accertate contestualmente con uno stesso verbale, di importo superiore a 200 euro, che versino in condizioni economiche disagiate, possono richiedere (si ritiene alla Prefettura-Ufficio Territoriale del Governo competente territorialmente), ricorrendo le condizioni espressamente previste (comma 2) e nel numero di rate indicato (comma 4), la ripartizione del pagamento in rate mensili (comma 1). Peraltro, le modalità di attuazione di tale disposizione sono rimesse ad apposito decreto del Ministero dell'Interno, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, del lavoro e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti (comma 9).

Il contenzioso amministrativo e i ricorsi

Infine, l'eventuale mancato pagamento della sanzione in misura ridotta ovvero la presentazione di difese comporta l'esame dell'intera procedura (atti di accertamento e di contestazione/notificazione degli illeciti) da parte del Prefetto, essendo il titolare dell'Ufficio territoriale del Governo il destinatario del rapporto *ex* art. 17 della legge n. 689/1981 per tali tipologie di illecito amministrativo. Ai sensi dell'art. 203, comma 1, infatti, il trasgressore o il responsabile in solido che non ha effettuato il pagamento della sanzione in misura ridotta può proporre, nel termine di 60 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, ricorso al Prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione. Il ricorso va presentato all'Ufficio cui appartiene l'organo accertatore ovvero inviato con raccomandata con ricevuta di ritorno o, si ritiene, mediante posta elettronica certificata. Unitamente al ricorso possono essere presentati i documenti ritenuti idonei e può essere richiesta l'audizione personale. Il ricorso può essere presentato direttamente al Prefetto con lettera raccomandata con avviso di ricevimento o, si ritiene, mediante posta elettronica certificata (art. 203, comma 1-*bis*)[112]. Se nei termini previsti non è

---

ne «*si ritiene applicabile, tanto nei confronti del trasgressore, quanto del responsabile in solido*». 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.

[111] Cfr. in argomento S. Manzelli, E. Santi, *Multe a rate,* in AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa* cit., 25; S. Scotti, *Tra vere rivoluzioni e piccoli aggiustamenti cambia ancora volto il Codice della Strada*, cit., 12.

[112] Il responsabile dell'Ufficio cui appartiene l'organo accertatore deve trasmettere gli atti al Prefetto nel termine di 60 giorni dal deposito o dal ricevimento del ricorso ovvero dal ricevimento degli atti da parte

(segue)

stato proposto ricorso e non è avvenuto il pagamento in misura ridotta, il provvedimento amministrativo sanzionatorio diviene titolo esecutivo non già per l'importo originario, ma per la maggior somma pari alla metà del massimo edittale previsto per ciascuna violazione sanzionata (art. 203, comma 3).

In alternativa alla proposizione del ricorso al Prefetto[113], ai sensi all'art. 204-*bis*, come modificato dalla legge n. 120/2010[114] e da ultimo dal D.Lgs. 1° settembre 2011, n. 150, si può proporre ricorso al Giudice di pace competente per territorio, in base al luogo in cui è stata commessa la violazione, con le regole del rito del lavoro, secondo le procedure stabilite dall'art. 7, commi 1 e 2, del D.Lgs. n. 150/2011[115].

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 7, comma 3, primo periodo, del D.Lgs. n. 150/2011, il ricorso deve essere proposto, a pena di inammissibilità, entro 30 giorni dalla contestazione della violazione o di notificazione del verbale di accertamento (entro 60 giorni se il ricorrente risiede all'estero) e può essere depositato anche mediante il servizio postale.

Il ricorso e il decreto (art. 415, comma 2, c.p.c.) - con il quale il giudice ordina il deposito in cancelleria (10 giorni prima dell'udienza fissata) del rapporto con gli atti relativi all'accertamento, nonché alla contestazione o notificazione della violazione - sono notificati, a cura della cancelleria, all'opponente e ai legittimati passivi (art. 7, comma 7, D.Lgs. n. 150/2011).

L'opposizione può sospendere l'efficacia esecutiva del provvedimento sanzionatorio impugnato (art. 7, comma 6, D.Lgs. n. 150/2011), in caso di gravi e circostanziate ragioni o di pericolo imminente di un danno grave e irreparabile, secondo quanto previsto dall'art. 5 del D.Lgs. n. 150/2011[116].

---

del Prefetto. Gli atti, con la prova della avvenuta contestazione o notificazione, devono essere corredati dalle deduzioni tecniche dell'organo accertatore.

[113] Il ricorso è inammissibile se è stato previamente presentato ricorso al Prefetto ai sensi dell'art. 203 del D.Lgs. n. 285/1992 (art. 7, comma 3, ultimo periodo, D.Lgs. n. 150/2011).

[114] Con particolare riferimento alle novità introdotte dalla legge n. 120/2010 cfr. A. Ciccia, *Ricorsi stradali al* restyling, in AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa* cit., 36-37, dove si sottolinea la «*accelerazione dei tempi del processo*» e dei «*termini di pagamento delle sanzioni dopo una sentenza che boccia il ricorso*».

[115] La legittimazione passiva nel giudizio spetta al Prefetto, quando le violazioni opposte sono state accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, nonché da funzionari e agenti delle Ferrovie dello Stato, delle ferrovie e tranvie in concessione e dell'ANAS; spetta a Regioni, Province e Comuni, quando le violazioni sono state accertate da funzionari, ufficiali e agenti, rispettivamente, delle Regioni, delle Province e dei Comuni o, comunque, quando i relativi proventi sono ad essi devoluti. Il Prefetto può essere rappresentato in giudizio da funzionari della Prefettura-ufficio territoriale del Governo (art. 7, comma 5, del D.Lgs. n. 150/2011).

[116] Ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. n. 150/2011, il giudice provvede alla sospensione dell'efficacia esecutiva del provvedimento impugnato, se richiesto e sentite le parti, con ordinanza non impugnabile, quando ricorrono gravi e circostanziate ragioni esplicitamente indicate nella motivazione. In caso di pericolo imminente di un danno grave e irreparabile, la sospensione può essere disposta con decreto pronunciato fuori

(segue)

Nel giudizio di primo grado le parti possono stare in giudizio personalmente, l'Amministrazione opposta può avvalersi di funzionari appositamente delegati (art. 7, comma 8, D.Lgs. n. 150/2011).

L'art. 7, comma 9, del D.Lgs. n. 150/2011 stabilisce che il giudice dell'opposizione, nei casi di inammissibilità previsti dal terzi comma dichiara inammissibile il ricorso con sentenza (*lett. a*), mentre se l'opponente o il suo difensore non si presentano senza legittimo impedimento, il giudice è tenuto a convalidare con ordinanza appellabile il provvedimento impugnato e provvede sulle spese, ad eccezione delle ipotesi nelle quali l'illegittimità del provvedimento sanzionatorio risulti dalla documentazione prodotta dall'opponente oppure quando l'autorità che ha emesso il provvedimento impugnato ha omesso di depositare i documenti richiesti con decreto (*lett. b*).

Con la sentenza che accoglie l'opposizione il Giudice di pace può annullare in tutto o in parte il provvedimento opposto, mentre deve accogliere l'opposizione quando non vi sono prove sufficienti della responsabilità dell'opponente (art. 7, comma 10, D.Lgs. n. 150/2011).

In base alle previsioni contenute nell'art. 7, comma 11, del D.Lgs. n. 150/2011 la sentenza che rigetta l'opposizione[117] determina altresì l'importo della sanzione in una misura compresa tra il minimo e il massimo edittale stabiliti dalla legge per la violazione accertata e contestata o notificata; il pagamento della somma stabilita deve avvenire entro i 30 giorni successivi alla notificazione[118] della sentenza (art. 7, comma 12, del D.Lgs. n. 150/2011, come già art. 204-*bis*, comma 5) e deve essere effettuato a vantaggio dell'Amministrazione cui appartiene l'organo accertatore (con le modalità di pagamento determinate da essa).

Da ultimo è ora previsto che ad eccezione dell'art. 10, comma 6-*bis*, del D.P.R. 30 maggio 2002, n. 115, gli atti del processo e la decisione sono esenti da ogni tassa e imposta (art. 7, comma 13, del D.Lgs. n. 150/2011)[119].

---

udienza e diviene inefficace se non è confermata, entro la prima udienza successiva, con ordinanza non impugnabile.

[117] In caso di rigetto del ricorso, il giudice di pace non può escludere l'applicazione delle sanzioni accessorie o la decurtazione dei punti dalla patente di guida (art. 7, comma 12, del D.Lgs. n. 150/2011, come già art. 204-*bis*, comma 8).

[118] A. Ciccia, *Ricorsi stradali al* restyling, in AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa* cit., 37, evidenzia che «*le nuove regole parlano di notificazione della sentenza*» e, pertanto, «*l'amministrazione deve notificare la sentenza, a mezzo di ufficiale giudiziario, così da determinare il decorso del termine di trenta giorni*».

[119] Il ricorso in opposizione risulta inserito fra i procedimenti per i quali è previsto il pagamento del contributo unificato di iscrizione a ruolo, secondo il valore della causa, art. 13 del D.P.R. n. 115/2002, nonché dell'importo forfetizzato di cui all'art. 30, comma 1, del D.P.R. n. 115/2002, come modificato dalla legge 27 dicembre 2013, n. 147.

Violazioni in materia di tempi di guida e di riposo e cronotachigrafi (Reg. CE n. 561/2006) a carico del datore di lavoro

Sanzione ridotta (art. 202, comma 1, primo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 60 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari al minimo fissato dalle singole norme.
Sanzione ridottissima (art. 202, comma 1, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 5 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, di una somma pari al minimo fissato dalle singole norme ridotto del 30%.
Codice tributo (per versamento su Mod. F23): 796 T
Nota: per ciascuna delle violazioni qui indicate l'impresa datrice di lavoro risponde direttamente, nella persona del proprio rappresentante legale, in base ad una sanzione applicata per ogni lavoratore interessato e per ogni illecito commesso (art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, come modificato dall'art. 30 della legge n. 120/2010, come chiarito dal Ministero del Lavoro con Nota n. 13587 del 2 agosto 2010). Inoltre, 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'art. 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).

•

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 6, par. 1, commi 1 e 2, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA GIORNALIERI (FINO AL 10%).* Per aver fatto eseguire agli autisti un numero di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito (di norma 9, prolungabili a 10 al massimo per due volte alla settimana) entro il 10% (54 minuti nel caso di periodi di 9 ore oppure 1 ora nel caso di periodi di 10 ore).	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 6, par. 1, commi 1 e 2, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA GIORNALIERI (DAL 10% AL 20%).* Per aver fatto eseguire agli autisti un nume-	*Art. 174, comma 14. D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
ro di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito (di norma 9, prolungabili a 10 al massimo per due volte alla settimana) oltre il 10% e fino 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).	1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 6, par. 1, commi 1 e 2, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA GIORNALIERI (OLTRE IL 20%).* Per aver fatto eseguire agli autisti un numero di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito (di norma 9, prolungabili a 10 al massimo per due volte alla settimana) oltre il 20% (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).	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 6, par. 2 e 3, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA SETTIMANALI (FINO AL 10%).* Per aver fatto eseguire agli autisti un periodo di guida settimanale superiore alle 56 ore consentite entro il 10% (fino a 5 ore e 36 minuti).	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1092, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 6, par. 2 e 3, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA SETTIMANALI (DAL 10% AL 20%).* Per aver fatto eseguire agli autisti un periodo di guida settimanale superiore alle 56 ore consentite oltre il 10% e fino al 20% (da 5 ore e 37 minuti fino a 11 ore e 12 minuti).	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 6, par. 2 e 3, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA SETTIMANALI (OLTRE IL 20%).* Per aver fatto eseguire agli autisti un periodo di guida settimanale superiore alle 56 ore consentite oltre il 20% (da 11 ore e 13 minuti).	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 6, par. 2 e 3, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA BISETTIMANALI (FINO AL 10%).* Per aver fatto eseguire agli autisti in periodi di due settimane consecutive un numero di ore di guida superiore alle 90 consentite entro il 10% (fino a 9 ore).	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 6, par. 2 e 3, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA BISETTIMANALI (DAL 10% AL 20%).* Per aver fatto eseguire agli autisti in periodi di due settimane consecutive un numero di ore di guida superiore alle 90 consentite oltre il 10% e fino al 20% (da 9 ore e 1 minuto fino a 18 ore).	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 6, par. 2 e 3, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA BISETTIMANALI (OLTRE IL 20%).* Per aver fatto eseguire agli autisti in periodi di due settimane consecutive un numero di ore di guida superiore alle 90 consentite oltre il 20% (da 18 ore e 1 minuto in su).	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 7, par. 1 e 2, Reg. n. 561/2006 *INTERRUZIONI.* Per aver fatto eseguire agli autisti più di quattro ore e mezzo di guida continua, senza osservare i periodi di pausa previsti (almeno 45 minuti dopo quattro ore e mezzo oppure una interruzione di almeno 15 minuti e una successiva di almeno 30 minuti, ciascuna intercalate nel periodo di guida).	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 8, par. 2, 3 e 4, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO GIORNALIERO (FINO AL 10%).* Per non aver concesso agli autisti il previsto riposo giornaliero nel periodo di 24 ore dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna: - *periodo di riposo giornaliero regolare*: ri-	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
poso ininterrotto di almeno 11 ore, oppure, in alternativa, due periodi di riposo, il primo di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione; - *periodo di riposo giornaliero ridotto*: un riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore, sono consentiti al massimo tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale; 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).	***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 8, par. 2, 3 e 4, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO GIORNALIERO (DAL 10% AL 20%).* Per non aver concesso agli autisti il previsto riposo giornaliero nel periodo di 24 ore dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna: - *periodo di riposo giornaliero regolare*: riposo ininterrotto di almeno 11 ore, oppure, in alternativa, due periodi di riposo, il primo di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione; - *periodo di riposo giornaliero ridotto*: un riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore, sono consentiti al massimo tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale; 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)	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 8, par. 2, 3 e 4, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO GIORNALIERO (OLTRE IL 20%).* Per non aver concesso agli autisti il previsto riposo giornaliero nel periodo di 24 ore dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna: - *periodo di riposo giornaliero regolare*: riposo ininterrotto di almeno 11 ore, oppure, in alternativa, due periodi di riposo, il primo di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione; - *periodo di riposo giornaliero ridotto*: un riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore, sono consentiti al massimo tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale; da oltre il 20% in su (da 2 ore e 13 minuti in su per periodi di 11 ore; da 2 ore e 25 mi-	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
nuti in su per periodi di 12 ore; da 1 ora e 49 minuti in su per periodi di 9 ore).	
Art. 8, par. 5, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO GIORNALIERO CON ALMENO DUE CONDUCENTI (FINO AL 10%).* Per non aver concesso agli autisti in caso di multipresenza il previsto riposo giornaliero di almeno 9 ore nell'arco di 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale fino al 10% (fino a 54 minuti).	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 8, par. 5, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO GIORNALIERO CON ALMENO DUE CONDUCENTI (DAL 10% AL 20%).* Per non aver concesso agli autisti in caso di multipresenza il previsto riposo giornaliero di almeno 9 ore nell'arco di 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale da oltre il 10% al 20% (da 55 minuti a 1 ora e 48 minuti per periodi di 9 ore).	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 8, par. 5, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO GIORNALIERO CON ALMENO DUE CONDUCENTI (OLTRE IL 20%).* Per non aver concesso agli autisti in caso di multipresenza il previsto riposo giornaliero di almeno 9 ore nell'arco di 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale da oltre il 20% in su (da 1 ora e 49 minuti in su per periodi di 9 ore).	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 8, par. 6, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO SETTIMANALE (DAL 10% AL 20%).* Per non aver concesso agli autisti il previsto riposo settimanale da valutarsi nell'arco di due settimane consecutive: - due periodi di *riposo settimanale regolare* (tempo di riposo di almeno 45 ore); - un periodo di *riposo settimanale regolare* (tempo di riposo di almeno 45 ore) ed un periodo di *riposo settimanale ridotto* (tempo di riposo di almeno 24 ore); la riduzione deve essere compensata da un tempo di riposo equivalente preso entro la fine della terza settimana successiva; da oltre il 10% al 20% (da 4 ore e 31 minuti a 9 ore nel caso di periodi di 45 ore oppure	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
da 2 ore e 25 minuti a 4 ore e 48 minuti in su nel caso di periodi di 24 ore).	
Art. 8, par. 6, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO SETTIMANALE (OLTRE IL 20%).* Per non aver concesso agli autisti il previsto riposo settimanale da valutarsi nell'arco di due settimane consecutive: - due periodi di *riposo settimanale regolare* (tempo di riposo di almeno 45 ore); - un periodo di *riposo settimanale regolare* (tempo di riposo di almeno 45 ore) ed un periodo di *riposo settimanale ridotto* (tempo di riposo di almeno 24 ore); la riduzione deve essere compensata da un tempo di riposo equivalente preso entro la fine della terza settimana successiva; 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).	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 10, par. 1, Reg. n. 561/2006 *DIVIETO DI MAGGIORAZIONI PER TRASPORTO.* Per aver attribuito agli autisti premi o maggiorazioni retributive in ragione delle distanze percorse o delle merci trasportate.	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 10, par. 2, Reg. n. 561/2006 *ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO.* Per aver omesso di organizzare il lavoro dei conducenti dei propri automezzi e non averli messi nelle condizioni di osservare le disposizioni dei Regolamenti n. 3821/1985, abrogato e sostituito dal Reg. n. 165/2014, e n. 561/2006.	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 10, par. 2, Reg. n. 561/2006 *VERIFICA DEL RISPETTO DEI REGOLAMENTI.* Per aver omesso di verificare regolarmente, mediante appositi controlli, che venissero osservate dai conducenti dei propri automezzi le disposizioni dei Regolamenti n. 3821/1985, abrogato e sostituito dal Reg. n. 165/2014, e n. 561/2006.	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):***

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
	228,90 euro.

