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

Prot. 300/A/6262/11/111/20/3 del 22 luglio 2011

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5

Prot. 17598 del 22 luglio 2011

* * *

- 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

- ALLE DIREZIONI GENERALI TERRITORIALI DEL DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
  LORO SEDI

e, per conoscenza,

- ALLE PREFETTURE - UFFICI TERRITORIALI DEL GOVERNO
  LORO SEDI

- AI COMMISSARIATI DI GOVERNO
  PER LE PROVINCE AUTONOME
  TRENTO – BOLZANO

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

Prot. 300/A/6262/11/111/20/3 del 22 luglio 2011

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO STRADALE E PER L'INTERMODALITA' – DIV 5

Prot. 17598 del 22 luglio 2011

* * *

- ALLA PRESIDENZA DELLA REGIONE AUTONOMA
  DELLA VALLE D'AOSTA
  AOSTA

- AL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA
  DIPARTIMENTO PER L'AMMINISTRAZIONE PENITENZIARIA
  ROMA

- AL MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE, ALIMENTARI E FORESTALI
  CORPO FORESTALE DELLO STATO
  ROMA

- AL COMANDO GENERALE DELL'ARMA DEI CARABINIERI
  ROMA

- AL COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA
  ROMA

- AL CENTRO ADDESTRAMENTO DELLA POLIZIA DI STATO
  CESENA

OGGETTO: Indirizzi interpretativi relativi alla disciplina in materia sociale di cui al regolamento (CE) n. 561/2006. Decisione della Commissione Europea 2011(C) 3579 del 7.6.2011.
Direttive per l'uniforme applicazione delle sanzioni di cui all'art. 174 C.d.S.

* * *

Nel periodo di applicazione delle nuove disposizioni dell'art. 174 CDS, come modificato dalla L. 120/2010, sono state rappresentate numerose problematiche interpretative che interessano in modo rilevante l'azione degli organi di controllo.

Alcune di queste problematiche, peraltro, riguardano in modo diretto l'interpretazione delle disposizioni del Reg. (CE) n. 561/2006, dalla cui violazione dipende l'applicazione delle sanzioni del richiamato art.174 C.d.S. e sulle quali si è pronunciata più volte anche la Commissione Europea attraverso decisioni e note di orientamento per gli Stati membri.

Al fine di un'applicazione chiara ed uniforme delle disposizioni di cui al Reg. (CE) n. 561/2006, anche in conformità agli indirizzi e alle decisioni della Commissione Europea, è opportuno assicurare un'interpretazione armonizzata delle norme che garantisca una coerenza di approccio tra le autorità incaricate dei controlli.

Con la presente circolare, perciò, vengono forniti chiarimenti ed impartite direttive di coordinamento, ai sensi dell'art. 11 comma 3 C.d.S., per rendere uniforme l'interpretazione delle seguenti disposizioni in materia di periodi di guida e di riposo dei conducenti professionali tenuti al rispetto del citato Reg. (CE) n. 561/2006.

1. Calcolo della durata minima del periodo di riposo giornaliero

Le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 2), del Reg. (CE) n. 561/2006 stabiliscono che i conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero nell'arco di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale.

La durata minima del periodo di riposo giornaliero è definita, sia pure nelle differenti opzioni possibili, dall'art.4, lettera g), del Reg. (CE) n. 561/2006 e deve essere osservata dal conducente pena l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 174, commi 4, 5 o 6 C.d.S.

* * *

Secondo le richiamate disposizioni, un riposo avente durata inferiore a quello regolamentare si considera come non effettuato e quindi i periodi di guida che lo precedono e che lo seguono, non essendo intervallati da un riposo, si considerano facenti parte di un unico periodo di guida, con il possibile superamento del limite consentito e la conseguente sanzione di cui all'art. 174 C.d.S, commi 4, 5 o 6 che, naturalmente, concorre con quella sopra richiamata per la durata inferiore del riposo giornaliero.

