



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

300/A/2438/17/111/20/3 del 24/03/2017

OGGETTO: Disposizioni in materia di corsi di formazione sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali ed analogici e in materia di istruzione dei conducenti e di controllo sulle attività degli stessi.

- ALLE PREFETTURE – UFFICI TERRITORIALI DEL GOVERNO
LORO SEDI
- AI COMMISSARIATI DEL GOVERNO
PER LE PROVINCE AUTONOME TRENTO – BOLZANO
- ALLA PRESIDENZA DELLA GIUNTA REGIONALE
DELLA VALLE D’AOSTA AOSTA
- ALLE QUESTURE DELLA REPUBBLICA LORO SEDI
- AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA STRADALE LORO SEDI
- ALLE ZONE POLIZIA DI FRONTIERA LORO SEDI
- AI COMPARTIMENTI DELLA
POLIZIA FERROVIARIA LORO SEDI
- AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA POSTALE
E DELLE COMUNICAZIONI LORO SEDI

e, per conoscenza,

- AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali
ed il Personale ROMA
- AL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA
Dipartimento per l’Amministrazione Penitenziaria ROMA





Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

- AL COMANDO GENERALE DELL'ARMA DEI CARABINIERI

ROMA

- AL COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA

ROMA

- AL CENTRO ADDESTRAMENTO DELLA POLIZIA DI STATO

CESENA

Nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 301 del 27.12.2016, è stato pubblicato il Decreto del Direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, concernente l'oggetto (*All. 1*).

Tale provvedimento è attuativo del combinato disposto dell'articolo 10, commi 2 e 3, del Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 Marzo 2006, e dell'articolo 33, commi 1 e 3, del Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 febbraio 2014, che prevedono la responsabilità delle imprese di trasporto per le infrazioni ai predetti Regolamenti commesse dai loro conducenti, anche se compiute sul territorio di un altro Stato membro o di un Paese terzo.

Si tratta, di fatto, di una responsabilità oggettiva che ricorre in caso di organizzazione dell'attività dei propri conducenti difforme dalle disposizioni del Regolamento (CEE) n. 3821/85 ⁽¹⁾ e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006, e/o per non aver fornito agli stessi la necessaria formazione, adeguate istruzioni sul funzionamento dei tachigrafi, sia digitali che analogici, ed aver omesso di effettuare i periodici controlli sul loro corretto utilizzo e sul rispetto dei tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo.

L'adesione delle imprese ai contenuti del suddetto Decreto dirigenziale, ossia il corretto adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo, potrà

¹ Abrogato e sostituito dal Regolamento (UE) n. 165/2014



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

essere valutata dal Prefetto e dal Giudice di Pace in sede di ricorsi, ex articoli 203 e 204-bis del C.d.S., per escludere la responsabilità dell'impresa nella violazione dell'art. 174, comma 14, C.d.S., ferma restando la responsabilità solidale, ex art. 196 C.d.S., per le violazioni contestate al conducente.

Del resto, analogamente, l'adempimento di tali oneri potrà essere valutato dal giudice penale in relazione alla cooperazione colposa nei delitti di lesioni colpose, lesioni personali stradali e omicidio stradale ascrivibili ad incidenti causati, del tutto o in parte, dalla violazione delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006.

La stessa Direzione generale, con circolare n. 2720 R.U. del 13.02.2017, ha dettato le prime disposizioni esplicative ed attuative (All. 2), ipotizzando che il corretto adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo da parte delle imprese possa essere valutato anche dall'*Autorità di controllo* quale circostanza esimente della loro responsabilità, ai fini dell'applicazione delle predette sanzioni.

Sul punto, se da un lato non può non prendersi in considerazione il Decreto dirigenziale richiamato all'inizio, attuativo delle norme comunitarie⁽²⁾ secondo le quali gli Stati membri possono subordinare la responsabilità dell'impresa all'adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo e tenere conto di ogni prova atta a dimostrare che la stessa non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione, dall'altro occorre tenere conto che la responsabilità dell'impresa, per le infrazioni commesse dai loro conducenti, può essere del tutto esclusa allorché unitamente a tali oneri la stessa impresa abbia organizzato la loro attività in modo che essi possano rispettare le disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006.