APPARECCHIO DI CONTROLLO CRONOTACHIGRAFO E DISCHI CRONOTACHIGRAFI	
Illecito	**Sanzione**
Art. 179, comma 3, D.Lgs. n. 285/1992 - Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito il Reg. n. 3821/1985) *OMESSA INSTALLAZIONE DEL CRONOTACHIGRAFO* Per aver messo in circolazione un veicolo adibito al trasporto su strada sprovvisto di apparecchio cronotachigrafo con caratteristiche corrispondenti a quelle fissate dal Regolamento n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito il Reg. n. 3821/1985).	*Art. 179, comma 3, D.Lgs. n. 285/1992* *D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 815 a euro 3.263 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 da euro 814 a euro 3.260) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 815 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 570,50 euro *Art. 179, comma 7, D.Lgs. n. 285/1992* Diffida a regolarizzare la strumentazione entro un termine di dieci giorni.
Art. 179, comma 3, D.Lgs. n. 285/1992 - Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito il Reg. n. 3821/1985) *MANCATA CONSEGNA DEI DISCHI CRONOTACHIGRAFI* Per aver messo in circolazione un veicolo adibito al trasporto su strada sprovvisto dei fogli di registrazione (dischi cronotachigrafi).	*Art. 179, comma 3, D.Lgs. n. 285/1992* *D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 815 a euro 3.263 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 da euro 814 a euro 3.260) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 815 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 570,50 euro *Art. 179, comma 7, D.Lgs. n. 285/1992* Diffida a regolarizzare la strumentazione entro un termine di dieci giorni
Art. 179, comma 3, D.Lgs. n. 285/1992 - Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito il Reg. n. 3821/1985) *CRONOTACHIGRAFO MANOMESSO O NON FUNZIONANTE* Per aver messo in circolazione un veicolo adibito al trasporto su strada con apparecchio cronotachigrafo manomesso o non funzionante.	*Art. 179, comma 3, D.Lgs. n. 285/1992* *D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 815 a euro 3.263 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 da euro 814 a euro 3.260) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 815 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 570,50 euro *Art. 179, comma 7, D.Lgs. n. 285/1992* Diffida a regolarizzare la strumentazione entro un termine di dieci giorni
Art. 32, par. 1, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 13 Reg. n. 3821/1985) *USO REGOLARE DEL CRONOTACHIGRAFO* Per non avere provveduto al buon funzionamento e al buon uso dell'apparecchio	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre

APPARECCHIO DI CONTROLLO CRONOTACHIGRAFO E DISCHI CRONOTACHIGRAFI	
Illecito	**Sanzione**
cronotachigrafo e della carta del conducente.	2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 33, par. 1, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 14, par. 1, Reg. n. 3821/1985) *OMESSA FORNITURA DEI FOGLI DI REGISTRAZIONE (DISCHI CRONOTACHIGRAFI).* Per non avere rilasciato ai conducenti un numero sufficiente di fogli di registrazione (omologati e atti ad essere utilizzati nell'apparecchio montato a bordo del veicolo), in relazione al carattere individuale di essi, alla durata del servizio ed alla necessità di sostituire eventualmente i fogli sciupati o ritirati da un agente incaricato del controllo.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro
Art. 33, par. 2, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 14, par. 2, comma 1, prima parte, Reg. n. 3821/1985) *OMESSA CONSERVAZIONE FOGLI DI REGISTRAZIONE E TABULATI* Per non avere conservato i fogli di registrazione e i tabulati predisposti, in ordine cronologico e in forma leggibile, per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato). ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 33, par. 2, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 14, par. 2, comma 1, seconda parte, Reg. n. 3821/1985) *OMESSA CONSEGNA COPIA DI FOGLI DI REGISTRAZIONE E TABULATI AL CONDUCENTE RICHIEDENTE.* Per non avere consegnato copia dei fogli di registrazione e dei tabulati predisposti, nelle parti che riguardano il servizio dallo stesso svolto, al conducente che ne abbia fatto esplicita richiesta.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 33, par. 2, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 14, par. 2, comma 2, prima parte, Reg. n. 3821/1985) *OMESSA CONSEGNA COPIA DEI DATI DELLA CARTA DEL CONDUCENTE AL CONDUCENTE RICHIEDENTE.* Per non avere consegnato copia dei dati scaricati dalle carte del conducente e gli stampati, nelle parti che riguardano il servi-	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro.

APPARECCHIO DI CONTROLLO CRONOTACHIGRAFO E DISCHI CRONOTACHIGRAFI	
Illecito	**Sanzione**
zio dallo stesso svolto, al conducente che ne abbia fatto esplicita richiesta.	***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 33, par. 2, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 14, par. 2, comma 2, seconda parte, Reg. n. 3821/1985) *OMESSA ESIBIZIONE DOCUMENTI.* Per non avere esibito o consegnato a richiesta dei funzionari o degli agenti incaricati del controllo i fogli di registrazione e i tabulati predisposti, nonché e gli stampati dei dati scaricati dalle carte del conducente.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 32, par. 3, primo periodo, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 15, par. 8, prima parte, Reg. n. 3821/1985) *DIVIETO DI FALSIFICAZIONE, OCCULTAZIONE, DISTRUZIONE* Per avere falsificato, occultato o distrutto i dati registrati sul foglio di registrazione, oltre che i dati registrati nel tachigrafo oppure nella carta del conducente, nonché i documenti stampati prodotti dall'apparecchio di controllo.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato). ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 32, par. 3, secondo periodo, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 15, par. 8, seconda parte, Reg. n. 3821/1985) *DIVIETO DI MANOMISSIONI* Per avere manomesso il tachigrafo o il foglio di registrazione o la carta del conducente, allo scopo di falsificare i dati e/o i documenti stampati o di renderli inaccessibili o distruggerli.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato). ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 37 Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 16, par. 1, commi 1-2, Reg. n. 3821/1985) *OMESSE RIPARAZIONI* Per avere omesso, in caso di guasto o di funzionamento difettoso dell'apparecchio, di farlo riparare da un installatore o in un'officina autorizzati, appena le circostanze lo consentono (se il ritorno del veicolo alla sede avviene dopo un periodo superiore ad una settimana, dal giorno del guasto o della constatazione del funzionamento difettoso, la riparazione deve essere effettuata durante il percorso)	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 eu**ro.** ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.

•

STRUMENTI DI CONTROLLO IN MANCANZA DI CRONOTACHIGRAFO

Illecito	Sanzione
Art. 16, par. 2, comma 1, Reg. n. 561/2006 *MANCANZA DI ORARIO E REGISTRO DI SERVIZIO.* Per aver fatto viaggiare gli autisti in servizi regolari passeggeri a bordo del veicolo senza stabilire l'orario di servizio e senza istituire il registro di servizio.	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 2, comma 1, Reg. n. 561/2006 *OMESSE TRASCRIZIONI NEL REGISTRO DI SERVIZIO* Per non aver trascritto (per gli autisti in servizi regolari passeggeri) sul registro di servizio per ciascun conducente: nome, sede di assegnazione, orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità.	*Art. 174, comma 14 D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 2, comma 1, Reg. n. 561/2006 *REGISTRAZIONI ERRATE, ALTERATE E INCOMPLETE.* Per aver effettuato (per gli autisti in servizi regolari passeggeri) sul registro di servizio registrazioni errate, alterate o incomplete riguardo a: nominativo dei conducenti, sede di assegnazione, orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità.	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. a), Reg. n. 561/2006 *OMESSE REGISTRAZIONI MINIME.* Per non aver effettuato (per gli autisti in servizi regolari passeggeri) sul registro di servizio le registrazioni obbligatorie (nominativo dei conducenti, sede di assegnazione, orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità) per un periodo che comprende almeno i 28 giorni precedenti.	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. a), Reg. n. 561/2006 *OMESSO AGGIORNAMENTO DEL REGISTRO.* Per non aver aggiornato (per gli autisti in servizi regolari passeggeri) il registro di servizio nelle registrazioni obbligatorie (nominativo dei conducenti, sede di asse-	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si

STRUMENTI DI CONTROLLO IN MANCANZA DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
gnazione, orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità) ad intervalli regolari di un mese al massimo.	riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. b), Reg. n. 561/2006 *TENUTA IRREGOLARE DEL REGISTRO.* Per aver tenuto (per gli autisti in servizi regolari passeggeri) il registro di servizio non firmato dal titolare dell'impresa o da un suo delegato.	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 2, comma 2, Reg. n. 561/2006 *OMESSA CONSEGNA DEI DOCUMENTI DI CONTROLLO* Per non aver fornito agli autisti (in servizi regolari passeggeri) l'estratto del registro di servizio relativo al servizio da espletare e copia dell'orario di servizio.	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. c), prima parte, Reg. n. 561/2006 *OMESSA CONSERVAZIONE DEL REGISTRO.* Per non aver conservato l'impresa di trasporto (per gli autisti in servizi regolari passeggeri) il registro di servizio per almeno un anno dopo lo scadere del periodo di servizio cui si riferisce.	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. c), ultima parte, Reg. n. 561/2006 *OMESSA CONSEGNA DELL'ESTRATTO DEL REGISTRO AL CONDUCENTE RICHIEDENTE.* Per non aver consegnato l'impresa di trasporto (per gli autisti in servizi regolari passeggeri) al conducente che ne abbia fatta esplicita richiesta un estratto del registro di servizio nelle parti in cui lo stesso reca le registrazioni che lo riguardano.	*Art. 174, comma 14, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):* 327 euro.** ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.

Violazioni in materia di tempi di guida e di riposo e cronotachigrafi (Reg. CE n. 561/2006) a carico del lavoratore conducente

Sanzione ridotta (art. 202, comma 1, primo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 60 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari al minimo fissato dalle singole norme.
Sanzione ridottissima (art. 202, comma 1, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 5 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, di una somma pari al minimo fissato dalle singole norme ridotto del 30%.
Codice tributo (per versamento su Mod. F23): 796 T
Nota: per ciascuna delle violazioni qui indicate l'impresa datrice di lavoro deve essere ritenuta obbligato solidale per il pagamento delle sanzioni pecuniarie amministrative irrogate (art. 174, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992), tranne che per gli illeciti di cui all'art. 179 D.Lgs. n. 285/1992, per i quali se il conducente del veicolo o il datore di lavoro e il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose su strada sono la stessa persona, le sanzioni previste sono applicate una sola volta nella misura stabilita per la sanzione più grave (art. 179, comma 5). Peraltro, tutte le violazioni individuate per il conducente incombono anche a carico del membro dell'equipaggio, per effetto di quanto previsto dall'art. 174, comma 10, D.Lgs. n. 285/1992. Inoltre, a norma della tabella di cui all'art. 126-*bis*, D.Lgs. n. 285/1992, la violazione di alcune delle disposizioni qui indicate comporta la decurtazione di punti (per il conducente e il membro dell'equipaggio) e precisamente: art. 174 **-** *comma 5*: per violazione dei tempi di guida giornalieri oltre il 10% 2 punti; per violazione dei tempi di riposo giornalieri oltre il 10% 5 punti; *comma 6*: per violazione dei tempi di guida e di riposo giornalieri oltre il 20% 10 punti; *comma 7*: per violazione dei tempi di guida settimanale oltre il 10% 1 punto; per violazione dei tempi di riposo settimanale oltre il 10% 3 punti; per violazione dei tempi di guida settimanale oltre il 20% 2 punti; per violazione dei tempi di riposo settimanale oltre il 20% 5 punti; *comma 8*: per violazione delle interruzioni alla guida continua 2 punti; art. 179 - *comma 2*: per assenza o non funzionamento del cronotachigrafo 10 punti. Infine, in base alle previsioni dell'art. 202, commi 2-*bis*, 2-*ter* e 2-*quater*, D.Lgs. n. 285/1992, quando la violazione dell'art. 174, commi 5, 6 e 7 è commessa da un conducente titolare di patente di guida di categoria C, C+E, D o D+E nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, il conducente è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta. Se il trasgressore non vuole (o non può) effettuare il pagamento in misura ridotta è comunque tenuto a versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, una somma pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione; ove manchi il prescritto versamento della cauzione viene disposto il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non venga effettuato il pagamento, per un tempo non superiore a 60 giorni.

•

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 6, par. 1, commi 1 e 2, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA GIORNALIERI (FINO AL 10%).* Per aver eseguito un numero di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito (di norma 9, prolungabili a 10 al massimo per due volte alla settimana) entro il 10% (54 minuti nel caso di periodi di 9 ore oppure 1 ora nel caso di periodi di 10 ore).	*Art. 174, comma 4, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 40 a 161 euro (fino al 31 dicembre 2016 invariata) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 40 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 28 euro.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
	La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 6, par. 1, commi 1 e 2, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA GIORNALIERI (DAL 10% AL 20%).* Per aver eseguito un numero di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito (di norma 9, prolungabili a 10 al massimo per due volte alla settimana) oltre il 10% e fino 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).	*Art. 174, comma 5, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 319 a 1.276 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 319 a 1.275 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 319 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 223,30 euro La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 6, par. 1, commi 1 e 2, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA GIORNALIERI (OLTRE IL 20%).* Per aver eseguito un numero di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito (di norma 9, prolungabili a 10 al massimo per due volte alla settimana) oltre il 20% (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).	*Art. 174, comma 6 D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 425 a 1.701 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 425 a 1.699 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 425 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 297,50 euro La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 6, par. 2 e 3, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA SETTIMANALI (FINO AL 10%).* Per aver eseguito un periodo di guida settimanale superiore alle 56 ore consentite entro il 10% (fino a 5 ore e 36 minuti).	*Art. 174, comma 4, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 40 a 161 euro (fino al 31 dicembre 2016 invariata) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 40 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 28 euro.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
	La sanzione 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 2-*bis*)
Art. 6, par. 2 e 3, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA SETTIMANALI (DAL 10% AL 20%).* Per aver eseguito un periodo di guida settimanale superiore alle 56 ore consentite oltre il 10% e fino al 20% (da 5 ore e 37 minuti fino a 11 ore e 12 minuti).	*Art. 174, comma 7, primo periodo, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 266 a 1.063 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 266 a 1.062 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 266 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 186,20 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 6, par. 2 e 3, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA SETTIMANALI (OLTRE IL 20%).* Per aver eseguito un periodo di guida settimanale superiore alle 56 ore consentite oltre il 20% (da 11 ore e 13 minuti).	*Art. 174, comma 7, ultimo periodo, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010* Sanzione amministrativa da 425 a 1.701 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 425 a 1.699 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 425 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 297,50 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 6, par. 2 e 3, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA BISETTIMANALI (FINO AL 10%).* Per aver eseguito in periodi di due settimane consecutive un numero di ore di guida superiore alle 90 consentite entro il 10% (fino a 9 ore).	*Art. 174, comma 4, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 40 a 161 euro (fino al 31 dicembre 2016 invariata) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 40 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 28 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 6, par. 2 e 3, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA BISETTIMANALI (DAL 10% AL*	*Art. 174, comma 7, primo periodo, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 -*

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
20%). Per aver eseguito in periodi di due settimane consecutive un numero di ore di guida superiore alle 90 consentite oltre il 10% e fino al 20% (da 9 ore e 1 minuto fino a 18 ore).	*D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 266 a 1.063 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 266 a 1.062euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 266 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 186,20 euro. La sanzione 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 2-*bis*.
Art. 6, par. 2 e 3, Reg. n. 561/2006 *PERIODI DI GUIDA BISETTIMANALI (OLTRE IL 20%).* Per aver eseguito in periodi di due settimane consecutive un numero di ore di guida superiore alle 90 consentite oltre il 20% (da 18 ore e 1 minuto in su).	*Art. 174, comma 7, ultimo periodo, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 425 a 1.701 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 425 a 1.699 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 425 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 297,50 euro La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 7, par. 1 e 2, Reg. n. 561/2006 *INTERRUZIONI.* Per aver eseguito più di quattro ore e mezzo di guida continua, senza osservare i periodi di pausa previsti (almeno 45 minuti dopo quattro ore e mezzo oppure una interruzione di almeno 15 minuti e una successiva di almeno 30 minuti, ciascuna intercalate nel periodo di guida).	*Art. 174, comma 8, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 164 a 659 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 164 a 658 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 164 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 114,80 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 8, par. 2, 3 e 4, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO GIORNALIERO (FINO AL 10%).* Per non aver goduto il previsto riposo giornaliero nel periodo di 24 ore dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna:	*Art. 174, comma 4, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 213 a 851 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 213 a 850 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la vio-