Con la Decisione del 7.6.2011 (all.1) la Commissione UE ha, tuttavia, raccomandato di applicare la richiamata sanzione solo quando quell'intervallo è minore di 7 ore, ferma restando comunque l'infrazione di omesso riposo.

Sulla base di tale decisione, perciò, gli organi preposti al controllo, applicheranno la sola sanzione per la violazione della durata del riposo quando il conducente, tra un periodo di guida e l'altro ha frapposto un periodo di riposo di almeno 7 ore. Naturalmente, conformemente alle disposizioni dell'art. 174, comma 11, il conducente oggetto della sanzione di cui sopra non potrà riprendere il viaggio prima di aver completato il periodo di riposo giornaliero richiesto.

2. Modalità di calcolo delle interruzioni in caso di guida con frequenti soste

I dispositivi di controllo digitali di cui all'allegato IB del Reg. n. 3821/85 CEE, registrano attività di guida brevissime, anche di pochi secondi, come se avessero la durata di 1 minuto.

Allo scopo di evitare che tali registrazioni incidano negativamente sulla durata massima dell'attività di guida del conducente, nel caso di frequenti soste o ripetute operazioni di carico e scarico con veicoli dotati di dispositivo digitale, la Commissione Europea, con la nota di orientamento n. 4 (all. 2) concede una tolleranza nel calcolo, a favore del conducente.

* * *

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 può essere concessa solo ed esclusivamente ai periodi di guida e non alle interruzioni o ai riposi giornalieri rispettivamente prescritti dagli articoli 7 e 8 del Reg. (CE) n. 561/2006 e sempre che si abbia la prova delle frequenti soste effettuate.

Con la modifica della voce 042 dell'all. IB del Reg. 3821/85 CEE, prevista dal Reg. (CE) n. 1266/2009 in vigore dall'1.10.2011, l'intero minuto sarà considerato come l'attività di maggiore durata verificatasi entro quel minuto e pertanto la predetta tolleranza non troverà più applicazione per i tachigrafi omologati dopo detta data.

3. Spostamenti del veicolo durante l'interruzione o il riposo giornaliero

Con la nota di orientamento n. 3 (all. 3), la Commissione europea ha indicato l'approccio da seguire qualora vi fosse la necessità di interrompere la pausa, o il riposo giornaliero o settimanale, disponendo che, se circostanze straordinarie, ragioni di oggettiva emergenza ovvero un ordine specifico da parte di un organo di polizia o di un'altra autorità impongono di spostare il veicolo, il conducente può, in linea di principio, interrompere il riposo, senza incorrere nella relativa sanzione.

La nota della Commissione fa riferimento anche a circostanze straordinarie, per cui si ritiene che se il conducente deve interrompere la pausa o il riposo per alcuni minuti, ad es. per spostare il veicolo al fine 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), oppure per fare defluire il traffico in un'area di parcheggio su disposizione dell'organo di Polizia Stradale, tale interruzione non può essere considerata un'infrazione.

In tali casi, il conducente dovrà indicare a mano, sul foglio di registrazione del dispositivo analogico, ovvero sul tabulato del dispositivo digitale, il motivo che ha determinato l'interruzione della pausa o del riposo (giornaliero o settimanale) prima di intraprendere il viaggio, avendo altresì cura di far vistare tale annotazione manuale dall'organo di polizia o dall'autorità che ha eventualmente disposto lo spostamento del veicolo (ad esempio, l'ente che gestisce il terminal).

Qualora ciò non sia possibile il conducente dovrà in ogni caso integrare detta annotazione manuale con i necessari dati identificativi dell'organo di polizia o dell'autorità che ha autorizzato lo spostamento del veicolo, allo scopo di consentire ogni eventuale riscontro sulla veridicità dei fatti indicati.

Si evidenzia, infine, come la nota orientativa comunitaria prenda in considerazione un'interruzione della pausa o del riposo solamente *«per alcuni minuti»*, che deve essere giustificata dal verificarsi di un evento straordinario ed eccezionale e non, viceversa, per istituire una prassi illegittima finalizzata a limitare i periodi di riposo prescritti in modo tassativo dalla normativa comunitaria.