In altri termini, non è sufficiente formare, istruire e controllare, occorre anche ben organizzare l'attività dei conducenti.

² Cfr. combinato disposto degli articoli 10, commi 2 e 3, del Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 Marzo 2006, e 33, commi 1 e 3, del Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 febbraio 2014.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

Premesso che ogni violazione delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006 non è di per sé indice di organizzazione dell'attività dei conducenti in difformità delle norme e attesa la necessità, alla luce della novella normativa, di attenuare l'afflittività oggi generata dall'automatica contestazione dell'art. 174, comma 14, C.d.S., per ogni violazione delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 561/2006 commessa da ciascun dipendente dell'impresa, si ritiene che questo difficile punto di equilibrio possa essere trovato nell'individuazione di tutte quelle infrazioni lievi che non presuppongono evidenti carenze organizzative.

Possono ritenersi infrazioni lievi quelle che non rendono manifesta una disfunzione organizzativa, quali sono ad esempio quelle relative al Regolamento (CE) n. 561/2006 definite come infrazioni minori (IM) nell'allegato III del Regolamento (UE) 2016/403 della Commissione del 18 marzo 2016, che integra il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la classificazione di infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada e che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*All. 3*)³.

Naturalmente, in tali casi la decisione di non contestare all'impresa l'art. 174, comma 14, C.d.S., può essere adottata direttamente dall'organo di polizia stradale qualora si dia prova, nell'immediatezza del controllo e comunque prima della redazione del verbale, anche dell'adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo attraverso i documenti previsti dal Decreto dirigenziale in esame.

In tutti gli altri casi, invece, si procederà alla contestazione dell'art. 174, comma 14, C.d.S., rimettendo la valutazione in ordine alla responsabilità dell'impresa al Prefetto o al Giudice di Pace in sede di ricorso ex articoli 203 e 204-bis, C.d.S.,

³ Giova aggiungere che, poiché assume rilievo anche la frequenza delle infrazioni, non può ritenersi lieve l'infrazione commessa in maniera reiterata e sistematica.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONI
E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

esprimendo parere favorevole al loro accoglimento ogni qualvolta si dia prova non solo dell'adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo ma anche del fatto che l'infrazione non è imputabile a insufficienze organizzative dell'attività dei conducenti da parte della stessa impresa, rispetto alla quale va valutata positivamente la produzione, nei casi previsti (⁴), di un contratto di trasporto in forma scritta o di istruzioni scritte compatibili con le norme in esame.

* * *

Le Prefetture – Uffici Territoriali del Governo sono pregate di voler estendere il contenuto della presente ai Corpi o servizi di Polizia Municipale e Provinciale.

IL DIRETTORE CENTRALE
Segalla

⁴ Cfr. art. 7 Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286

ALLEGATO III

L'allegato III della direttiva 2006/22/CE è sostituito dal seguente:

ALLEGATO III

1. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ (*)			
			IPG	IMG	IG	IM
A	Equipaggio					
A 1	Articolo 5, paragrafo 1	Mancato rispetto dell'età minima dei conducenti			X	
B	Periodi di guida					
B 1	Articolo 6, paragrafo 1	Superamento del periodo di guida giornaliero di 9 ore in caso di mancata concessione dell'estensione a 10 ore	9 h < ... < 10 h			X
B 2			10 h ≤ ... < 11 h			X
B 3			11 h ≤ ...		X	
B 4		Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 9 ore, senza osservare una pausa o un periodo di riposo di almeno 4,5 ore	13h30 ≤ ... e senza interruzione/riposo	X		
B 5		Superamento del periodo di guida giornaliero di 10 ore in caso di concessione dell'estensione	10 h ≤ ... < 11 h			X
B 6			11 h ≤ ... < 12 h			X
B 7			12 h ≤ ...		X	
B 8			Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 10 ore, senza osservare una pausa o un periodo di riposo di almeno 4,5 ore	15 h ≤ ... e senza interruzione/riposo	X	
B 9	Articolo 6, paragrafo 2	Superamento del periodo di guida settimanale	56 h < ... < 60 h			X
B 10			60 h ≤ ... < 65 h			X
B 11			65 h ≤ ... < 70 h		X	
B 12		Superamento del 25 % o più del periodo di guida settimanale	70 h ≤ ...	X		
B 13	Articolo 6, paragrafo 3	Superamento del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	90 h < ... < 100 h			X
B 14			100 h ≤ ... < 105 h			X
B 15			105 h ≤ ... < 112h30		X	
B 16		Superamento del 25 % o più del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	112h30 ≤ ...	X		