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
- *periodo di riposo giornaliero regolare*: riposo ininterrotto di almeno 11 ore, oppure, in alternativa, due periodi di riposo, il primo di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione; - *periodo di riposo giornaliero ridotto*: un riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore, sono consentiti al massimo tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale; 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)	lazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 213 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 149,10 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 8, par. 2, 3 e 4, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO GIORNALIERO (DAL 10% AL 20%).* Per non aver goduto il previsto riposo giornaliero nel periodo di 24 ore dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna: - *periodo di riposo giornaliero regolare*: riposo ininterrotto di almeno 11 ore, oppure, in alternativa, due periodi di riposo, il primo di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione; - *periodo di riposo giornaliero ridotto*: un riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore, sono consentiti al massimo tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale; 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)	*Art. 174, comma 5, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 372 a 1.489 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 372 a 1.488 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 372 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 260,40 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 8, par. 2, 3 e 4, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO GIORNALIERO (OLTRE IL 20%).* Per non aver goduto il previsto riposo giornaliero nel periodo di 24 ore dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna: - *periodo di riposo giornaliero regolare*: riposo ininterrotto di almeno 11 ore, oppure, in alternativa, due periodi di riposo, il primo di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione;	*Art. 174, comma 6, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 425 a 1.701 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 425 a 1.699 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 425 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 297,50 euro.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
- *periodo di riposo giornaliero ridotto*: un riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore, sono consentiti al massimo tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale; 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).	La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 8, par. 5, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO GIORNALIERO CON ALMENO DUE CONDUCENTI (FINO AL 10%).* Per non aver goduto in caso di multipresenza il previsto riposo giornaliero di almeno 9 ore nell'arco di 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale fino al 10% (fino a 54 minuti).	*Art. 174, comma 4, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 213 a 851 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 213 a 850 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 213 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 149,10 euro. La sanzione 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 2-*bis*)
Art. 8, par. 5, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO GIORNALIERO CON ALMENO DUE CONDUCENTI (DAL 10% AL 20%).* Per non aver goduto in caso di multipresenza il previsto riposo giornaliero di almeno 9 ore nell'arco di 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale da oltre il 10% al 20% (da 55 minuti a 1 ora e 48 minuti per periodi di 9 ore).	*Art. 174, comma 5, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 372 a 1.489 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 372 a 1.488 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 372 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 260,40 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 8, par. 5, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO GIORNALIERO CON ALMENO DUE CONDUCENTI (OLTRE IL 20%).* Per non aver goduto in caso di multipresenza il previsto riposo giornaliero di almeno 9 ore nell'arco di 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale da oltre il 20% in su (da 1 ora e 49 minuti in su per periodi di 9 ore).	*Art. 174, c.omma 6, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 425 a 1.701 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 425 a 1.699 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 425 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 297,50 euro. La sanzione è aumentata di un terzo quando

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
	la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2-*bis*).
Art. 8, par. 6, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO SETTIMANALE (DAL 10% AL 20%).* Per non aver goduto il previsto riposo settimanale da valutarsi nell'arco di due settimane consecutive: - due periodi di *riposo settimanale regolare* (tempo di riposo di almeno 45 ore); - un periodo di *riposo settimanale regolare* (tempo di riposo di almeno 45 ore) ed un periodo di *riposo settimanale ridotto* (tempo di riposo di almeno 24 ore); la riduzione deve essere compensata da un tempo di riposo equivalente preso entro la fine della terza settimana successiva; 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 periodi di 24 ore).	*Art. 174, comma 7, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 372 a 1.489 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 372 a 1.488 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 372 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 260,40 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 8, par. 6, Reg. n. 561/2006 *RIPOSO SETTIMANALE (OLTRE IL 20%).* Per non aver goduto il previsto riposo settimanale da valutarsi nell'arco di due settimane consecutive: - due periodi di *riposo settimanale regolare* (tempo di riposo di almeno 45 ore); - un periodo di *riposo settimanale regolare* (tempo di riposo di almeno 45 ore) ed un periodo di *riposo settimanale ridotto* (tempo di riposo di almeno 24 ore); la riduzione deve essere compensata da un tempo di riposo equivalente preso entro la fine della terza settimana successiva; 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).	*Art. 174, comma 7, ultimo periodo, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 425 a 1.701 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 425 a 1.699 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 425 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 297,50 euro. La sanzione 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 2-*bis*)

•

APPARECCHIO DI CONTROLLO CRONOTACHIGRAFO E DISCHI CRONOTACHIGRAFI	
Illecito	**Sanzione**
Art. 179, comma 2, D.Lgs. n. 285/1992 - Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Reg. n. 3821/1985) *MANCANZA DEL CRONOTACHIGRAFO* Per aver condotto un veicolo sprovvisto di apparecchio cronotachigrafo.	*Art. 179, comma 2, D.Lgs. n. 285/1992 D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 849 a 3.396 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 848 a 3.393 euro) per ciascuna violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 849 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 594,30 euro.

APPARECCHIO DI CONTROLLO CRONOTACHIGRAFO E DISCHI CRONOTACHIGRAFI	
Illecito	**Sanzione**
	Art. 179, comma 7, D.Lgs. n. 285/1992 Diffida a regolarizzare la strumentazione entro un termine di dieci giorni
Art. 179, comma 2, D.Lgs. n. 285/1992 - Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Reg. n. 3821/1985) *NON CONFORMITÀ DEL CRONOTACHIGRAFO* Per aver condotto un veicolo sprovvisto di apparecchio cronotachigrafo con caratteristiche corrispondenti a quelle fissate dal Regolamento (UE) n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito il Regolamento CE n. 3821/1985).	*Art. 179, comma 2, D.Lgs. n. 285/1992* *D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 849 a 3.396 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 848 a 3.393 euro) per ciascuna violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 849 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 594,30 euro. *Art. 179, comma 7, D.Lgs. n. 285/1992* Diffida a regolarizzare la strumentazione entro un termine di dieci giorni.
Art. 179, comma 2, D.Lgs. n. 285/1992 - Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Reg. n. 3821/1985) *CRONOTACHIGRAFO NON FUNZIONANTE* Per aver condotto un veicolo provvisto di apparecchio cronotachigrafo non funzionante.	*Art. 179, comma 2, D.Lgs. n. 285/1992* *D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 849 a 3.396 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 848 a 3.393 euro) per ciascuna violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 849 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 594,30 euro. *Art. 179, comma 7, D.Lgs. n. 285/1992* Diffida a regolarizzare la strumentazione entro un termine di dieci giorni.
Art. 179, comma 2, D.Lgs. n. 285/1992 - Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Reg. n. 3821/1985) *MANCATO UTILIZZO DEL FOGLIO DI REGISTRAZIONE (DISCO CRONOTACHIGRAFO)* Per aver condotto un veicolo provvisto di apparecchio cronotachigrafo senza inserire e far uso del foglio di registrazione (disco cronotachigrafo) o senza inserire e far uso della scheda del conducente.	*Art. 179, comma 2, D.Lgs. n. 285/1992* *D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 849 a 3.396 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 848 a 3.393 euro) per ciascuna violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 849 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 594,30 euro. *Art. 179, comma 7, D.Lgs. n. 285/1992.* Diffida a regolarizzare la strumentazione entro un termine di dieci giorni.
Art. 179, comma 2, D.Lgs. n. 285/1992 - Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Reg. n. 3821/1985) *MANOMISSIONE O ALTERAZIONE DEL CRONOTACHIGRAFO* Per aver condotto un veicolo sprovvisto di apparecchio cronotachigrafo manomettendo i sigilli o alterando l'apparecchio di controllo.	*Art. 179, comma 2, ultima parte, D.Lgs. n. 285/1992* *D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 1.698 a 6.792 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 1.696 a 6.786 euro) per ogni violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 1698 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):***

APPARECCHIO DI CONTROLLO CRONOTACHIGRAFO E DISCHI CRONOTACHIGRAFI	
Illecito	**Sanzione**
	1188,60 euro. *Art. 179, comma 7, D.Lgs. n. 285/1992* Diffida a regolarizzare la strumentazione entro un termine di dieci giorni.
Art. 32, par. 1, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 13 Reg. n. 3821/1985) *USO REGOLARE DEL CRONOTACHIGRAFO* Per non avere provveduto al buon funzionamento e al buon uso dell'apparecchio cronotachigrafo e della carta del conducente.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 27, par. 2, primo periodo, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 14, par. 4, Reg. n. 3821/1985) *CARTA DEL CONDUCENTE DIVERSA DALLA PROPRIA* Per avere fatto uso di una carta del conducente diversa dalla propria carta personalizzata.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato). ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 27, par. 2, secondo periodo, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 14, par. 4, Reg. n. 3821/1985) *CARTA DEL CONDUCENTE DIFETTOSA* Per avere fatto uso di una carta del conducente difettosa.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 27, par. 2, secondo periodo, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 14, par. 4, Reg. n. 3821/1985) *CARTA DEL CONDUCENTE SCADUTA* Per avere fatto uso di una carta del conducente il cui periodo di validità era scaduto (oltre i cinque anni dal rilascio).	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 34, par. 2, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 15, par. 1,	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992*

APPARECCHIO DI CONTROLLO CRONOTACHIGRAFO E DISCHI CRONOTACHIGRAFI	
Illecito	**Sanzione**
comma 1, Reg. n. 3821/1985) *DISCHI CRONOTACHIGRAFI E CARTA DEL CONDUCENTE SPORCHI O DETERIORATI* Per avere fatto uso di fogli di registrazione o di carta del conducente sporchi o deteriorati.	*Art. 19 L. 727/78 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 35, par. 1, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 15, par. 1, comma 3, Reg. n. 3821/1985) *FOGLIO SOSTITUTIVO DI DISCHI CRONOTACHIGRAFI DETERIORATI* Per non aver proceduto, in caso di deterioramento di un foglio contenente registrazioni, ad accludere il foglio deteriorato al foglio di riserva utilizzato per sostituirlo.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 35, par. 2, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 15, par. 1, ultimo comma, Reg. n. 3821/1985) *STAMPATI SOSTITUTIVI DELLA CARTA DEL CONDUCENTE DANNEGGIATA* Per non aver proceduto, in caso di danneggiamento o non funzionamento della carta del conducente, a far uso degli stampati sostitutivi.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 L. 727/78 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 34, par. 1, primo periodo, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 15, par. 2, comma 1, prima parte, Reg. n. 3821/1985) *USO GIORNALIERO DI DISCHI CRONOTACHIGRAFI E CARTA DEL CONDUCENTE* Per non avere fatto uso dei fogli di registrazione o della carta del conducente per ciascun giorno di guida, a partire dal momento della presa in consegna del veicolo.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 34, par. 1, terzo periodo, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 15, par. 2, comma 1, ultima parte, Reg. n. 3821/1985) *USO PIÙ LUNGO DI DISCHI CRONOTACHIGRAFI E CARTA DEL CONDUCENTE* Per avere fatto uso dei fogli di registra-	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato)

APPARECCHIO DI CONTROLLO CRONOTACHIGRAFO E DISCHI CRONOTACHIGRAFI	
Illecito	**Sanzione**
zione o della carta del conducente per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati.	***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 34, par. 6, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 15, par. 5, Reg. n. 3821/1985) *INDICAZIONI SUI FOGLI DI REGISTRAZIONE (DISCHI CRONOTACHIGRAFI)* Per avere omesso di indicare nei fogli di registrazione i seguenti dati: a) cognome e nome all'inizio dell'utilizzazione del foglio; b) data e luogo all'inizio e alla fine dell'utilizzazione del foglio; c) numero della targa del veicolo al quale è assegnato prima del primo viaggio registrato sul foglio e, in seguito, in caso di cambiamento di veicolo, nel corso dell'utilizzazione del foglio; d) la lettura del contachilometri: prima del primo viaggio registrato sul foglio, alla fine dell'ultimo viaggio registrato sul foglio, in caso di cambio di veicolo durante la giornata di servizio (contatore del veicolo al quale è stato assegnato e contatore del veicolo al quale sarà assegnato); e) se del caso, l'ora del cambio di veicolo.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 34, par. 5, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Reg. n. 3821/1985) *OBBLIGHI DEL CONDUCENTE SUI FOGLI DI REGISTRAZIONE (DISCHI CRONOTACHIGRAFI)* Per avere omesso di: a) assicurare la concordanza tra la registrazione dell'ora sul foglio di registrazione e l'ora ufficiale nel Paese di immatricolazione del veicolo; b) azionare i dispositivi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i seguenti periodi di tempo: i) sotto il simbolo : il tempo di guida; ii) sotto il simbolo : «altre mansioni», vale a dire attività diverse dalla guida, secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE, e anche altre attività per lo	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.

APPARECCHIO DI CONTROLLO CRONOTACHIGRAFO E DISCHI CRONOTACHIGRAFI	
Illecito	**Sanzione**
stesso o per un altro datore di lavoro, all'interno o al di fuori del settore dei trasporti; iii) sotto il simbolo : «i tempi di disponibilità», secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE; iv) sotto il simbolo : le interruzioni di guida e i periodi di riposo.	
Art. 36, par. 1, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 15, par. 7, Reg. n. 3821/1985) *OMESSA ESIBIZIONE DOCUMENTI (CRONOTACHIGRAFO ANALOGICO)* Per non essere stato in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli: 1) i fogli di registrazione della settimana in corso e quelli utilizzati dallo stesso nei 28 giorni precedenti, 2) la carta del conducente se ne è titolare, 3) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nella settimana in corso e nei 28 giorni precedenti.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 36, par. 2, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 15, par. 7, lett. a), Reg. n. 3821/1985) *OMESSA ESIBIZIONE DOCUMENTI (CRONOTACHIGRAFO DIGITALE)* Per non essere stato in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli: 1) la carta di conducente di cui è titolare, 2) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante la settimana in corso e nei 28 giorni precedenti, 3) i fogli di registrazione (dischi cronotachigrafi) corrispondenti allo stesso periodo nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo munito di un apparecchio cronotachigrafo non digitale.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 32, par. 3, primo periodo, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 15, par. 8, prima parte, Reg. n. 3821/1985) *DIVIETO DI FALSIFICAZIONE, CANCELLAZIONE, DISTRUZIONE* Per avere falsificato, cancellato o distrut-	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 L. 727/78 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato)

APPARECCHIO DI CONTROLLO CRONOTACHIGRAFO E DISCHI CRONOTACHIGRAFI	
Illecito	**Sanzione**
to i dati registrati sul foglio di registrazione, o sulla carta del conducente, oltre che i dati registrati nell'apparecchio di controllo, nonché i documenti stampati prodotti dall'apparecchio di controllo.	***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 32, par. 3, secondo periodo, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 15, par. 8, seconda parte, Reg. n. 3821/1985) *DIVIETO DI MANOMISSIONI* Per avere manomesso l'apparecchio di controllo, il foglio di registrazione o la carta del conducente allo scopo di falsificare i dati e/o i documenti stampati o di renderli inaccessibili o distruggerli.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 L. 727/78 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 35, par. 2, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 16, par. 2, comma 1, Reg. n. 3821/1985) *OMESSE REGISTRAZIONI SOSTITUTIVE (CRONOTACHIGRAFO NON FUNZIONANTE)* Per avere omesso, in caso di guasto o di funzionamento difettoso dell'apparecchio, di riportare le indicazioni relative ai gruppi di tempi, nella misura in cui essi non sono più correttamente registrati o stampati dall'apparecchio di controllo, sul foglio o sui fogli di registrazione, oppure su un foglio ad hoc da accludere al foglio di registrazione o alla carta del conducente e su cui riporta gli elementi che consentono di identificarlo (nome e numero della patente di guida o nome e numero della carta del conducente), ivi compresa la firma.	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.
Art. 35, par. 2, Reg. n. 165/2014 (che ha abrogato e sostituito Art. 16, par. 1, comma 1-2, Reg. n. 3821/1985) *OMESSE REGISTRAZIONI SOSTITUTIVE (CARTA DEL CONDUCENTE NON UTILIZZABILE)* Per avere omesso, in caso di smarrimento, furto, deterioramento o cattivo funzionamento della carta del conducente, di stampare, al termine del viaggio, le indicazioni relative ai gruppi di tempi registrati dall'apparecchio di controllo, riportando su tale stampato gli elementi	*Art. 179, comma 10 e art. 195, comma 1, D.Lgs. n. 285/1992* *Art. 19 legge n. 727/1978 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da euro 51 a euro 100 per ogni violazione (fino al 31 dicembre 2016 invariato) ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 51 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 35,70 euro.

APPARECCHIO DI CONTROLLO CRONOTACHIGRAFO E DISCHI CRONOTACHIGRAFI	
Illecito	**Sanzione**
che consentono di identificarlo (nome e numero della patente di guida o nome e numero della carta del conducente), e firmandolo.	

-

STRUMENTI DI CONTROLLO IN MANCANZA DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 16, par. 2, comma 1, Reg. n. 561/2006 *MANCANZA DI ORARIO E REGISTRO DI SERVIZIO.* Per aver viaggiato in servizi regolari passeggeri a bordo del veicolo senza il registro di servizio o senza copia dell'orario di servizio.	*Art. 174, comma 9, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 2, comma 1, Reg. n. 561/2006 *MANCATA TENUTA DI ORARIO E REGISTRO DI SERVIZIO.* Per aver viaggiato in servizi regolari passeggeri a bordo del veicolo senza tenere con sé il registro di servizio o copia dell'orario di servizio.	*Art. 174, comma 9, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 2, comma 1, Reg. n. 561/2006 *REGISTRAZIONI ERRATE, ALTERATE E INCOMPLETE.* Per aver tenuto il registro di servizio o copia dell'orario di lavoro con registrazioni errate, alterate o incomplete riguardo a: nominativo dei conducenti, sede di assegnazione, orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità.	*Art. 174, comma 9, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. a), Reg. n. 561/2006 *REGISTRAZIONI MINIME ERRATE, ALTERATE E INCOMPLETE.* Per aver tenuto il registro di servizio o copia dell'orario di lavoro con registrazioni errate, alterate o incomplete riguardo alle registrazioni minime obbligatorie	*Art. 174, comma 9, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione.

STRUMENTI DI CONTROLLO IN MANCANZA DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
(nominativo dei conducenti, sede di assegnazione, orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità) per un periodo che comprende almeno i 28 giorni precedenti.	***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. b), Reg. n. 561/2006 *TENUTA IRREGOLARE DEL REGISTRO.* Per aver tenuto il registro di servizio non firmato dal titolare dell'impresa o da un suo delegato.	*Art. 174, comma 9, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.