L'inosservanza è riconducibile alla violazione prevista dai pertinenti commi dell'art. 174 C.d.S.

4. Obbligo di registrazione del riposo giornaliero

L'art. 15, paragrafo 2, del Reg. 3821/85 CEE, prescrive che *«Quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare l'apparecchio di controllo montato sul veicolo stesso, i periodi di tempi di cui al paragrafo 3, secondo trattino, lettere b), c) e d), devono:*

a) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo conforme all'allegato I (dispositivo analogico), essere inseriti sul foglio di registrazione a mano o mediante registrazione automatica o in altro modo, in maniera leggibile ed evitando l'insudiciamento del foglio; oppure

b) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato IB (dispositivo digitale), essere inseriti sulla carta del conducente grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo».

Dalla lettura della norma si evince, pertanto, che i periodi di riposo giornaliero[1] vanno registrati o inseriti manualmente sotto il simbolo 🛏 (lettino), anche quando il conducente si allontana dal veicolo portando con sé il foglio di registrazione o la carta tachigrafica.

L'inosservanza 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 in argomento.

5. Campo di applicazione del Reg. (CE) n. 561/2006 per determinati veicoli e trasporti stradali

L'art. 3, par.1, lett. h), del Reg. (CE) n. 561/2006, esclude dal suo campo di applicazione i trasporti stradali effettuati con *«veicoli o combinazioni di veicoli, di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di merci».*

Si ha pertanto che, se l'espletamento dell'attività di trasporto di cose viene effettuata con un complesso veicolare di massa complessiva fino a 7,5 tonnellate e la stessa avvenga a fini non commerciali, non vige l'obbligo di utilizzo del cronotachigrafo.

[1] Di cui all'art. 15, paragrafo 3, secondo trattino, lettera d) del Regolamento 3821/85 CEE.

* * *

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.

Dagli articoli 2, par. 1 lettera a), e 3, par. 1, lett. f), del Reg. (CE) n. 561/2006, si ricava che sono, altresì, esclusi dal campo di applicazione del citato Regolamento gli autoveicoli immatricolati per uso speciale[2], in quanto non adibiti espressamente al trasporto merci [3].

I veicoli utilizzati nell'attività di spurgo dei pozzi neri, per i quali in diverse occasioni si è posto il dubbio se siano da ritenere esentati o meno, non rientrano nell'ambito di applicazione del Reg. (CE) n. 561/2006, sia se immatricolati come autoveicoli ad uso speciale, a norma degli articoli prima citati (articolo 2, comma 1 lettera a), e articolo 3, comma 1, lett. f), del Reg. (CE) n. 561/2006) sia se immatricolati come autoveicoli per trasporti specifici, a norma del D.M. 20 giugno 2007, in relazione all'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del Reg. n. 561/2006. In questa seconda ipotesi l'esenzione è però limitata al territorio nazionale.

Analogamente, il citato decreto ministeriale esenta i veicoli impiegati nell'ambito dei servizi di nettezza urbana, ossia quei veicoli adibiti alla raccolta dei rifiuti, prelevati dal produttore o dalla pubblica via per essere trasportarti al primo centro di raccolta utile, anche se fuori dal territorio comunale in cui avviene la raccolta e se circolanti a vuoto. 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.

---

[2] Ad esempio i c.d. auto negozi.

[3] Trattandosi di una classificazione nazionale (art. 54, comma 1, lettera g), del CDS) corre l'obbligo di evidenziare che, nell'eventualità di circolazione di tali veicoli all'estero, può verificarsi che sia data una interpretazione diversa rispetto a quella sopra enunciata, in presenza di un differente quadro giuridico per i veicoli in questione.

* * *

6. Compilazione del modulo di controllo delle assenze dei conducenti. Soggetti autorizzati a sottoscriverlo

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. 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.