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ (*)				
			IPG	IMG	IG	IM	
C	Interruzioni						
C 1	Articolo 7	Superamento del periodo di guida ininterrotto di 4,5 ore prima di osservare una pausa	4h30 < ... < 5 h				X
C 2			5 h ≤ ... < 6 h			X	
C 3			6 h ≤ ...		X		
D	Periodi di riposo						
D 1	Articolo 8, paragrafo 2	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 11 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo giornaliero ridotto	10 h ≤ ... < 11 h				X
D 2			8h30 ≤ ... < 10 h			X	
D 3			... < 8h30		X		
D 4		Periodo di riposo giornaliero ridotto insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di concessione della riduzione	8 h ≤ ... < 9 h				X
D 5			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D 6			... < 7 h		X		
D 7		Periodo di riposo giornaliero suddiviso insufficiente poiché inferiore a 3 + 9 ore	3 h + [8 h ≤ ... < 9 h]				X
D 8			3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]			X	
D 9			3 h + [... < 7 h]		X		
D 10	Articolo 8, paragrafo 5	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di multi-presenza	8 h ≤ ... < 9 h				X
D 11			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D 12			... < 7 h		X		
D 13	Articolo 8, paragrafo 6	Periodo di riposo settimanale ridotto insufficiente poiché inferiore a 24 ore	22 h ≤ ... < 24 h				X
D 14			20 h ≤ ... < 22 h			X	
D 15			... < 20 h		X		
D 16		Periodo di riposo settimanale insufficiente poiché inferiore a 45 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo settimanale ridotto	42 h ≤ ... < 45 h				X
D 17			36 h ≤ ... < 42 h			X	
D 18			... < 36 h		X		
D 19	Articolo 8, paragrafo 6	Superamento di sei periodi di 24 ore consecutivi successivamente al periodo di riposo settimanale	... < 3 h				X
D 20			3 h ≤ ... < 12 h			X	
D 21			12 h ≤ ...		X		

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ ⁽¹⁾			
			IPG	IMG	IG	IM
E	Deroga alla regola dei 12 giorni					
E 1	Articolo 8, paragrafo 6 bis	Superamento di dodici periodi di 24 ore consecutivi successivamente al regolare periodo di riposo settimanale	... < 3 h			X
E 2			3 h ≤ ... < 12 h		X	
E 3			12 h ≤ ...		X	
E 4	Articolo 8, paragrafo 6 bis lettera b), punto ii)	Periodo di riposo settimanale usufruito dopo dodici periodi di 24 ore consecutivi	65 h < ... ≤ 67 h		X	
E 5			... ≤ 65 h		X	
E 6	Articolo 8, paragrafo 6 bis lettera d)	Periodo di guida tra le 22:00 e le 6:00 superiore a 3 ore prima di osservare una pausa se vi siano più conducenti a bordo del veicolo	3 h < ... < 4,5 h		X	
E 7			4,5 h ≤ ...		X	
F	Organizzazione del lavoro					
F 1	Articolo 10, paragrafo 1	Collegamento tra salario e distanza percorsa o volume delle merci trasportate		X		
F 2	Articolo 10, paragrafo 2	Mancata o inadeguata organizzazione delle attività dei conducenti, mancata o inadeguata impartizione di istruzioni ai conducenti finalizzate al rispetto della normativa		X		

(1) IPG = Infrazione più grave/IMG = Infrazione molto grave/IG = Infrazione grave/IM = Infrazione minore