Violazioni in materia di tempi di guida e di riposo e strumenti di controllo (AETR 1° luglio 1970 - legge n. 112/1976) a carico del datore di lavoro

Sanzione ridotta (art. 202, comma 1, primo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 60 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari al minimo fissato dalle singole norme.
Sanzione ridottissima (art. 202, comma 1, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 5 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, di una somma pari al minimo fissato dalle singole norme ridotto del 30%.
Codice tributo (per versamento su Mod. F23): 796 T
Nota: l'art. 178, comma 1, del Codice della Strada prevede espressamente che la durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose non muniti di cronotachigrafo è disciplinata dalle disposizioni dell'*Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli adibiti ai trasporti internazionali su strada* (AETR), al cui rispetto sono tenuti anche i conducenti dei veicoli di cui all'art. 2, par. 3, del Reg. (CE) n. 561/2006. Inoltre per ciascuna delle violazioni qui indicate l'impresa datrice di lavoro risponde direttamente, nella persona del proprio rappresentante legale, in base ad una sanzione applicata per ogni lavoratore interessato e per ogni illecito commesso (art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992, secondo quanto chiarito dal Ministero del Lavoro con nota n. 13587 del 2 agosto 2010). Infine, in base alle previsioni dell'art. 178, comma 14, trova applicazione anche qui il meccanismo sanzionatorio accessorio di cui all'art. 174, commi 15-18, per cui 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).

•

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 7, par. 1 e 2, AETR *PERIODI DI GUIDA GIORNALIERI (FINO AL 10%).* Per aver fatto eseguire agli autisti un numero di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito (di norma 8, prolungabili a 9 al massimo per due volte alla settimana) entro il 10% (fino a 48 minuti nel caso di periodi di 8 ore oppure fino a 54 minuti nel caso di periodi di 9 ore).	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 7, par. 1 e 2, AETR *PERIODI DI GUIDA GIORNALIERI (DAL 10% AL 20%).* Per aver fatto eseguire agli autisti un numero di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito (di norma 8, prolungabili a 9 al massimo per due volte alla settimana) oltre il 10% e fino 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).	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 7, par. 1 e 2, AETR *PERIODI DI GUIDA GIORNALIERI (OLTRE IL 20%).* Per aver fatto eseguire agli autisti un numero di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito (di norma 8, prolungabili a 9 al massimo per due volte alla settimana) oltre il 20% (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).	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 7, par. 3, AETR *PERIODI DI GUIDA SETTIMANALI (FINO AL 10%).* Per aver fatto eseguire agli autisti un periodo di guida settimanale superiore alle 48 ore consentite entro il 10% (fino a 4 ore e 48 minuti).	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 7, par. 3, AETR *PERIODI DI GUIDA SETTIMANALI (DAL 10% AL 20%).* Per aver fatto eseguire agli autisti un periodo di guida settimanale superiore alle 48 ore consentite oltre il 10% e fino al 20% (da 4 ore e 49 minuti fino a 9 ore e 36 minuti).	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992,modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 7, par. 3, AETR *PERIODI DI GUIDA SETTIMANALI (OLTRE IL 20%).* Per aver fatto eseguire agli autisti un periodo di guida settimanale superiore alle 48 ore consentite oltre il 20% (da 9 ore e 37 minuti).	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 7, par. 3, AETR *PERIODI DI GUIDA BISETTIMANALI (FINO AL 10%).* Per aver fatto eseguire agli autisti in periodi di due settimane consecutive un numero di ore di guida superiore alle 92 consentite entro il 10% (fino a 9 ore e 12 minuti).	*Art. 178, comma 13 D.Lgs. n. 285/1992,modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 7, par. 3, AETR *PERIODI DI GUIDA BISETTIMANALI (DAL 10% AL 20%).* Per aver fatto eseguire agli autisti in periodi di due settimane consecutive un numero di ore di guida superiore alle 92 consentite oltre il 10% e fino al 20% (da 9 ore e 13 minuti fino a 18 ore e 24 minuti).	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 7, par. 3, AETR *PERIODI DI GUIDA BISETTIMANALI (OLTRE IL 20%).* Per aver fatto eseguire agli autisti in periodi di due settimane consecutive un numero di ore di guida superiore alle 92 consentite oltre il 20% (da 18 ore e 25 minuti in su).	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
	Sanzione ridotta (entro 60 gg): 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 8 AETR *INTERRUZIONI.* Per aver fatto eseguire agli autisti più di quattro ore ovvero quattro ore e mezzo di guida continua, senza osservare i periodi di pausa previsti (almeno 30 minuti che può essere sostituita da due interruzioni di almeno 20 minuti consecutivi ciascuna o da tre di almeno 15 minuti consecutivi ciascuna, ma se la durata giornaliera di guida supera le 8 ore, il conducente deve effettuare almeno due interruzioni di 30 minuti; per i conducenti di veicoli complessi l'interruzione è di almeno un'ora sostituita da due interruzioni di almeno 30 minuti consecutivi ciascuna).	*Art. 178, comma 13 D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 6 AETR *RIPOSO GIORNALIERO (FINO AL 10%).* Per non aver concesso agli autisti il previsto riposo giornaliero nel periodo di 24 ore dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna: - *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; 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)	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 6 AETR *RIPOSO GIORNALIERO (DAL 10% AL 20%).* Per non aver concesso agli autisti il previsto riposo giornaliero nel periodo di 24 ore dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna: - *trasporto merci*: almeno 11 ore consecutive che può essere ridotto a 9 ore al massimo per due volte nella stessa settimana	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
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; 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 ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 6 AETR *RIPOSO GIORNALIERO (OLTRE IL 20%).* Per non aver concesso agli autisti il previsto riposo giornaliero nel periodo di 24 ore dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna: - *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; 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 periodi di 10 ore; da 1 ora e 49 minuti in su per periodi di 9 ore).	*Art. 178, comma 13 D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 9 AETR *RIPOSO SETTIMANALE (DAL 10% AL 20%).* Per non aver concesso agli autisti il previsto riposo settimanale di almeno 24 ore consecutive preceduto o seguito immediatamente da un periodo di riposo giornaliero (per il solo trasporto persone nel periodo dal 1º aprile al 30 settembre: almeno 60 ore consecutive da prendere interamente prima del termine di ciascun periodo massimo di 14 giorni consecutivi) da oltre il	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
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).	
Art. 9 AETR *RIPOSO SETTIMANALE (OLTRE IL 20%).* Per non aver concesso agli autisti il previsto riposo settimanale di almeno 24 ore consecutive preceduto o seguito immediatamente da un periodo di riposo giornaliero (per il solo trasporto persone nel periodo dal 1º aprile al 30 settembre: almeno 60 ore consecutive da prendere interamente prima del termine di ciascun periodo massimo di 14 giorni consecutivi) 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).	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.

•

STRUMENTI DI CONTROLLO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 12, par. 2, AETR *MANCANZA DEL LIBRETTO INDIVIDUALE DI CONTROLLO.* Per essere privo del libretto individuale di controllo.	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 12, par. 1, AETR *MANCATA TENUTA DEL LIBRETTO INDIVIDUALE DI CONTROLLO.* Per aver viaggiato senza tenere con sé il libretto individuale di controllo.	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 12, par. 1 e 2, AETR *REGISTRAZIONI ERRATE, ALTERATE E INCOMPLETE SUL LIBRETTO INDIVIDUALE DI CONTROLLO.* Per aver tenuto il libretto individuale di controllo con registrazioni errate, alterate o incomplete.	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro.

STRUMENTI DI CONTROLLO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
	Sanzione ridottissima (entro 5 gg): 228,90 euro.
Art. 16, par. 2, comma 1, Reg. n. 561/2006 *MANCANZA DI ORARIO E REGISTRO DI SERVIZIO.* Per aver fatto viaggiare gli autisti in servizi regolari passeggeri a bordo del veicolo non munito di apparecchio cronotachigrafo senza stabilire l'orario di servizio e senza istituire il registro di servizio.	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 2, comma 1, Reg. n. 561/2006 *OMESSE TRASCRIZIONI NEL REGISTRO DI SERVIZIO* Per non aver trascritto (per gli autisti in servizi regolari passeggeri a bordo di veicolo non munito di apparecchio cronotachigrafo) sul registro di servizio per ciascun conducente: nome, sede di assegnazione, orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità.	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 2, comma 1, Reg. n. 561/2006 *REGISTRAZIONI ERRATE, ALTERATE E INCOMPLETE.* Per aver effettuato (per gli autisti in servizi regolari passeggeri a bordo di veicolo non munito di apparecchio cronotachigrafo) sul registro di servizio registrazioni errate, alterate o incomplete riguardo a: nominativo dei conducenti, sede di assegnazione, orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità.	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. a), Reg. n. 561/2006 *OMESSE REGISTRAZIONI MINIME.* Per non aver effettuato (per gli autisti in servizi regolari passeggeri a bordo di veicolo non munito di apparecchio cronotachigrafo) sul registro di servizio le registrazioni obbligatorie (nominativo dei conducenti, sede di assegnazione, orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità) per un periodo che comprende almeno i 28 giorni precedenti.	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. a), Reg. n. 561/2006 *OMESSO AGGIORNAMENTO DEL REGISTRO.* Per non aver aggiornato (per gli autisti in	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016*

STRUMENTI DI CONTROLLO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
servizi regolari passeggeri a bordo di veicolo non munito di apparecchio cronotachigrafo) il registro di servizio nelle registrazioni obbligatorie (nominativo dei conducenti, sede di assegnazione, orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità) ad intervalli regolari di un mese al massimo.	Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. b), Reg. n. 561/2006 *TENUTA IRREGOLARE DEL REGISTRO.* Per aver tenuto (per gli autisti in servizi regolari passeggeri a bordo di veicolo non munito di apparecchio cronotachigrafo) il registro di servizio non firmato dal titolare dell'impresa o da un suo delegato.	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 2, comma 2, Reg. n. 561/2006 *OMESSA CONSEGNA DEI DOCUMENTI DI CONTROLLO* Per non aver fornito agli autisti (in servizi regolari passeggeri a bordo di veicolo non munito di apparecchio cronotachigrafo) l'estratto del registro di servizio relativo al servizio da espletare e copia dell'orario di servizio.	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. c), prima parte, Reg. n. 561/2006 *OMESSA CONSERVAZIONE DEL REGISTRO.* Per non aver conservato l'impresa di trasporto (per gli autisti in servizi regolari passeggeri a bordo di veicolo non munito di apparecchio cronotachigrafo) il registro di servizio per almeno un anno dopo lo scadere del periodo di servizio cui si riferisce.	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. c), ultima parte, Reg. n. 561/2006 *OMESSA CONSEGNA DELL'ESTRATTO DEL REGISTRO AL CONDUCENTE RICHIEDENTE.* Per non aver consegnato l'impresa di trasporto (per gli autisti in servizi regolari passeggeri a bordo di veicolo non munito di apparecchio cronotachigrafo) al conducente che ne abbia fatta esplicita richiesta un estratto del registro di servizio nelle parti in cui lo stesso reca le registrazioni	*Art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.

STRUMENTI DI CONTROLLO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
che lo riguardano.	

Violazioni in materia di tempi di guida e di riposo e strumenti di controllo (AETR 1° luglio 1970 - legge n. 112/1976) a carico del lavoratore conducente

Sanzione ridotta (art. 202, comma 1, primo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 60 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari al minimo fissato dalle singole norme.
Sanzione ridottissima (art. 202, comma 1, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 5 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, di una somma pari al minimo fissato dalle singole norme ridotto del 30%.
Codice tributo (per versamento su Mod. F23): 796 T
Nota: per ciascuna delle violazioni qui indicate l'impresa datrice di lavoro deve essere ritenuta obbligato solidale per il pagamento delle sanzioni pecuniarie amministrative irrogate (art. 178, comma 13, D.Lgs. n. 285/1992). Peraltro, tutte le violazioni individuate per il conducente incombono anche a carico del membro dell'equipaggio, per effetto di quanto previsto dall'art. 178, comma 10, D.Lgs. n. 285/1992. Inoltre, a norma della tabella di cui all'art. 126-*bis*, D.Lgs. n. 285/1992, la violazione di alcune delle disposizioni qui indicate comporta (per il conducente e per il membro dell'equipaggio) la decurtazione di punti e precisamente: art. 178 **-** *comma 5*: per violazione dei tempi di guida giornalieri oltre il 10% 2 punti; per violazione dei tempi di riposo giornalieri oltre il 10% 5 punti; *comma 6*: per violazione dei tempi di guida e di riposo giornalieri oltre il 20% 10 punti; *comma 7*: per violazione dei tempi di guida settimanale oltre il 10% 1 punto; per violazione dei tempi di riposo settimanale oltre il 10% 3 punti; per violazione dei tempi di guida settimanale oltre il 20% 2 punti; per violazione dei tempi di riposo settimanale oltre il 20% 5 punti; *comma 8*: per violazione delle interruzioni alla guida continua 2 punti. Infine, in base alle previsioni dell'art. 202, commi 2-*bis*, 2-*ter* e 2-*quater*, D.Lgs. n. 285/1992, quando la violazione dell'art. 178, commi 5, 6 e 7 è commessa da un conducente titolare di patente di guida di categoria C, C+E, D o D+E nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, il conducente è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta. Se il trasgressore non vuole (o non può) effettuare il pagamento in misura ridotta è comunque tenuto a versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, una somma pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione; ove manchi il prescritto versamento della cauzione viene disposto il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non venga effettuato il pagamento, per un tempo non superiore a 60 giorni.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 7, par. 1 e 2, AETR *PERIODI DI GUIDA GIORNALIERI (FINO AL 10%).* Per aver eseguito un numero di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito (di norma 8, prolungabili a 9 al massimo per due volte alla settimana) entro il 10% (fino a 48 minuti nel caso di periodi di 8 ore oppure fino a 54 minuti nel caso di periodi di 9 ore).	*Art. 178, comma 4, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 40 a 161 euro (fino al 31 dicembre 2016 invariata) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 40 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 28 euro.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
	La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 7, par. 1 e 2, AETR *PERIODI DI GUIDA GIORNALIERI (DAL 10% AL 20%).* Per aver eseguito un numero di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito (di norma 8, prolungabili a 9 al massimo per due volte alla settimana) oltre il 10% e fino 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).	*Art. 178, comma 5 D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 319 a 1.276 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 319 a 1.275 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 319 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 223,30 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 7, par. 1 e 2, AETR *PERIODI DI GUIDA GIORNALIERI (OLTRE IL 20%).* Per aver eseguito un numero di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito (di norma 8, prolungabili a 9 al massimo per due volte alla settimana) oltre il 20% (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).	*Art. 178, comma 6, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 425 a 1.701 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 425 a 1.699 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 425 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 297,50 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 7, par. 3, AETR *PERIODI DI GUIDA SETTIMANALI (FINO AL 10%).* Per aver eseguito un periodo di guida settimanale superiore alle 48 ore consentite entro il 10% (fino a 4 ore e 48 minuti).	*Art. 178, comma 4, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 40 a 161 euro (fino al 31 dicembre 2016 invariata) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 40 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 28 euro. La sanzione 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 2-*bis*).

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 7, par. 3, AETR *PERIODI DI GUIDA SETTIMANALI (DAL 10% AL 20%).* Per aver eseguito un periodo di guida settimanale superiore alle 48 ore consentite oltre il 10% e fino al 20% (da 4 ore e 49 minuti fino a 9 ore e 36 minuti).	*Art. 178, comma 7, primo periodo, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 266 a 1.063 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 266 a 1.062 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 266 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 186,20 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 7, par. 3, AETR *PERIODI DI GUIDA SETTIMANALI (OLTRE IL 20%).* Per aver eseguito un periodo di guida settimanale superiore alle 48 ore consentite oltre il 20% (da 9 ore e 37 minuti).	*Art. 178, comma 7, ultimo periodo, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 425 a 1.701 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 425 a 1.699 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 425 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 297,50 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 7, par. 3, AETR *PERIODI DI GUIDA BISETTIMANALI (FINO AL 10%).* Per aver eseguito in periodi di due settimane consecutive un numero di ore di guida superiore alle 92 consentite entro il 10% (fino a 9 ore e 12 minuti).	*Art. 178, comma 4 D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 40 a 161 euro (fino al 31 dicembre 2016 invariata) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 40 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 28 euro. La sanzione 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 2-*bis*.