Il modulo in questione, secondo le disposizioni Comunitarie, 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 previsione di cui all'articolo 9, comma 1, del decreto legislativo in parola, secondo cui il modulo deve essere redatto in formato elettronico e stampabile, non esclude la possibilità di utilizzare dei moduli pre-stampati in formato elettronico e parzialmente compilati a mano, soprattutto nelle parti mutabili.

7. Attestazione del riposo settimanale

Il modulo attestante l'assenza del conducente di cui all'art. 12 del D. Lgs. 144/08 non serve a documentare l'effettuazione del riposo settimanale. Nell'ambito dell'attività settimanale del conducente, infatti, il riposo settimanale deve essere oggetto di documentazione attraverso le registrazioni dell'apparecchio di controllo.

* * *

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.

8. Consegna dell'attestato per ferie o malattie

L'attestato di cui al D.L.vo 144/08 deve essere consegnato in copia al conducente affinché lo possa esibire ad ogni controllo di polizia. 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 prendere 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 in fax o per via telematica.

9. Frazionamento delle interruzioni prescritte dal Reg. (CE) n. 561/2006

L'art. 7, Reg. (CE) n. 561/2006, prescrive che: *«Dopo un periodo di guida di quattro ore e mezza, il conducente osserva un'interruzione di almeno 45 minuti consecutivi, a meno che non inizi un periodo di riposo. Questa interruzione può essere sostituita da un'interruzione di almeno 15 minuti, seguita da un'interruzione di almeno 30 minuti; le due interruzioni sono intercalate nel periodo di guida in modo da assicurare l'osservanza delle disposizioni di cui al primo comma».*

La sequenza delle interruzioni richiamate nel secondo paragrafo della norma citata è pertanto tassativa e non può essere oggetto di inversione o modificazione.

L'inosservanza è riconducibile alla violazione di cui all'art. 174, comma 8 C.d.S.

A proposito di interruzioni e periodo di guida, è utile ricordare che nella determinazione del *«periodo di guida di quattro ore e mezza»* di cui al citato articolo 7, al termine del quale deve essere osservata l'interruzione di almeno 45 minuti o nell'ambito del quale devono essere intercalate le due interruzioni di almeno 15 e 30 minuti, deve essere presa in esame la sola attività di guida del veicolo e non anche le altre mansioni ([4]). Le attività diverse dalla guida, comprese nella definizione di orario di lavoro di cui al decreto legislativo n. 234/2007, potranno eventualmente essere valutate per il rispetto delle disposizioni di quest'ultimo decreto.

10. Campo di applicazione del Reg. (CE) n. 561/2006 per autobus di linea e veicoli adibiti al trasporto scolastico

Il Reg. (CE) n. 561/2006, ai sensi del suo art. 3, lett. a), non si applica ai trasporti stradali effettuati a mezzo di *«veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri»;* pertanto non sussiste l'obbligo dell'inserimento della carta tachigrafica del conducente e di registrare l'attività di guida attraverso il tachigrafo qualora la predetta percorrenza chilometrica non sia superata.

Se invece il servizio di linea ha un percorso superiore a 50 chilometri deve essere utilizzato il predetto dispositivo di registrazione e il conducente deve essere accompagnato dal modulo assenze, prescritto dal D. Lgs. 144/2008, relativamente ai giorni in cui ha guidato un veicolo in servizio di linea con percorso non superiore a

[4] Sono considerate mansioni diverse, ad esempio, l'attività di permanenza sul lavoro per assistere alle operazioni di carico e scarico ovvero di pulizia del veicolo.

50 chilometri, contrassegnando la voce n. 17: *«era alla guida di un veicolo non rientrante nell'ambito d'applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 o dell'accordo AETS»*.

Nel caso in cui un conducente guidi un veicolo esente dall'obbligo di cronotachigrafo e conduca sempre il medesimo veicolo, 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 assenze deve essere compilato, per giustificare l'assolvimento di altre mansioni diverse dalla guida ovvero la conduzione di veicoli esenti.

In relazione al campo di applicazione del Reg. (CE) n. 561/2006 non vi sono limiti ostativi affinché un autobus, munito di cronotachigrafo non funzionante, sia impiegato in servizio regolare di linea con un percorso non superiore a 50 chilometri.