(2) Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ (Tachigrafo)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ			
			IPG	IMG	IG	IM
G	Installazione di un tachigrafo					
G 1	Articolo 3, paragrafo 1 e Articolo 22, paragrafo 2	Mancata installazione e mancato utilizzo di un tachigrafo omologato (p. es: installazione del tachigrafo non effettuata da installatori, officine o costruttori di veicoli autorizzati dalle autorità competenti degli Stati membri, utilizzo di un tachigrafo sprovvisto di sigillo applicato o sostituito da installatori, officine o costruttori di veicoli autorizzati ovvero utilizzo di un tachigrafo sprovvisto di targhetta di installazione)	X			
H	Utilizzo del tachigrafo, della carta del conducente o del foglio di registrazione					
H 1	Articolo 23, paragrafo 1	Utilizzo di un tachigrafo non sottoposto a ispezione da parte di un'officina autorizzata		X		

(1) Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GUL 60 del 28.2.2014, pag. 1).

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ			
			IPG	IMG	IG	IM
H 2	Articolo 27	Il conducente è titolare e/o usa più di una carta del conducente		X		
H 3		Guida con una carta del conducente falsificata (<i>considerato come guida senza carta del conducente</i>)	X			
H 4		Guida con una carta del conducente di cui il conducente non è il titolare (<i>considerato come guida senza carta del conducente</i>)	X			
H 5		Guida con una carta del conducente che è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti (<i>considerato come guida senza carta del conducente</i>)	X			
H 6	Articolo 32, paragrafo 1	Tachigrafo non funzionante correttamente (<i>per esempio: tachigrafo non sottoposto a ispezione, calibrato e sigillato correttamente</i>)		X		
H 7	Articolo 32, paragrafo 1 e articolo 33, paragrafo 1	Tachigrafo utilizzato in modo improprio (<i>per esempio: uso scorretto deliberato, volontario o imposto, mancanza di istruzioni sul corretto uso ecc.</i>)		X		
H 8	Articolo 32, paragrafo 3	Utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dal tachigrafo	X			
H 9		Falsificazione, occultamento o distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione o registrati e scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente	X			
H 10	Articolo 33, paragrafo 2	L'impresa non conserva i fogli di registrazione, i tabulati e i dati scaricati		X		
H 11		Dati registrati e memorizzati non disponibili per un periodo di almeno un anno		X		
H 12	Articolo 34, paragrafo 1	Uso scorretto del foglio di registrazione o della carta del conducente		X		
H 13		Ritiro non autorizzato di fogli di registrazione o della carta del conducente avente conseguenze sulla registrazione dei dati pertinenti		X		
H 14		Fogli di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo più lungo di quello per il quale era destinato, con perdita di dati		X		
H 15	Articolo 34, paragrafo 2	Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati, con dati illeggibili		X		
H 16	Articolo 34, paragrafo 3	Mancato utilizzo dell'inserimento dati manuale, quando richiesto		X		
H 17	Articolo 34, paragrafo 4	Mancato inserimento del foglio di registrazione o della carta del conducente nella fessura corretta del tachigrafo (multipresenza)			X	
H 18	Articolo 34, paragrafo 5	Uso scorretto del dispositivo di commutazione		X		

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONI	LIVELLO DI GRAVITÀ			
			IPG	IMG	IG	IM
I	Presentazione dei documenti					
I 1	Articolo 36	Rifiuto di essere controllato		X		
I 2	Articolo 36	Non in grado di presentare registrazioni del giorno in corso e dei 28 giorni precedenti		X		
I 3		Non in grado di presentare registrazioni della carta del conducente se il conducente ne possiede una		X		
I 4	Articolo 36	Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati effettuati durante il giorno in corso e nei 28 giorni precedenti		X		
I 5	Articolo 36	Non in grado di presentare la carta del conducente se il conducente ne possiede una		X		
J	Malfunzionamento					
J 1	Articolo 37, paragrafo 1 e articolo 22, paragrafo 1	Tachigrafo non riparato da un installatore o da un'officina autorizzati		X		
J 2	Articolo 37, paragrafo 2	Il conducente non riporta tutte le indicazioni relative ai periodi di tempo che non vengono più registrati durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento del tachigrafo		X		