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 7, par. 3, AETR *PERIODI DI GUIDA BISETTIMANALI (DAL 10% AL 20%).* Per aver eseguito in periodi di due settimane consecutive un numero di ore di guida superiore alle 92 consentite oltre il 10% e fino al 20% (da 9 ore e 13 minuti fino a 18 ore e 24 minuti).	*Art. 178, comma 7, primo periodo, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 266 a 1.063 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 266 a 1.062 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 266 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 186,20 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 7, par. 3, AETR *PERIODI DI GUIDA BISETTIMANALI (OLTRE IL 20%).* Per aver eseguito in periodi di due settimane consecutive un numero di ore di guida superiore alle 92 consentite oltre il 20% (da 18 ore e 25 minuti in su).	*Art. 178, comma 7, ultimo periodo, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 425 a 1.701 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 425 a 1.699 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 425 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 297,50 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 9 AETR *RIPOSO SETTIMANALE (DAL 10% AL 20%).* Per non aver goduto il previsto riposo settimanale di almeno 24 ore consecutive preceduto o seguito immediatamente da un periodo di riposo giornaliero (per il solo trasporto persone nel periodo dal 1º aprile al 30 settembre: almeno 60 ore consecutive da prendere interamente prima del termine di ciascun periodo massimo di 14 giorni consecutivi) 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).	*Art. 178, comma 7, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 372 a 1.489 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 372 a 1.488 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 372 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 260,40 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 9 AETR *RIPOSO SETTIMANALE (OLTRE IL 20%).* Per non aver goduto il previsto riposo settimanale di almeno 24 ore consecutive	*Art. 178, comma 7, ultimo periodo, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 425 a 1.701 eu-

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
preceduto o seguito immediatamente da un periodo di riposo giornaliero (per il solo trasporto persone nel periodo dal 1º aprile al 30 settembre: almeno 60 ore consecutive da prendere interamente prima del termine di ciascun periodo massimo di 14 giorni consecutivi) 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).	ro (fino al 31 dicembre 2016 da 425 a 1.699 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 425 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 297,50 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 6 AETR *RIPOSO GIORNALIERO (FINO AL 10%).* Per non aver goduto il previsto riposo giornaliero nel periodo di 24 ore dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna: - *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; 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).	*Art. 178, comma 4, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 213 a 851 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 213 a 850 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 213 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 149,10 euro. La sanzione 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 2-*bis*).
Art. 6 AETR *RIPOSO GIORNALIERO (DAL 10% AL 20%).* Per non aver goduto il previsto riposo giornaliero nel periodo di 24 ore dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna: - *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	*Art. 178, comma 5, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 372 a 1.489 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 372 a 1.488 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 372 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 260,40 euro. La sanzione 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 2-*bis*).

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
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; 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)	
Art. 6 AETR *RIPOSO GIORNALIERO (OLTRE IL 20%).* Per non aver goduto il previsto riposo giornaliero nel periodo di 24 ore dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna: - *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; 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 periodi di 10 ore; da 1 ora e 49 minuti in su per periodi di 9 ore).	*Art. 178, comma 6, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 425 a 1.701 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 425 a 1.699 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 425 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 297,50 euro. La sanzione 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 2-*bis*)
Art. 8 AETR *INTERRUZIONI.* Per aver eseguito più di quattro ore ovvero quattro ore e mezzo di guida continua, senza osservare i periodi di pausa previsti (almeno 30 minuti che può essere sostituita da due interruzioni di almeno 20 minuti consecutivi ciascuna o da tre di almeno 15 minuti consecutivi ciascuna, ma se la durata giornaliera di guida supera le 8 ore, il conducente deve effettuare almeno due interruzioni di 30 minuti; per i conducenti di veicoli complessi	*Art. 178, comma 8, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 266 a 1.063 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 266 a 1.062 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 266 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 186,20 euro. La sanzione è aumentata di un terzo quando

TEMPI DI GUIDA E COMPORTAMENTO PER VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
l'interruzione è di almeno un'ora sostituita da due interruzioni di almeno 30 minuti consecutivi ciascuna).	la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2-*bis*).

•

STRUMENTI DI CONTROLLO IN MANCANZA DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 12, par. 2, AETR *MANCANZA DEL LIBRETTO INDIVIDUALE DI CONTROLLO.* Per essere privo del libretto individuale di controllo.	*Art. 178, comma 9, D.Lgs. n. 285/1992 modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 12, par. 1, AETR *MANCATA TENUTA DEL LIBRETTO INDIVIDUALE DI CONTROLLO.* Per aver viaggiato senza tenere con sé il libretto individuale di controllo.	*Art. 178, comma 9, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 12, par. 1 e 2, AETR *REGISTRAZIONI ERRATE, ALTERATE E INCOMPLETE SUL LIBRETTO INDIVIDUALE DI CONTROLLO.* Per aver tenuto il libretto individuale di controllo con registrazioni errate, alterate o incomplete.	*Art. 178, comma 9, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 2, comma 1, Reg. n. 561/2006 *MANCANZA DI ORARIO E REGISTRO DI SERVIZIO.* Per aver viaggiato in servizi regolari passeggeri a bordo del veicolo senza il regi-	*Art. 178, comma 9, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la

STRUMENTI DI CONTROLLO IN MANCANZA DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
stro di servizio o senza copia dell'orario di servizio.	violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 2, comma 1, Reg. n. 561/2006 *MANCATA TENUTA DI ORARIO E REGISTRO DI SERVIZIO.* Per aver viaggiato in servizi regolari passeggeri a bordo del veicolo senza tenere con sé il registro di servizio o copia dell'orario di servizio.	*Art. 178, comma 9, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 2, comma 1, Reg. n. 561/2006 *REGISTRAZIONI ERRATE, ALTERATE E INCOMPLETE.* Per aver tenuto il registro di servizio o copia dell'orario di lavoro con registrazioni errate, alterate o incomplete riguardo a: nominativo dei conducenti, sede di assegnazione, orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità.	*Art. 178, comma 9, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. a), Reg. n. 561/2006 *REGISTRAZIONI MINIME ERRATE, ALTERATE E INCOMPLETE.* Per aver tenuto il registro di servizio o copia dell'orario di lavoro con registrazioni errate, alterate o incomplete riguardo alle registrazioni minime obbligatorie (nominativo dei conducenti, sede di assegnazione, orario prestabilito dei vari periodi di guida, delle altre mansioni, delle interruzioni e della disponibilità) per un periodo che comprende almeno i 28 giorni precedenti.	*Art. 178, comma 9, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg):*** 228,90 euro.
Art. 16, par. 3, lett. b), Reg. n. 561/2006 *TENUTA IRREGOLARE DEL REGISTRO.* Per aver tenuto il registro di servizio non firmato dal titolare dell'impresa o da un suo delegato.	*Art. 178, comma 9, D.Lgs. n. 285/1992, modif. art. 30 legge n. 120/2010 - D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 327 a 1.305 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 327 a 1.304 euro) per ciascun dipendente cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (entro 60 gg):*** 327 euro.

STRUMENTI DI CONTROLLO IN MANCANZA DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
	Sanzione ridottissima (entro 5 gg): 228,90 euro.

Omessa conservazione a carico del datore di lavoro del modulo di controllo delle assenze nei veicoli muniti di cronotachigrafo (Reg. CE n. 561/2006)

Sanzione ridotta (art. 202, comma 1, primo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 60 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari al minimo fissato dalle singole norme.
Sanzione ridottissima (art. 202, comma 1, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 5 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, di una somma pari al minimo fissato dalle singole norme ridotto del 30%.
Codice tributo (per versamento su Mod. F23): 796 T

OMESSA CONSERVAZIONE DEL MODULO DI CONTROLLO DELLE ASSENZE NEI VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 9, comma 1, D.Lgs. n. 144/2008 Per non avere conservato l'impresa di trasporto per un anno dalla scadenza del periodo al quale si riferisce, il modulo in formato elettronico, compilato in ogni sua parte, per la registrazione delle assenze per malattia, per ferie annuali ma anche la guida di un veicolo escluso dal campo di applicazione del Reg. CE n. 561/2006.	*Art. 9, comma 4, D.Lgs. n. 144/2008* *D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 155 euro a 622 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 155 euro a 621 euro). ***Sanzione ridotta (entro 60 gg.):*** 155 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg.):*** 108,50 euro.

Tavola 6. Omessa o irregolare tenuta a carico del lavoratore conducente del modulo di controllo delle assenze nei veicoli muniti di cronotachigrafo (Reg. CE n. 561/2006)

Sanzione ridotta (art. 202, comma 1, primo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 60 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari al minimo fissato dalle singole norme.
Sanzione ridottissima (art. 202, comma 1, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 5 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, di una somma pari al minimo fissato dalle singole norme ridotto del 30%.
Codice tributo (per versamento su Mod. F23): 796 T

OMESSA O IRREGOLARE TENUTA DEL MODULO DI CONTROLLO DELLE ASSENZE NEI VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 9, comma 1, D.Lgs. n. 144/2008 Per non avere con sé, o per averlo tenuto in modo incompleto o alterato, il modulo il conducente il modulo in formato elettronico, compilato in ogni sua parte, per la registra-	*Art. 9, comma 4, D.Lgs. n. 144/2008* *D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 155 euro a 622 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 155 euro a 621 euro).

OMESSA O IRREGOLARE TENUTA DEL MODULO DI CONTROLLO DELLE ASSENZE NEI VEICOLI MUNITI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
zione delle assenze per malattia, per ferie annuali ma anche la guida di un veicolo escluso dal campo di applicazione del Reg. CE n. 561/2006.	***Sanzione ridotta (entro 60 gg.):*** 155 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg.):*** 108,50 euro.

Omessa conservazione a carico del datore di lavoro del modulo di controllo delle assenze nei veicoli privi di cronotachigrafo (AETR o AETS 1° luglio 1970 - legge n. 112/1976)

Sanzione ridotta (art. 202, comma 1, primo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 60 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari al minimo fissato dalle singole norme.
Sanzione ridottissima (art. 202, comma 1, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 5 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, di una somma pari al minimo fissato dalle singole norme ridotto del 30%.
Codice tributo (per versamento su Mod. F23): 796 T

•

OMESSA CONSERVAZIONE DEL MODULO DI CONTROLLO DELLE ASSENZE NEI VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 9, comma 1, D.Lgs. n. 144/2008 Per non avere conservato l'impresa di trasporto per un anno dalla scadenza del periodo al quale si riferisce, il modulo in formato elettronico, compilato in ogni sua parte, per la registrazione delle assenze per malattia, per ferie annuali ma anche la guida di un veicolo escluso dal campo di applicazione dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli adibiti ai trasporti internazionali su strada (AETR).	*Art. 9, comma 4, D.Lgs. n. 144/2008* *D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 155 euro a 622 euro (fino al 31 dicembre 2016 da 155 euro a 621 euro). ***Sanzione ridotta (entro 60 gg.):*** 155 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg.):*** 108,50 euro.

Omessa o irregolare tenuta a carico del lavoratore conducente del modulo di controllo delle assenze nei veicoli privi di cronotachigrafo (AETR o AETS 1° luglio 1970 - legge n. 112/1976)

Sanzione ridotta (art. 202, comma 1, primo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 60 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari al minimo fissato dalle singole norme.
Sanzione ridottissima (art. 202, comma 1, secondo periodo, D.Lgs. n. 285/1992): il trasgressore è ammesso a pagare, entro 5 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, di una somma pari al minimo fissato dalle singole norme ridotto del 30%.
Codice tributo (per versamento su Mod. F23): 796 T.

OMESSA O IRREGOLARE TENUTA DEL MODULO DI CONTROLLO DELLE ASSENZE NEI VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
Art. 9, comma 1, D.Lgs. n. 144/2008 Per non avere con sé, o per averlo tenuto in modo incompleto o alterato, il	*Art. 9, comma 4, D.Lgs. n. 144/2008* *D.M. 20 dicembre 2016* Sanzione amministrativa da 155 euro a 622 eu-

OMESSA O IRREGOLARE TENUTA DEL MODULO DI CONTROLLO DELLE ASSENZE NEI VEICOLI PRIVI DI CRONOTACHIGRAFO	
Illecito	**Sanzione**
modulo il conducente il modulo in formato elettronico, compilato in ogni sua parte, per la registrazione delle assenze per malattia, per ferie annuali ma anche la guida di un veicolo escluso dal campo di applicazione dell'AETR.	ro (fino al 31 dicembre 2016 da 155 euro a 621 euro). ***Sanzione ridotta (entro 60 gg.):*** 155 euro. ***Sanzione ridottissima (entro 5 gg.):*** 108,50 euro.

Violazioni in materia di orario di lavoro dei lavoratori mobili dell'autotrasporto (D.Lgs. n. 234/2007)

VIOLAZIONI IN MATERIA DI ORARIO DI LAVORO NELL'AUTOTRASPORTO	
Illecito	**Sanzione**
DURATA MEDIA E MASSIMA DELLA SETTIMANA LAVORATIVA (FINO AL 10%) *Art. 4, comma 1, D.Lgs. n. 234/2007* Per aver fatto superare la durata massima settimanale fino al 10 per cento di quella consentita in media (di norma 48 ore in media, una settimana lavorativa può prevedere una durata massima fino a 60 ore se nell'arco di 4 mesi la media delle ore lavorative non supera il limite di 48 ore settimanali).	*Art. 9, comma 1, D.Lgs. n. 234/2007* Sanzione amministrativa da euro 130 ad euro 780, per ogni lavoratore e per ciascun periodo cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (art. 16, legge n. 689/1981)*** pari a euro 260. ***Codice tributo (per versamento su Mod. F23):*** 796 T.
DURATA MEDIA E MASSIMA DELLA SETTIMANA LAVORATIVA (OLTRE IL 10%) *Art. 4, comma 1, D.Lgs. n. 234/2007* Per aver fatto superare la durata massima settimanale oltre il 10 per cento di quella consentita in media (di norma 48 ore in media, una settimana lavorativa può prevedere una durata massima fino a 60 ore se nell'arco di 4 mesi la media delle ore lavorative non supera il limite di 48 ore settimanali).	*Art. 9, comma 1, D.Lgs. n. 234/2007* Sanzione amministrativa da euro 260 ad euro 1.560, per ogni lavoratore e per ciascun periodo cui si riferisce la violazione. ***Sanzione ridotta (art. 16, legge n. 689/1981)*** pari a euro 520. ***Codice tributo (per versamento su Mod. F23):*** 796 T.
RIPOSI INTERMEDI *Art. 5, D.Lgs. n. 234/2007* Per aver fatto lavorare i lavoratori mobili per più di sei ore consecutive senza un riposo intermedio (i riposi intermedi, anche suddivisi in pause non inferiori a 15 minuti ciascuna, devono durare 30 minuti se l'orario di lavoro è compreso fra 6 e 9 ore, 45 minuti se supera le 9 ore).	*Art. 9, comma 2, D.Lgs. n. 234/2007* Sanzione amministrativa da euro 103 a euro 300. ***Sanzione ridotta (art. 16, legge n. 689/1981)*** pari a euro 100. ***Codice tributo (per versamento su Mod. F23):*** 796 T
RIPOSI DEGLI APPRENDISTI *Art. 6, D.Lgs. n. 234/2007* Per aver fatto lavorare i lavoratori mobili apprendisti senza concedere i prescritti riposi (intermedi, giornalieri e settimanali).	*Art. 9, comma 3, D.Lgs. n. 234/2007* Sanzione amministrativa da euro 105 a euro 630. ***Sanzione ridotta (art. 16, legge n. 689/1981)*** pari a euro 210 ***Codice tributo (per versamento su Mod. F23):*** 796 T

VIOLAZIONI IN MATERIA DI ORARIO DI LAVORO NELL'AUTOTRASPORTO	
Illecito	**Sanzione**
LAVORO NOTTURNO: SUPERAMENTO DEI LIMITI *Art. 7, comma 1, D.Lgs. n. 234/2007* Per aver fatto superare il limite massimo di lavoro notturno (10 ore per ciascun periodo di 24 ore).	*Art. 9, comma 4, D.Lgs. n. 234/2007* Sanzione amministrativa da euro 300 a euro 900. ***Sanzione ridotta (art. 16, L. n. 689/1981)*** pari a euro 300 ***Codice tributo (per versamento su Mod. F23):*** 796 T
INFORMAZIONI OBBLIGATORIE *Art. 8, comma 1, D.Lgs. n. 234/2007* Per non aver informato i lavoratori mobili, secondo le previsioni della contrattazione collettiva, riguardo alle disposizioni nazionali che governano la loro prestazione lavorativa, al Regolamento interno dell'impresa per la quale operano e a tutti gli accordi tra le parti sociali, in particolare ai contratti collettivi e agli eventuali contratti aziendali, applicabili al rapporto di lavoro	*Art. 9, comma 5, D.Lgs. n. 234/2007* Sanzione amministrativa da euro 250 a euro 1.500. ***Sanzione ridotta (art. 16, legge n. 689/1981)*** pari a euro 500. ***Diffida obbligatoria (art. 13, D.Lgs. n. 124/2004)*** pari a euro 250. ***Codice tributo (per versamento su Mod. F23):*** 796 T.

Violazioni in materia di registrazione e documentazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili dell'autotrasporto (D.Lgs. n. 234/2007)

VIOLAZIONI IN MATERIA DI REGISTRAZIONI DELL'ORARIO DI LAVORO	
Illecito	**Sanzione**
OMESSA, INCOMPLETA O INESATTA REGISTRAZIONE *Art. 8, commi 2 e 3, D.Lgs. n. 234/2007 - Art. 39, comma 2, D.L. n. 112/2008, conv. in legge n. 133/2008* Per non aver indicato sul Libro unico del lavoro l'orario di lavoro dei lavoratori mobili, con riferimento alle presenze, alle assenze, al numero delle ore lavorate, con indicazione distinta delle ore di lavoro straordinario.	*Art. 9, comma 5, D.Lgs. n. 234/2007* Sanzione amministrativa da euro 250 a euro 1.500 per ciascun lavoratore cui si riferisca la violazione e per ciascun periodo di registrazione interessato. ***Diffida (art. 13, D.Lgs. n. 124/2004)****:* è pari a euro 250. ***Sanzione ridotta (art. 16, legge n. 689/1981)****:* è pari a euro 500 ***Codice tributo (per versamento su Mod. F23)****:* 796 T.
OMESSA CONSEGNA DI COPIA AL LAVORATORE *Art. 8, comma 2, D.Lgs. n. 234/2007 - Art. 39, comma 2, D.L. n. 112/2008, conv. in legge n. 133/2008* Per non aver consegnato al lavoratore che ne ha fatto richiesta copia del Libro unico del lavoro con riferimento alle scritturazioni dell'orario di lavoro per la parte che lo riguardano.	*Art. 9, comma 5, D.Lgs. n. 234/2007* Sanzione amministrativa da euro 250 a euro 1.500 per ciascun lavoratore cui si riferisca la violazione e per ciascun periodo di registrazione interessato. ***Diffida (art. 13, D.Lgs. n. 124/2004):*** è pari a euro 250. ***Sanzione ridotta (art. 16, legge n. 689/1981):*** è pari a euro 500. ***Codice tributo (per versamento su Mod. F23):*** 796 T.