Al riguardo giova chiarire 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.

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. In altri termini sono esentati i veicoli di cui trattasi che operano entro un raggio di 50 chilometri [5].

[5] Il viaggio di ritorno non va pertanto preso in esame nella determinazione chilometrica del percorso.

* * *

11. Decurtazione di punti nel caso di accertamento di più violazioni all'art. 174

Dal 1° gennaio 2008, ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 7, del Regolamento (CEE) n. 3821/85, nel corso dei controlli su strada, il conducente che guida un veicolo ricadente nel campo di applicazione dei Regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85 deve esibire i fogli di registrazione fino a 28 giorni precedenti e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo.

Data l'ampiezza del periodo è possibile riscontrare numerose irregolarità al Regolamento (CE) n. 561/2006, relative ai tempi di guida, di riposo e interruzioni, nel corso di una medesima verifica, irregolarità per le quali, ai sensi dell'articolo 174, commi 5, 6, 7 e 8, è prevista la decurtazione di punti.

Al riguardo l'articolo 126 bis, comma 1 bis, del Codice della Strada, prevede che *«qualora vengano accertate contemporaneamente più violazioni delle norme di cui al comma 1 possono essere decurtati un massimo di quindici punti. Le disposizioni del presente comma non si applicano nei casi in cui è prevista la sospensione o la revoca della patente».*

Il dato letterale della norma induce ad affermare che per applicare il «beneficio» di cui al citato comma (decurtazione massima di 15 punti anche quando le violazioni commesse prevedrebbero un punteggio superiore) si ha riguardo alla **contestualità dell'accertamento** e non necessariamente al fatto che le violazioni siano state commesse contestualmente.

Pertanto, in tali casi, la decurtazione massima da effettuare è di 15 punti, salvo essere prevista la sanzione accessoria della sospensione o della revoca della patente, e gli operatori su strada devono darne atto nel verbale di contestazione.

12. Durata massima della guida in due settimane consecutive e soglie percentuali

L'art. 6 comma 3 del Reg. (CE) n. 561/2006 stabilisce che i conducenti possono guidare al massimo 90 ore nell'arco di 2 settimane consecutive. La stessa norma impone peraltro che la durata massima di guida in una settimana non sia superiore a 56 ore. Pertanto, 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.

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 [6].

Sul punto occorre chiarire che la base di calcolo per determinare la soglia di eccedenza percentuale sulla quale parametrare la sanzione di cui all'art. 174, per il superamento del periodo di guida settimanale e bisettimanale è, rispettivamente, 56 ore e 90 ore [7].

Si coglie, infine, l'occasione per ricordare che dal 4 giugno 2010, all'art. 8, Reg. (CE) n. 561/2006, dopo il paragrafo 6 è stato aggiunto il paragrafo 6-*bis*[8], 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

---

[6] Esempio: 1° settimana 56 ore, 2° settimana 34 ore, 3° settimana 56 ore, 4° settimana 34: sequenza corretta
1° settimana 34 ore, 2° settimana 56 ore, 3° settimana 56 ore, 4° settimana 34: sequenza non corretta perché tra la 2° e la 3° settimana si superano le 90 ore.

[7] Si ribadisce quanto già precisato con la tabella allegata alla circolare prot. n. 300/A/11310/10/101/3/3/9 del 12/08/2010, che si allega (all. 4).

[8] Vedasi articoli 29 e 30 del Regolamento (CE) n. 1073/2009.

* * *

settimanale di dodici periodi di 24 ore consecutivi al massimo, a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, alle condizioni di cui alle successive lett. a), b), c) e d).

13. Notificazione delle violazioni al Regolamento (CE) n. 561/2006 accertate dall'esame dei dati scaricati dal tachigrafo digitale

In ordine alla possibilità di notificare al conducente, successivamente al controllo su strada, le violazioni alle norme di cui al Regolamento (CE) n. 561/2006 accertate dall'esame dei dati scaricati dal tachigrafo digitale del veicolo, relative ai 28 giorni precedenti al controllo stesso, si comunica che tale ipotesi non è espressamente contemplata tra i casi di contestazione differita dell'articolo 201 del Codice della Strada.