CCNL Trasporti – Logistica, trasporto merci, spedizione: Ipotesi accordo del 3 dicembre 2017

Addì 3 dicembre 2017 in Roma, tra Aite, Aiti, Assoespressi, Assologistica, Fedespedi, Fedit, Fisi, Trasportounito Fiap, assistite dalla Confetra, Anita, Fai, Assotir, Federtraslochi, Federlogistica, Fiap, Unital, assistite dalla Conftrasporto, Cna-Fita, Confartigianato Trasporti, Sna-Casartigiani, Claai e Filt Cgil Fit Cisl Uiltrasporti, è stata sottoscritta l'ipotesi di accordo per il rinnovo del CCNL logistica, trasporto merci e spedizione. Le OO.SS. scioglieranno la riserva sul presente accordo di rinnovo contrattuale a seguito della consultazione dei lavoratori entro il 31 gennaio 2018. […] Conftrasporto, Assotir e Anita sottoscrivono la presente ipotesi di accordo con riserva di approvazione da parte dei propri organi direttivi. Il presente contratto scadrà il 31 dicembre 2019.

Orario di lavoro per i conducenti

L'orario di lavoro ordinario settimanale dei conducenti inquadrati nelle precedenti lettere A, B, C, E, F è quello di cui all'art. 11 bis per il personale viaggiante impiegato in mansioni discontinue pari a 47 ore, mentre per quelli inquadrati alle lettere D, G ed H è di 39 ore settimanali.
Nei confronti dei lavoratori di cui alle precedenti lettere G ed H trovano applicazione le disposizioni di cui all'art 11 quinquies, che prevedono l'estensione dell'orario ordinario a 44 ore settimanali, esclusivamente con accordi di secondo livello aziendali/territoriali sottoscritti con le OO.SS. stipulanti il presente CCNL e territorialmente competenti e le RSA/RSU ove costituite.
L'applicazione del regime orario di 47 ore di lavoro ordinario settimanale per il personale viaggiante (A, B, C, E, F) impiegato in mansioni discontinue di cui all'art. 11 bis, ovvero la sua estensione da 39 a 47 ore per i lavoratori inquadrati alla lettera D, è soggetta alla verifica della sussistenza delle condizioni di cui all'art. 11 bis comma 1 con una delle seguenti modalità:
1. La verifica si intende esperita da parte dell'azienda inviando, una sola volta, alle OO.SS. competenti territorialmente stipulanti il presente CCNL, anche per il tramite dell'Associazione Datoriale cui l'impresa aderisce,

un’apposita comunicazione attestante la sussistenza delle condizioni di cui all’art. 11 bis comma 1. Nella comunicazione dovrà essere indicato il numero dei dipendenti autisti, distinto per qualifica/parametro retributivo. In caso di richiesta di incontro da parte delle OO.SS. lo stesso deve tenersi c concludersi positivamente, in ogni caso, entro e non oltre i 15 giorni successivi alla data della comunicazione.
2. La verifica potrà altresì essere effettuata inviando, una sola volta, per il tramite dell’Associazione Datoriale cui l’impresa aderisce o conferisce mandato, un’apposita ì comunicazione ad Ebilog o agli enti bilaterali di settore già costituti tra le OO.SS. e le associazioni datoriali i quali ne daranno a loro volta comunicazione alle rappresentanze territoriali delle OO.SS. firmatarie il presente CCNL.
3. Fermo restando che i soggetti sindacali titolati alla verifica sono le OO.SS. stipulanti il presente CCNL, per le imprese artigiane c/o associate alle associazioni datoriali dell’artigianato, la verifica potrà essere effettuata con le modalità previste nella sezione artigiana del presente CCNL.
La discontinuità si intenderà tacitamente verificata una volta esperita con una delle modalità di cui sopra e avrà validità di 4 anni.
Eventuali controversie saranno affrontate ai sensi dell’art. 39 comma 2.
Restano salvi gli accordi in essere.

Art. Distribuzione delle merci con cicli, ciclomotori, motocicli, natanti, imbarcazioni

In sede di stesura, e comunque non oltre 3 mesi dalla firma del presente accordo, verranno stabilite:
1) le definizioni relative alle nuove figure di lavoratori adibiti alla distribuzione delle merci tramite cicli, ciclomotori, motocicli, natanti e imbarcazioni;
2) le declaratorie e i livelli d’inquadramento;
3) l’orario di lavoro e quant’altro.

Art. 9 – Orario di lavoro per il personale non viaggiante

1. La durata dell’orario di lavoro è di norma 39 ore settimanali da calcolarsi su un arco temporale di 4 mesi al netto delle giornate non lavorate ma retribuite. L’orario di lavoro può essere distribuito su 5 o 6 giorni. Il giorno di riposo, di norma, coincide con la domenica.

[…]
3. La prestazione lavorativa giornaliera ordinaria può essere articolata con un minimo di 6 ore di orario continuativo ed un massimo di 9 ore, distribuite su un nastro lavorativo di dodici ore, frazionabile una sola volta per la pausa pranzo. La prestazione settimanale non può essere inferiore a 30 ore.
4. L'orario normale di lavoro viene comunicato al lavoratore, di norma, all'inizio di ogni anno. La distribuzione dell'orario di lavoro, l'inizio ed il termine della giornata lavorativa per l'intera azienda, per unità produttive, per reparti o per funzioni, costituiscono oggetto di esame preventivo fra Azienda e RSU/RSA, OO.SS. stipulanti il presente CCNL e competenti territorialmente. Tale orario può essere modificato, per esigenze tecniche, organizzative, produttive aziendali, una volta entro i 12 mesi successivi, comunque non prima di 6 mesi dalla sua attivazione, attraverso ulteriore esame preventivo fra Azienda e RSA/RSU, OO.SS. stipulanti il presente CCNL e competenti territorialmente.
Fermo restando la durata dell'orario di lavoro ordinario di 39 ore settimanali, qualora nell'arco di 4 mesi la media oraria fosse superiore a tale limite le ore eccedenti vanno retribuite come prestazione straordinaria. Ogni prestazione richiesta ed eccedente il normale orario giornaliero programmato, viene retribuita e maggiorata con la maggiorazione corrispondente del lavoro straordinario.
5. La durata media della settimana lavorativa non può superare le 48 ore, comprese le ore di lavoro straordinario, da calcolarsi su un arco temporale di 4 mesi al netto delle giornate non lavorate ma retribuite.
6. L'esistenza delle esigenze organizzative per ripartire l'orario di lavoro su 4 giornate e/o modifiche dell'orario, ulteriori a quelle normate al precedente comma 4 saranno oggetto di accordo tra azienda e RSU/RSA, OO.SS. stipulanti e competenti territorialmente, tenendo presenti le esigenze dei dipendenti nella conciliazione dei tempi di vita e di lavoro. Sarà altresì oggetto di accordo tra azienda e RSA/RSU, OO.SS. stipulanti il presente CCNL l'eventuale programmazione di giornate lavorative di 10 ore, le relative modalità, le quantità e l'articolazione. La decima ora sarà comunque retribuita con una maggiorazione del 35%.
7. L'orario di lavoro va conteggiato dall'ora preventivamente fissata dall'azienda per l'entrata nel luogo di lavoro per l'inizio della prestazione fino all'ora in cui il lavoratore, ultimato il servizio, è messo in libertà, com-

prese le eventuali ore di inoperosità.
8. Durante la giornata il lavoratore, anche in relazione all'organizzazione del lavoro aziendale, per la consumazione del pasto ha diritto ad una pausa non retribuita da un minimo di 30 minuti ad un massimo di 120 minuti. Eventuali specifiche esigenze produttive saranno oggetto di esame a livello aziendale e/o territoriale con le RSA/RSU, le OO.SS. stipulanti e territorialmente competenti e potranno comportare l'estensione della pausa sino ad un massimo di 180 minuti, fermo restando il pagamento, a titolo di orario disagiato, di una maggiorazione pari al 10% della retribuzione oraria per il periodo di maggior estensione della pausa ovvero mensilmente saranno maturate due ore di permesso retribuito; l'alternativa è in relazione alle esigenze aziendali, previa verifica delle modalità applicative con le RSU/RSA, le OO.SS. stipulanti il presente CCNL, competenti territorialmente. Nella definizione della pausa si dovrà comunque tenere conto della localizzazione dell'unità produttiva e della situazione dei trasporti pubblici.
9. Gli addetti all'uso di attrezzature munite di videoterminali e dei call-center saranno adibiti all'uso dei medesimi In conformità alle normative di cui al D.LGVO 81/2008 (Testo Unico sulla sicurezza sul lavoro) e successive modifiche.
10. Per i lavoratori qualificati notturni ai sensi dell'art. 1 del D.LGVO 8/4/2003, n. 66, nonché per i lavoratori operanti in turni continui avvicendati sulle 24 ore, per ciascun turno notturno la durata massima non può eccedere le 8 ore e l'orario di lavoro verrà ridotto di 15 minuti.
11. Ai lavoratori che effettuano turni continuativi, avvicendati e/o sfalsati con orario continuato, ferma restando la durata dell'orario settimanale, viene accordata per ciascun turno di 8 ore una pausa retribuita di 30 minuti.
12. Nel fissare i turni di lavoro e di riposo tra il personale avente le medesime qualifiche, si curerà che gli stessi, compatibilmente con le esigenze dell'azienda, siano coordinati in modo che le domeniche e le ore notturne siano equamente ripartite fra il personale stesso, garantendo a ciascuno, oltre al riposo giornaliero, 24 ore di Ininterrotto riposo per settimana.
13. Nel caso di lavoro a turno, il personale del turno cessante non può lasciare il servizio se non quando sia stato sostituito da quello del turno successivo, sostituzione che dovrà comunque avvenire entro un tempo massimo di 2 ore.
[…]

Flessibilità

15. Una diversa programmazione dell'orario di lavoro prestabilito, come previsto dai precedenti commi 4 e 6, sarà attuabile per un massimo di 4 settimane nell'arco di un anno e darà luogo ad una indennità di disagio pari a 50 euro per ogni settimana. Tale diversa programmazione sarà comunicata al lavoratore ed alla RSA/RSU aziendale almeno una settimana prima dell'effettuazione.
16. Prestazioni lavorative collocate in orari diversi da quelli previsti dal normale orario di lavoro possono essere richieste dall'Azienda in regime di flessibilità, al personale operativo, purché vengano collocate all'Interno di calendari quadrimestrali. Il lavoratore inserito in tali calendari percepisce una indennità pari a 8 euro per ogni giornata di flessibilità inserita nel programma. Tale Indennità non è dovuta nel caso in cui la prestazione lavorativa sia inferiore a quella prevista dal normale orario di lavoro, ma ricompresa all'interno dell'articolazione d'orario programmata. Il lavoratore può essere inserito in tali calendari fermo restando il limite massimo complessivo di 16 settimane di prestazioni in flessibilità realmente effettuata. Per le ore lavorate in regime di flessibilità eccedenti il normale orario di lavoro, ovvero per la parte di orario collocata al di fuori del normale orario di lavoro programmato, l'Azienda corrisponde inoltre una maggiorazione pari al 20% della paga oraria globale.
17. I calendari quadrimestrali vengono comunicati dall'azienda ogni 4 mesi e le modalità operative per l'applicazione della flessibilità di cui al comma precedente, anche a carattere settimanale o mensile, sono oggetto di accordo a livello aziendale con le RSA/RSU, le OO.SS. stipulanti il CCNL e competenti territorialmente.
18. Sono fatti salvi gli accordi aziendali e territoriali su orario di lavoro e flessibilità in vigore alla data di sottoscrizione del presente CCNL.

Settimana mobile (4.9.17)

Art. 10 – Riposo settimanale

1. Il riposo settimanale cadrà, di norma, di domenica salvo le eccezioni di legge.
2. omissis
3. omissis
4. Per il personale viaggiante che guida veicoli autorizzati a circolare la

domenica e/o i giorni festivi come previsto dalla vigente legislazione, rientranti nell'ambito di applicazione del Regolamento CE n. 561/2006, il riposo settimanale verrà fruito a norma dell'art. 8 del predetto Regolamento. L'azienda, nell'ambito della propria organizzazione, farà fruire i riposi settimanali di cui sopra, al di fuori della sede di lavoro o del domicilio/residenza del lavoratore, di norma in maniera non consecutiva. Nella fruizione dei riposi vanno garantite le condizioni di permanenza con requisiti igienico sanitari adeguati.

Art. 11 – Orario di lavoro per il personale viaggiante

1. L'orario di lavoro ordinario settimanale dei conducenti è di 39 ore. L'orario ordinario dì lavoro del personale viaggiante è distribuito sino ad un massimo di 6 giorni nell'arco della settimana ed è conguagliabile nell'arco di 4 settimane. L'azienda è tenuta a comunicare formalmente la distribuzione dell'orario ai dipendenti all'atto dell'assunzione per i nuovi assunti. Altresì l'Azienda è tenuta a comunicare ai dipendenti già in servizio la diversa distribuzione settimanale dell'orario di lavoro ed alle RSA/RSU, OO.SS. stipulanti il presente CCNL e competenti territorialmente.
omissis.

Art. 11 bis. Orario di lavoro e modalità di prestazione del personale viaggiante impiegato in mansioni discontinue

1. In deroga a quanto previsto dall'art. 11 comma 1, primo alinea, per il personale viaggiante, il cui tempo di lavoro effettivo non coincide con i tempi di presenza a disposizione in ragione di oggettivi vincoli di organizzazione derivanti dalla tipologia dei trasporti, in genere di carattere extraurbano, che comportino assenze giornaliere continuate per le quali spetti l'indennità di trasferta di cui all'art. 62, che utilizza veicoli che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti CE 561/06 e 165/2014, la cui attività comporti l'alternanza tra periodi di lavoro con periodi di pausa, di riposo o di inattività, il limite dell'orario ordinario di lavoro è di 47 ore settimanali.

Art. 12 – Lavoro notturno – Lavoro domenicale con riposo compensativo – Lavoro nelle festività nazionali e infrasettimanali

Omisiss….

4. È considerato lavoro domenicale con riposo compensativo il lavoro com-

piuto la domenica dal lavoratore che goda di riposo settimanale in altro giorno della settimana, stabilito con preavviso di almeno tre giorni rispetto alla domenica lavorata, fatta eccezione da quanto previsto dall'art. 10 comma 4 per il personale viaggiante.
5. Per il lavoro notturno, il lavoro domenicale con riposo compensativo e il lavoro nelle festività nazionali e infrasettimanali, saranno corrisposte le seguenti maggiorazioni […]

Art. 13 – Lavoro straordinario e banca ore

Lavoro straordinario

Omisiss….
3. È considerato lavoro straordinario quello prestato oltre i limiti giornalieri e settimanali previsti dagli artt. 9, 11, 11 bis e 11 quinquies.
Omisiss…
[…]

Art. 11 – Orario di lavoro per il personale viaggiante (21.6.17)

Omissis
2. Sono esclusi dal computo dell'orario di lavoro i periodi di interruzione dalla guida di cui all'art. 7 del regolamento CE 561/06, i riposi intermedi di cui all'articolo 5 del Decreto Legislativo 234/07, i periodi di riposo di cui all'articolo 6 del medesimo decreto e i periodi di attesa per i divieti di circolazione. In tali casi il lavoratore mobile ha diritto alla sola indennità di trasferta con esclusione dei casi in cui tali periodi siano fruiti presso la residenza del lavoratore.
– Omissis
7. Il lavoratore non ha diritto alla retribuzione per i tempi di riposo ed ha diritto alla sola indennità di trasferta nel caso in cui il riposo sia dato fuori dalla propria sede dell'impresa di lavoro o fuori dalla residenza del lavoratore.

Art. 11 bis – Orario di lavoro e modalità di prestazione del personale viaggiante impiegato in mansioni discontinue (21.9.17)

1. Omissis…
2. omissis
3. Con accordi collettivi aziendali conclusi con le OO.SS stipulanti il pre-

senta CCNL sarà accertata la sussistenza delle condizioni che consentono l'applicazione dei diversi limiti di orario stabiliti dal precedente comma 2. Tali accordi, che costituiscono requisito essenziale per l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 2, dovranno essere sottoscritti per adesione dai lavoratori interessati e saranno comunque applicabili a tutti i lavoratori con l'adesione della maggioranza del personale coinvolto. Sono titolati alla stipula degli accordi collettivi suddetti le imprese e le loro Associazioni da una parte e le rappresentanze territoriali delle OO.SS stipulanti il presente CCNL e loro RSA, le RSU ove esistenti, dall'altra. Il confronto dovrà avere Inizio entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta avanzata anche da una sola delle parti. Gli accordi di cui sopra avranno una durata massima di 4 anni. In assenza di accordo e/o di rinnovo e trascorsi 3 mesi dalla scadenza, la media oraria sarà quella prevista dall'articolo 11.
4. Omissis
5. Omissis
6. Omissis
7. In occasione della stipula degli accordi collettivi aziendali di cui all'art. 11 comma 8, punto b) ovvero degli accordi di cui ai commi 2 e 3 del presente articolo, sarà verificata la coerenza dell'applicazione della classificazione del personale viaggiante ed i corrispondenti parametri.
8. omissis
9. omissis
Nota a verbale
Ferme restando l'obbligo di convocazione congiunta delle OO.SS stipulanti il presente CCNL, per le aziende che occupano fino a 8 dipendenti gli accordi di cui all'art. 11 e 11-bis, possono essere definiti dalle Associazioni cui aderiscono le imprese con le rappresentanze territoriali congiunte delle predette OO.SS stipulanti il presente CCNL. Tali accordi dovranno indicare il nominativo delle aziende cui gli accordi stessi si applicano.

Art. 11 Bis (21.9.17)
Alla prima Nota a Verbale aggiungere quanto segue:
"In assenza di accordi territoriali le Imprese, con l'assistenza dell'associazione artigiana cui aderisce o conferisce mandato, possono definire i suddetti accordi con la rappresentanza sindacale di bacino categoriale di cui alla Sezione Artigiana.

Gli accordi stipulati ai sensi dell'art. 11 bis, c. 2, dovranno essere sottoscritti per adesione dai lavoratori interessati e comunque saranno applicabili a tutti i lavoratori con la sottoscrizione della maggioranza del personale coinvolto.
Per gli accordi di cui all'art. 11 si conferma quanto previsto dalla medesima norma."

Le Parti convengono di abrogare l'articolo 11 ter del CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione (21.6.17)

Art. 11 quater – Norme a sostegno delle imprese di autotrasporto – Premialità (21.6.17)

2. Le imprese di autotrasporto in regola con gli adempimenti contributivi e che abbiano svolto ai sensi degli artt. 11 e 11 bis del presente CCNL il percorso finalizzato a rendere trasparenti le procedure di determinazione dell'orario di lavoro e della retribuzione del personale viaggiante possono accedere in via straordinaria e temporanea alle disposizioni stabilite dal presente articolo. Le imprese che possono accedere a tale regime di premialità non devono aver effettuato licenziamenti collettivi nell'anno precedente all'accordo e mantenere tale requisito per tutto il periodo in cui è previsto il beneficio delle misure.
3. Tali imprese dovranno inviare, anche per il tramite dell'associazione di categoria di appartenenza, alle OO.SS. Nazionali la seguente documentazione probante:
a) documento unico di regolarità contributiva;
b) attestazione comprovante la stipula degli accordi sottoscritti ai sensi dell'art. 4 del D.LGVO 234 del 19.11.2007, così come disciplinati dall'art. 11 bis del presente CCNL, per l'applicazione dei diversi limiti di orario lavorativo settimanale e/o attestazione comprovante la stipula di accordi sottoscritti ai sensi del comma 8 dell'art. 11 del presente CCNL per la definizione, anche forfettaria, dei trattamenti di trasferta e del compenso per lavoro straordinario.
Tale attestazione dovrà contenere i nominativi delle parti sottoscrittrici, la data di sottoscrizione, decorrenza e scadenza e può essere rilasciata dall'associazione datoriale di appartenenza;
c) dichiarazione resa dall'impresa di avvenuto adempimento degli obblighi

informativi di cui all'articolo 58 commi 5, 5 bis e 6 del CCNL;
d) dichiarazione resa dall'impresa di avvenuto adempimento degli obblighi informativi e formativi di cui al DM 31.3. 2006 per i lavoratori soggetti a tale obbligo.
4. Successivamente alla prima presentazione, per poter mantenere il regime premiale di cui al presente articolo, con le stesse modalità di cui al punto precedente le imprese dovranno:
– aggiornare ed inviare il Documento unico di regolarità contributiva;
– inviare le attestazioni comprovanti il rinnovo degli accordi di cui al punto b) qualora gli stessi venissero rinnovati a seguito di scadenza.
5. Il sistema premiale di cui al presente articolo cessa con effetto immediato dalla data in cui viene meno anche solo uno dei requisiti di cui al punto 3 ovvero l'azienda non provveda alle comunicazioni di cui al punto 4.
6. Le misure premiali che si applicano esclusivamente al personale viaggiante sono le seguenti:
a. estensione della percentuale massima ammessa per il rapporto tra lavoratori a tempo determinato e lavoratori a tempo indeterminato, passando dal 35% al 40%;
b. orario per il personale impiegato in attività per la gestione del traffico, dei veicoli e del personale viaggiante. La programmazione delle attività sarà comunicata dalla direzione aziendale almeno 15 giorni prima dell'applicazione, fatte salve esigenze di servizio improrogabili e dovrà avvenire all'Interno dei seguenti limiti: l'orario normale giornaliero sarà ricompreso in un limite minimo di 6 ore e massimo di 9, il limite orario settimanale sarà ricompreso in un limite minimo di 30 ore e massimo di 44, fermo restando il rispetto della media di 39 ore lavorative ordinarie settimanali calcolate in un periodo di massimo 4 mesi.
7. Le parti potranno, attraverso accordi aziendali/territoriali agire sulle seguenti leve di intervento, nel rispetto delle procedure previste dal CCNL:
1) orario di lavoro;
2) compenso per prestazioni straordinarie;
3) indennità di trasferta;
Gli obbiettivi degli accordi, anche alternativamente tra di loro, sono i seguenti:
– difesa dei livelli occupazionali e salariali in situazioni di difficoltà aziendale;

– sostegno agli investimenti per il rafforzamento e consolidamento delle strutture aziendali in ambito nazionale
– sostegno di nuove iniziative Imprenditoriali finalizzate a processi di diversificazione delle attività;
– mantenimento delle virtuosità aziendali.
Per le imprese strutturate con più unità operative sul territorio nazionale, gli accordi saranno stipulati a livello nazionale.
Per la sottoscrizione degli accordi si applicheranno le stesse procedure previste dall'art. 11 bis.
Le OO.SS. comunicheranno all'Ente Bilaterale di riferimento, a fini statistici, la sottoscrizione degli accordi.

Art. 11 quinquies – Disposizioni particolari per il personale viaggiante inquadrato alla Qualifica 1 parametro retributivo G (3.12.17)

1. Per favorire nuova e stabile occupazione, cercando di cogliere tutte le specificità proprie del trasporto delle merci, attraverso un percorso di contrattazione aziendale si definiscono condizioni di maggior flessibilità per il personale viaggiante inquadrato nella Qualifica 1 parametro retributivo G. Tale previsione è vincolata alla verifica dei requisiti attraverso la stipula di specifici accordi aziendali tra le parti stipulanti il presente CCNL.
1 bis. Nell'ambito dei contratti di trasporto stipulati tra primo e secondo vettore saranno previste condizioni che favoriscano, ove possibile, l'assunzione dei lavoratori dipendenti precedentemente impiegati nelle attività oggetto del contratto stesso.
2. Per il personale viaggiante inquadrato nella Qualifica 1 parametro retributivo G , in deroga a quanto previsto dall'art. 11 comma 1, primo alinea, che prevede una durata dell'orario di lavoro ordinario di 39 ore settimanali, con accordi collettivi aziendali conclusi con le OO.SS. sottoscrittrici il presente CCNL, potranno essere definite, alternativamente, le seguenti intese:
a. alla definizione di un'articolazione del nastro lavorativo giornaliero;
b. alla verifica della sussistenza della prestazione lavorativa in regime di discontinuità, a norma del R.D.L. 15.3.1923 n. 692, R.D. 10.9.1923, n. 1953, R.D. 6.12.1923, n. 2657. Per tali lavoratori, il cui tempo di lavoro effettivo non coincide con i tempi di presenza a disposizione in ragione di oggettivi vincoli di organizzazione derivanti dalla tipologia dei trasporti e la cui attività comporti l'alternanza tra periodi di lavoro, con periodi di pausa, di ri-

poso o di inattività, il limite dell'orario ordinario di lavoro è di 44 ore settimanali.
3. Sono titolati alla stipulazione degli accordi collettivi suddetti le imprese e le loro Associazioni da una parte e le RSU, ove esistenti e le rappresentanze territoriali delle OO.SS. stipulanti il presente CCNL e le loro RSA. Il confronto dovrà avere inizio entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta avanzata anche da una sola delle parti.
4. Gli accordi di cui sopra avranno una durata massima di 3 anni.
5. In occasione della stipula degli accordi collettivi aziendali di cui all'art. 11 comma 8, punto b), potrà essere verificata la sussistenza delle condizioni che costituiscono requisito essenziale per l'applicazione del regime di orario previsto dal comma 2.
6. L'attività del conducente, in quanto non trasfertista, si esercita in partenza dal luogo fisso nel quale è situata l'abituale sede di lavoro, per rientrare nello stesso luogo, fermo restando che tale attività è quella definita in modo positivo all'art. 3, comma 1, lett. a) D.LGVO 234/2007.
7. A livello aziendale saranno definite le modalità di forfettizzazione del lavoro straordinario […]
Nota a verbale
L'accordo di cui al presente articolato, per le imprese artigiane fino a 8 dipendenti è sottoscritto a livello territoriale.
Nota a verbale OO.SS.
Le OO.SS. dichiarano che sottoscriveranno gli accordi di cui al presente articolo esclusivamente in presenza di rapporti di lavoro subordinato.

Art. 30 – Responsabilità dell'autista e del personale di scorta (21.6.2017)

Nell'ambito del proprio orario di lavoro così come definito dal presente CCNL, il conducente, ad esclusione del riempimento e dello svuotamento del container, è tenuto all'effettuazione e/o alla collaborazione alle operazioni di carico e scarico della merce e delle unità di carico vuote, trasportate o da trasportare, con il veicolo da lui condotto.
Il datore di lavoro è tenuto a garantire l'adeguata formazione e l'osservanza delle norme di sicurezza previste dal D.Lgs. 81/08, nonché la fornitura di idoneo vestiario, oltre la normale dotazione dei DPI e delle adeguate attrezzature necessarie.

Le modalità di esecuzione delle attività di cui sopra devono formare oggetto di verifica e confronto a livello aziendale con le RSA/RSU, OO.SS. stipulanti il presente CCNL.
Fermo restando che i soggetti sindacali titolati alla verifica e al confronto sono le OO.SS. stipulanti il presente CCNL, per le imprese aderenti alle associazioni datoriali dell'artigianato tali verifiche e confronti dovranno essere effettuati in sede aziendale oppure, in alternativa, presso gli enti bilaterali territoriali, con le modalità previste nella sezione artigiana del presente CCNL.
L'autista non deve essere comandato a svolgere attività di facchinaggio, intese quali diverse movimentazioni della merce rispetto a quelle di cui al primo capoverso.
2. L'autista è responsabile del veicolo affidatogli […]. L'autista è tenuto alla corretta compilazione ed utilizzazione dei fogli di registrazione del tachigrafo ovvero della carta tachigrafia. […]
Agli effetti della responsabilità del lavoratore è rilevante l'osservanza delle norme sulla sicurezza della circolazione fermo restando l'obbligo per il datore di lavoro di garantire le condizioni di piena efficienza dei veicoli. A tale scopo, il lavoratore è tenuto a comunicare tempestivamente difetti e anomalie da lui riscontrate.
[…]
5. A scanso di ogni responsabilità il conducente, prima di iniziare il servizio, deve in ogni caso assicurarsi che il veicolo stesso sia in perfetto stato di funzionamento, che non manchi del necessario ed in caso contrario deve darne immediatamente avviso all'azienda, la quale ha l'obbligo di predisporre le condizioni affinché tali verifiche possano essere effettuate.
6. Prima di interrompere il servizio per i periodi di riposo il conducente deve mettere in opera tutte le strumentazioni fornite dall'azienda e adottare tutte le misure necessarie per prevenire furti e danni al veicolo e alle merci.

Art. 32 – Diritti e doveri del lavoratore – Provvedimenti disciplinari – Licenziamenti (21.9.2017)
Omissis
B) Provvedimenti disciplinari
Omissis
[…]

Art. 38 secondo capoverso 1° comma

Le parti stipulanti il presente CCNL Logistica, Trasporto merci e Spedizione, concordano che al secondo livello di contrattazione si possano sottoscrivere accordi che consentano di favorire la crescita e la competitività delle imprese.

Art. 42 Appalto di lavori di logistica, facchinaggio, movimentazione; cambi di appalto; clausola sociale

1. Le parti, consapevoli dei crescenti fenomeni di illegalità diffusi nelle attività di logistica, facchinaggio e movimentazione merci, si impegnano a contrastare tali fenomeni attraverso ogni utile strumento atto a garantire il pieno rispetto della normativa e della disciplina sugli appalti.
2. Ai fini del presente articolo, gli ambiti oggetto di esternalizzazione, attraverso l'utilizzo di appalti, sono riferiti ad attività quali logistica, facchinaggio, movimentazione, magazzinaggio delle merci, all'interno dei processi produttivi. Le attività per la gestione delle operazioni di cui sopra saranno affidate solo ad imprese che applicano il presente CCNL e non possono essere oggetto di sub appalto. L'assegnazione di un appalto da parte di un Consorzio ad impresa associata non costituisce subappalto.
3. I soggetti economici affidatari potranno essere società di capitali iscritte alla Camera di Commercio o società cooperative che risultino iscritte nell'Albo nazionale delle società cooperative presso il Ministero dello Sviluppo Economico, nel registro delle Imprese istituito presso le Camere di Commercio e in possesso del certificato di revisione.
Tali soggetti dovranno possedere capacità ed esperienze tecnico professionali, organizzative (disporre di propri mezzi ed idonee, adeguate attrezzature), nonché adeguata solidità finanziaria ed economica, anche relativamente agli aspetti fiscali e contributivi, risultante da certificazione semestrale di rating rilasciata da società specializzata nonché dal DURC semestrale.
4. Gli operatori affidanti ed affidatari delle attività devono recepire integralmente, all'interno del contratto di appalto, le condizioni ed i contenuti posti a tutela del lavoro. Il soggetto affidatario applicherà il presente CCNL, in ogni sua parte, compresa la sanità integrativa e l'ente bilaterale di riferimento, oltreché tutte le norme relative alla sicurezza ed alla salvaguardia dei lavoratori nonché alla contrattazione di secondo livello, così come previste dal CCNL stesso.

5. Saranno motivo di risoluzione del contratto il mancato rispetto di uno o più punti summenzionati oltre che l'accertamento, da parte dei soggetti sindacali, dei committenti, delle autorità ispettive, di una o più delle seguenti violazioni da parte dell'appaltatore interessato ad eventuali terziarizzazioni:
– Omesso e/o incongruente versamento contributivo e/o assicurativo.
– Applicazione di un CCNL diverso dal presente contratto;
– Mancata e/o incongruente corresponsione degli Istituti contrattuali carattere economico nei confronti di una pluralità di lavoratori.
6. Le parti stipulanti il CCNL, durante la vigenza dell'appalto, possono realizzare momenti di verifica dell'organizzazione del lavoro su richiesta di una delle parti stesse.
7. In caso di cambio di appalto l'azienda appaltante dovrà comunicare alle OO.SS. stipulanti e competenti territorialmente di tale operazione con un preavviso di almeno 15 giorni.
8. Su richiesta delle OO.SS. stipulanti il presente CCNL e competenti territorialmente, l'azienda appaltante informerà in uno specifico incontro in merito alle problematiche connesse al subentro, con particolare riferimento all'organizzazione del lavoro, alla sicurezza, ai volumi produttivi ed alle attività oggetto del cambio di appalto, nonché all'applicazione da parte della gestione subentrante del presente CCNL. La società cessante fornirà, alle parti stipulanti, l'elenco dei lavoratori precedentemente impiegati nell'appalto, comprensivo di tutti i trattamenti retributivi in essere.
9. L'impresa appaltante includerà nel contratto di appalto con l'impresa subentrante il passaggio diretto, senza soluzione di continuità, a parità di condizioni di appalto, di tutti i lavoratori impiegati nell'appalto stesso da almeno 6 mesi continuativi, fatti salvi gli eventi sospensivi previsti dalla legge, mantenendo l'anzianità pregressa e tutti i trattamenti salariali ed i diritti normativi, ivi compresa per i lavoratori occupati nei siti produttivi prima del 7 marzo 2015 l'applicazione della legge 92/2012 e la continuità della loro storia disciplinare. Quanto sopra nel rispetto dell'autonomia organizzativa apicale dell'azienda subentrante e delle innovazioni tecnologiche, informatiche e di automazione intervenute.
10. La procedura deve essere espletata dalle imprese congiuntamente alle parti stipulanti il presente CCNL, presso l'Ente Bilaterale di riferimento territoriale e, dove non ancora costituito, presso l'Associazione Datoriale competente o, in assenza, presso la DTL. L'esito della procedura verrà de-

positato presso l'Ente Bilaterale di riferimento nazionale.
11. Restano ferme le condizioni di miglior favore attualmente esistenti.
12. Sono fatti salvi i contratti in essere fino alla loro naturale scadenza.

Modifica art 52 – Ente Bilaterale Ebilog

Comma 1 – Le Parti hanno convenuto di istituire oltre all'ente bilaterale nazionale per il settore logistica trasporto merci e spedizione l'ente bilaterale territoriale/regionale i cui compiti saranno demandati dallo statuto e dall'ente bilaterale nazionale Ebilog.
[…]

Lavoro a chiamata

Alla premessa del Capitolo 3 – Mercato del Lavoro
È abolito il divieto di utilizzo del lavoro a chiamata.
[…]

Ipotesi di accordo di rinnovo del CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione del 1° agosto 2013

Sezione Artigiana Autotrasporto Merci

Roma, 03 Dicembre 2017, tra le organizzazioni datoriali Confartigianato Trasporti Cna Fita, Casartigiani Sna, Claai e le organizzazioni sindacali dei lavoratori Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti-Uil si è convenuto sul seguente verbale di accordo.

Decorrenza e sfera di applicazione

La norme della presente sezione decorrono dalla data di sottoscrizione del CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione.
Le stesse si applicano a tutte le imprese artigiane e alle imprese associate alle Organizzazioni datoriali firmatarie la presente Sezione.
Nota a Verbale

Le imprese associate ad altre organizzazioni datoriali possono aderire agli altri istituti bilaterali previsti dal vigente CCNL Logistica, Trasporto Merci, Spedizioni.