Tuttavia, considerato il notevole lasso di tempo necessario allo scarico e all'esame dei dati, all'eventuale verbalizzazione, spesso non compatibile con gli impegni del conducente e con le esigenze operative della pattuglia, si ritiene possibile la notificazione differita tenuto conto che l'obbligo di contestazione immediata sancito dall'articolo 200, comma 1, del Codice della Stradale, sussiste solo ***quando è possibile.***

Resta inteso che il *download* dei dati deve essere formalizzato in quanto atto di accertamento, ex articolo 13 legge 24 novembre 1981, n. 689, e che da tale data decorre il termine di 90 giorni per la notificazione al conducente e all'obbligato in solido dell'eventuale verbale di contestazione.

14. Circolazione di veicoli in aree private e computo delle attività diverse dalla guida

La circolazione di veicoli in aree private è sottratta all'ambito di applicazione delle disposizioni del Regolamento (CE) 561/2006. Perciò, ad esempio, l'attività svolta dal conducente di un veicolo tenuto al rispetto delle predette disposizioni

all'interno di un cantiere o di una cava è esclusa dal computo dell'attività di guida giornaliera. Tuttavia, poiché questa attività impegna il conducente in un lavoro che non gli consente di godere liberamente del proprio tempo, la stessa non può comunque essere considerata come riposo giornaliero o settimanale.

Ciò induce a ritenere che l'attività stessa debba essere comunque registrata. Tale registrazione, per i veicoli dotati di cronotachigrafo analogico, può avvenire attraverso annotazioni manuali sul foglio di registrazione in cui sia registrata l'attività come permanenza sul lavoro (simbolo ⚒). Per i veicoli dotati di tachigrafo digitale, invece, l'attività di cui trattasi può essere registrata selezionando sull'apparecchio di controllo l'opzione *«out of scope»* o equivalente.

Nel computo dei periodi di guida dei conducenti non devono essere ricompresi anche le «altre mansioni» svolte dal conducente che, viceversa, devono essere comprese nel computo generale dell'orario di lavoro per la verifica del rispetto dell'orario di lavoro e delle interruzioni di cui alla Direttiva 2002/15/CE, recepita con il D.Lgs. 234/2007.

15. Gabbia di contenimento della cavetteria e relativo sigillo posti sul retro dell'apparecchio di controllo digitale

La problematica riguarda la mancanza, prevalentemente su veicoli immatricolati in paesi comunitari diversi dall'Italia, della gabbia di contenimento della cavetteria e del relativo sigillo, posti sul retro dell'apparecchio di controllo digitale.

In passato si era ritenuto che l'apposizione di sigilli nella parte posteriore fosse obbligatoria solo in Italia e per veicoli italiani, in relazione a quanto previsto dall'articolo 10 del decreto-legge 6.2.1987, n.16, convertito in legge 30.3.1987, n. 132.

Data la natura regolamentare delle norme europee al riguardo [9] e onde evitare discriminazioni tra gli autotrasportatori di un Paese rispetto a quelli di altri Stati, si ritiene opportuno non contestare violazioni per la mancanza o la non integrità dei sigilli nella gabbia di contenimento della cavetteria posta sulla parte posteriore del cronotachigrafo digitale e comunque laddove non espressamente previsti dalle norme dei Regolamenti comunitari.

16. Corretta documentazione dell'attività di guida riferita ai precedenti 28 giorni in caso di guida «promiscua»

Dal 1° gennaio 2008, ai sensi dell'art. 15, par. 7, del Regolamento (CEE) 3821/85, come modificato dall'art. 26 del Regolamento (CE) 561/2006, è previsto che *«il conducente, quando guida un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I* - cioè un dispositivo analogico - , *deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli: i) i fogli di registrazione della giornata in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei ventotto giorni precedenti, ii) la carta del conducente se è titolare di una siffatta carta, e iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nella giornata in corso e nei ventotto giorni precedenti* (...) ».