Relazioni sindacali

Le parti concordano che quanto previsto nella presente Sezione è coerente con tutti gli accordi interconfederali sottoscritti da Confartigianato Imprese, Cna, Casartigiani, Claai e Cgil, Cisl, Uil.

Nuovo articolo – Diritto alle prestazioni della bilateralità

Confartigianato Trasporti, Cna Fita, Casartigiani, Claai e Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti in relazione a quanto previsto dalla Delibera del Comitato Esecutivo Ebna del 12 maggio 2010 e dall'Atto di Indirizzo sulla bilateralità sottoscritto al livello confederale il 30 giugno 2010, nonché dagli accordi interconfederali istitutivi dei FSBA del 31 ottobre 2013 e 29 novembre 2013, le parti stabiliscono che:

1. la bilateralità prevista dagli accordi e dai contratti collettivi dell'artigianato è un sistema che coinvolge tutte le imprese aderenti e non aderenti alle associazioni di categoria in quanto eroga prestazioni di welfare contrattuale che sono indispensabili a completare il trattamento economico e normativo del lavoratore previsto all'Interno dei contratti collettivi di categoria;
2. le prestazioni presenti nei sistemi di bilateralità nazionale e regionale rappresentano un diritto contrattuale di ogni singolo lavoratore il quale matura, esclusivamente nei confronti delle imprese non aderenti e non versanti al sistema bilaterale, il diritto alla erogazione diretta da parte dell'impresa datrice di lavoro di prestazioni equivalenti a quelle erogate dagli Enti bilaterali nazionale, regionali e delle province autonome di Trento e Bolzano;
3. l'impresa, aderendo alla bilateralità ed ottemperando ai relativi obblighi contributivi, assolve ogni suo obbligo in materia nei confronti dei lavoratori; le prestazioni erogate dagli enti bilaterali saranno fruibili fino a concorrenza delle risorse disponibili specificamente dedicate ad ogni singola prestazione;
4. le imprese non aderenti alla bilateralità e che non versano il relativo contributo devono erogare a ciascun lavoratore un importo forfetario pari a € 25 lordi mensili per tredici mensilità. Tale importo, non è assorbibile e rappre-

senta un elemento aggiuntivo della retribuzione (E.A.R.) che incide su tutti gli istituti retributivi di legge e contrattuali, compresi quelli indiretti o differiti, escluso il TFR. Tale importo dovrà essere erogato con cadenza mensile e mantiene carattere aggiuntivo rispetto alle prestazioni dovute ad ogni singolo lavoratore in adempimento dell'obbligo di cui al comma 2. In caso di lavoratori assunti con contratto part-time, tale importo è corrisposto proporzionalmente all'erario di lavoro e, in tal caso, il frazionamento si ottiene utilizzando il divisore previsto dal CCNL. Per gli apprendisti, l'importo andrà riproporzionato alla percentuale di retribuzione riconosciuta.
Stralcio della delibera Ebna del 12 maggio 2010 recepito dalle parti firmatarie del presente CCNL:
5. saranno conseguentemente avviati gli istituti previsti dalla bilateralità, sulla base degli accordi e dei contratti collettivi nazionali rinnovati ed in corso di rinnovo, i cui contributi definiti ed indicati dalle parti, di seguito evidenziati, rappresentano una quota omnicomprensiva costituente la somma degli importi annui determinati sulla base delle percentuali adottate e calcolate su un imponibile medio di 12.500 Euro, ferme restando le intese regionali in materia e la possibilità, a tale livello, di prevedere importi superiori:
a) Rappresentanza Sindacale
b) Rappresentante Territoriale Sicurezza
e Formazione Sicurezza
c) Ente Bilaterale Nazionale
d) Rappresentanza Imprese
e) Fondo sostegno al reddito
6. Inoltre, sulla base dell'Atto di indirizzo sulla bilateralità del 30 giugno 2010 recepito dalle parti firmatarie del presente accordo di rinnovo si stabilisce che:
• Le aziende versano i contributi alla Bilateralità attraverso uno specifico codice tributi inserito all'interno del modello F24 predisposto dall'Agenzia delle Entrate. Il contributo, pari ad Euro 125 annui per ogni lavoratore dipendente, anche a tempo determinato, sarà frazionato in 12 quote mensili ciascuna delle quali di importo pari a 10,42 €. Per i lavoratori part-time con orario di lavoro fino alle 20 ore settimanali la quota è ridotta del 50%.
• Con il versamento attraverso il nuovo meccanismo di raccolta, le imprese saranno considerate in regola per quanto attiene ai 34 € di cui al punto 5,

lettera e).
• In caso di elezione del rappresentante interno alla sicurezza, a fronte di formale richiesta da parte dell'azienda e di invio all'Ebna della necessaria documentazione, l'importo relativo sarà riaccreditato all'azienda avente diritto. Le parti si incontreranno tempestivamente all'insorgere di eventuali problematiche sul punto.
• Le risorse relative al punto 5, lettere a), b), e), saranno contabilizzate separatamente sulla base degli accordi in essere a livello regionale e, ove non esistenti tali accordi, le risorse saranno contabilizzate separatamente rispetto al resto delle risorse raccolte.
La delibera approvata dal Comitato Esecutivo dell'EBNA in data 12 maggio 2010 e relativa alla bilateralità costituisce parte integrante del presente accordo.
In relazione agli accordi interconfederali del 10 dicembre 2015 e del 18 gennaio 2016, nonché della delibera Ebna del 19 gennaio 2016 le parti firmatarie del presente CCNL concordano che:
7. Le imprese rientranti nel campo di applicazione del titolo I del D.lgs 148/2015 che applicano i CCNL sottoscritti dalle categorie delle parti in epigrafe, sono tenute al versamento dei 125 euro annui e per queste il già punto c) assume il valore di 2,00 € ed il già punto e) assume il valore di 60,50 €, tutto finalizzato al di seguito nuovo punto e) – Prestazioni e funzionamento EE.BB.RR. (compresi gli Enti delle Province autonome di Trento e Bolzano).
8. Per le sole imprese che non rientrano nel campo di applicazione del titolo I del D.lgs che applicano i CCNL sottoscritti dalle categorie delle parti in epigrafe, sulla scorta dello stesso ultimo D.lgs e delle specifiche lettere del Ministero del lavoro (tra le quali quella Prot. 29 del 4 gennaio 2015) si ridefiniscono le quote di contribuzione annuali della bilateralità artigiana:
a) Rappresentanza Sindacale di bacino 12,50€
b) Rappresentante Territoriale Sicurezza e Formazione Sicurezza 18,75€
c) EBNA e funzionamento FSBA 2,00€
d) Rappresentanza Imprese contrattazione collettiva 31,25€
e) Prestazioni e funzionamento EE.BB.RR. (compresi gli Enti delle Province autonome di Trento e Bolzano) 27,25€
f) FSBA 0,45% + 0,15% della retribuzione imponibile previdenziale.
Tale cifra è comprensiva della quota già raccolta a titolo di FSBA.

9. Per le imprese per le quali non trovano applicazione i trattamenti di integrazione salariale previsti dal Titolo I del D.lgs 148/2015 i versamenti richiamati al punto 8) saranno composti dalla somma di una cifra fissa destinata a EBNA pari a 7,65 € al mese per 12 mensilità e di una percentuale destinata a FSBA calcolata sulla retribuzione imponibile previdenziale pari allo 0,45% a carico dei datori di lavoro. Tale percentuale è incrementata dello 0,15% della retribuzione imponibile previdenziale, a carico dei lavoratori e la relativa somma è trattenuta dalla busta paga degli stessi.
10. La quota di contribuzione in cifra fissa è dovuta per intero anche per i lavoratori con contratto part-time e con contratto di apprendistato.
11. In caso di elezione del rappresentante interno alla sicurezza, a fronte di formale richiesta da parte dell'azienda e di invio all'Ente Bilaterale Territorialmente competente della necessaria documentazione, l'importo relativo sarà riaccreditato all'azienda avente diritto. Le parti si incontreranno tempestivamente all'insorgere di eventuali problematiche sul punto.
12. Le risorse relative al punto 5, lettere a), b), e), saranno contabilizzate separatamente sulla base degli accordi in essere a livello regionale e, ove non esistenti tali accordi, le risorse saranno contabilizzate separatamente rispetto al resto delle risorse raccolte.

Nota a verbale n. 1

Le delibere EBNA del 12 maggio 2010 e del 19 gennaio 2016 relative alla bilateralità costituiscono parte integrante del presente accordo.

Nota a verbale n. 2

Per effetto della stipula del presente accordo Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti-Uil, d'intesa con le proprie Confederazioni e con le Federazioni/Unioni di categoria firmatarie il presente CCNL comunicheranno ad Ebna le modalità per effettuare il ristorno delle quote di cui alla lettera A) della Delibera Ebna del 12 maggio 2010, al fine di favorire lo sviluppo della rappresentanza, sindacale e la promozione della contrattazione di categoria nelle imprese del Settore dell'Autotrasporto merci.
Ebna prenderà atto della richiesta e ne darà attuazione.
Quanto previsto dalla presente Nota a verbale è di pertinenza del livello nazionale.

Verifica ex nuovo Art. 30

Le imprese aderenti alle associazioni datoriali dell'Artigianato possono verificare i requisiti per l'applicazione dell'art. 30 del CCNL con la modalità che segue:

1) l'impresa, per il tramite dell'Associazione Datoriale cui aderisce o conferisce mandato, invia un'apposita comunicazione all'Ente Bilaterale territoriale;

2) presso l'Ente Bilaterale territoriale è costituita una specifica Commissione paritetica, composta dalle OO.DD. e alle OO.SS. stipulanti il presente CCNL, che avrà il compito di verificare i requisiti di cui all'art. 30;

3) qualora la Commissione paritetica non si esprima entro 7 giorni lavorativi, le condizioni di cui all'art. 30 si intenderanno tacitamente verificate.

Nuovo Articolo – Contratto a tempo determinato

Le parti stipulanti riconoscono che i contratti di lavoro a tempo indeterminato sono e continueranno ad essere la forma comune dei rapporti di lavoro e affermano altresì che i contratti a tempo determinato rappresentano una caratteristica dell'impiego in alcuni settori, occupazioni ed attività, atta a soddisfare le esigenze produttive.

Ai sensi della legislazione vigente è consentita l'apposizione di un termine alla durata del contratto di lavoro subordinato di durata non superiore a trentasei mesi con un massimo di 5 proroghe, concluso fra un datore di lavoro e un lavoratore per lo svolgimento di qualunque tipo di mansione.

Tale tipologia di contratto a termine potrà essere adottata anche con soggetti che abbiano precedentemente avuto un rapporto di lavoro subordinato con la medesima impresa.

A) Affiancamento

Nell'ipotesi di assunzione a termine per sostituzione è consentito un periodo di affiancamento fino a 90 giorni di calendario tra sostituto e lavoratore sostituito, sia prima che inizi l'assenza sia successivamente al rientro di quest'ultimo al fine di consentire il passaggio delle consegne.

Ai fini di quanto previsto dal periodo che precede, il periodo di affianca-

mento del lavoratore assente per malattia è consentito per le malattie di lunga durata, intendendosi per tali quelle superiori a 2 mesi.
Qualora l'assenza delle lavoratrici/tori, ovvero di titolari, familiari collaboratori e soci, sia stata programmata per più congedi ai sensi del D.Lgs. n. 151/2001 (Testo Unico in materia di tutela e sostegno alla maternità e alla paternità), il contratto a tempo determinato stipulato per ragioni di carattere sostitutivo, oltre all'affiancamento di cui al comma precedente, potrà essere prorogato fino alla scadenza del diritto di usufruire di permessi giornalieri/orari previsti per l'allattamento.

B) Limiti quantitativi

È consentita l'assunzione di lavoratori con contratto a termine secondo il seguente rapporto con il personale dipendente a tempo indeterminato in forza, ivi compresi gli apprendisti:
• 2 lavoratori nelle imprese che occupano 1 dipendente;
• 4 lavoratori nelle imprese che occupano 2 dipendenti;
• 6 lavoratori nelle imprese che occupano da 3 a 4 dipendenti;
• 7 lavoratori nelle imprese che occupano 5 dipendenti;
• 8 lavoratori nelle imprese che occupano da 6 a 8 dipendenti.
Nelle imprese che occupano da 9 a 15 dipendenti, così come sopra calcolati, è consentita l'assunzione di un lavoratore con contratto a termine per ogni lavoratore in forza.
Nelle imprese che occupano più di 15 dipendenti, così come sopra calcolati, è consentita l'assunzione di lavoratori con contratto a termine fino ad massimo del 35% dei lavoratori assunti a tempo indeterminato.
È comunque consentita l'assunzione di 1 lavoratore con contratto a tempo determinato nelle imprese con 0 dipendenti.
Dal computo dei suddetti limiti quantitativi sono esclusi i lavoratori assunti con contratto a tempo determinato per sostituzione di lavoratori assenti con diritto alla conservazione del posto, nonché le assunzioni a termine sottoscritte per ragioni di stagionalità.
Ai sensi della legislazione vigente i predetti limiti percentuali si calcolano prendendo a riferimento il numero dei lavoratori a tempo indeterminato in

forza al Io gennaio dell'anno di assunzione.
Ai sensi del comma 2 lett. a) dell'art. 23 D.Lgs 81/2015, sono in ogni caso esenti da limitazioni quantitative i contratti a tempo determinato conclusi nei primi 12 mesi dalla fase di avvio di nuove attività d'impresa, nuovo reparto, nuovo appalto o nuova linea di produzione, ovvero per quelle aree geografiche e per le esigenze che saranno individuate dalla contrattazione collettiva
C) Durata complessiva massima del rapporto […]
D) Diritto di precedenza […]
E) Intervalli temporali […]

Nuovo Articolo – Stagionalità

In considerazione delle particolarità del settore artigiano nell'autotrasporto, le Parti si danno reciprocamente atto che le attività stagionali costituiscono una risorsa per l'occupazione e uno strumento per quelle aziende la cui attività è fortemente condizionata dalla domanda del consumatore e dalle disponibilità delle materie prime in alcuni periodi dell'anno.
Pertanto, concordano che il ricorso al lavoro stagionale è possibile oltre che per le attività previste dal D.P.R. 1525/1963, e successive modifiche ed integrazioni, anche per quei contratti di lavoro riconducibili alla attività stagionale in senso ampio, ossia quella concentrata in periodi dell'anno e finalizzata a rispondere all'intensificazione della domanda per esigenze cicliche o variazioni climatiche o connesse a eventi civili, religiosi, tradizionali e promozionali.
A titolo esemplificativo ancorché non esaustivo:
1. Trasporto stagionali legati al settore agricolo;
2. Trasporto di prodotti legati a consumi concentrati in particolari periodi dell'anno (caldi o freddi), anche con riferimento ai flussi turistici;
3. Trasporto combustibili vari nel periodo invernale (novembre-aprile).
Ulteriori specifiche esigenze, potranno essere individuate dalle parti a livello regionale, anche in considerazione delle punte di più intensa attività legate alle produzioni locali.
Le Parti stabiliscono che nell'arco dello stesso ciclo stagionale la durata complessiva massima sarà di sei mesi per ogni singolo contratto, ivi comprese eventuali proroghe.
[…]

Ai sensi dell'art. 23 c. 1 D.Lgs. 81/2015 i contratti di lavoro a termine per attività stagionali non si computano per l'applicazione dei limiti quantitativi stabiliti dal presente CCNL con riferimento ai contratti a termine acausali.

Mercato del Lavoro

Alle imprese di cui alla Sfera di applicazione della presente Sezione trovano applicazione gli artt. 13 ss. del D.Lgs. 81/2015.

Art. 12 Lavoro notturno

Le parti convengono che una diversa organizzazione del lavoro può essere definita dalla Contrattazione Collettiva di II Livello per affrontare esigenze quali partenze anticipate o altre necessità comunque riconducibile al sistema logistico territoriale.

NOTA SUL RELATORE

Pierluigi Rausei Dirigente dell'Ispettorato Nazionale del Lavoro. Docente di "Diritto sanzionatorio del lavoro" presso la Scuola di dottorato in Formazione della persona e mercato del lavoro di ADAPT e CQIA dell'Università degli studi di Bergamo. Collaboratore del Centro Studi Internazionali e Comparati DEAL del Dipartimento di Economia "Marco Biagi" della Università di Modena e Reggio Emilia. *ADAPT professional fellow*. Componente del Comitato scientifico della rivista "Diritto & Pratica del Lavoro". Membro del Comitato di redazione della rivista "Diritto delle Relazioni Industriali". Collabora con le riviste "ISL Igiene & Sicurezza del lavoro", "Il lavoro nella giurisprudenza", "Guida alle Paghe", "Esperto", "Diritto e lavoro nelle Marche" e "Bollettino Adapt", ed anche con "Il Quotidiano Ipsoa" e con il quotidiano "Il Sole 24 Ore". Dirige, con Michele Tiraboschi, la collana *ADAPT professional series - ADAPT law school*. Docente in corsi di formazione e di aggiornamento professionale. Autore di numerosi saggi e volumi sui temi del diritto del lavoro, della sicurezza sul lavoro e della amministrazione del personale.

Twitter *@RauseiP - www.rausei.it - www.lavoroetutele.it*

Si segnala che le considerazioni contenute nel presente volume sono frutto esclusivo del pensiero dell'Autore e non hanno carattere impegnativo per l'Amministrazione alla quale appartiene. Inoltre l'elaborazione dei testi, anche se curata con scrupolosa attenzione, non può comportare specifiche responsabilità per eventuali involontari errori o inesattezze.