Quando il conducente guida, invece, un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato IB – ossia digitale -, *«deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli: i) la carta di conducente di cui è titolare; ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nella giornata corso e nei ventotto giorni precedenti,* (...), *e iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al precedente comma nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I»* – cioè analogico.

[9] Regolamenti n. 2135/98 del 24/9/1998 e 1360/2002 del 13/06/2002.

* * *

Come si può vedere, i tempi di guida, le altre mansioni, le interruzioni e i periodi di riposo del personale viaggiante devono essere documentati mediante la carta del conducente ogni qualvolta questi utilizza un apparecchio di controllo digitale.

Pertanto, in caso di guida «promiscua» nei 28 giorni – ossia conduzione di veicoli con apparecchi analogici e digitale – il conducente in sede di controllo deve esibire:

- i fogli di registrazione (cd. dischi) 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.

Qualora per qualsiasi giustificata ragione (es. attesa del duplicato per furto, smarrimento, deterioramento, ecc.) 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 sanzionato, ai sensi dell'articolo 19 della legge 13 novembre 1978, n. 727, il conducente che esibisce la carta del conducente e non le stampe dell'attività svolta, ancorché l'organo di controllo non sia in grado, per qualsiasi motivo, di leggere la carta esibita.

17. Frequenza del riposo giornaliero e «multipresenza»

Come è noto, il numero di ore nell'arco del quale deve essere effettuato il riposo giornaliero dipende dal numero dei conducenti presenti a bordo del veicolo: entro 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale se

* * *

alla guida vi è un solo conducente; entro le 30 ore successive quando, invece, sono presenti a bordo più conducenti che si alternano alla guida (c.d. multipresenza).

Per potersi considerare «multipresenza», e quindi disporre di un ambito temporale di riferimento più ampio, occorre che il secondo conducente sia sempre a bordo del veicolo per tutta la durata del viaggio. L'unica limitata deroga a tale obbligo è prevista dall'articolo 4, lettera o), del Regolamento (CE) n. 561/2006, che consente di considerare «multipresenza» il caso in cui il secondo conducente non si trovi a bordo del veicolo per la prima ora dall'inizio del viaggio.

* * *

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
(Giuffrè)

IL DIRETTORE GENERALE
(Dr. Enrico Finocchi)

COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 7.6.2011
C(2011) 3759 definitivo

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 7.6.2011

Relativa al calcolo del periodo di guida giornaliero conformemente al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 7.6.2011

Relativa al calcolo del periodo di guida giornaliero conformemente al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85[1] e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, in particolare l'articolo 25, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) Il "periodo di guida giornaliero" è definito alla lettera k) dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006, come il periodo complessivo di guida 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;

(2) il periodo di riposo giornaliero è definito alla lettera g) dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006, come il periodo giornaliero durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e comprende sia il "periodo di riposo giornaliero regolare" sia il "periodo di riposo giornaliero ridotto": Il"periodo di riposo giornaliero regolare" è definito come ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 11 ore; in alternativa, il riposo giornaliero regolare può essere preso in due periodi, il primo dei quali deve essere di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione. Il "periodo di riposo giornaliero ridotto" è definito come ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore;

(3) L'articolo 8 paragrafo 2) del regolamento (CE) n. 561/2006 prevede che i conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero nell'arco di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale.

(4) Le autorità preposte degli Stati membri applicano norme differenti per il calcolo del periodo di guida giornaliero quando i conducenti non hanno preso i periodi di riposo completi previsti dal regolamento (CE) n. 561/2006.

---

[1] GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

(5) Queste differenze conducono ad un'applicazione non uniforme del regolamento (CE) n. 561/2006, dato che il mancato rispetto dei periodi di riposo può portare a diverse infrazioni con diversi livelli di gravità in conformità alla direttiva 2006/22/EC del Parlamento europeo e del Consiglio[2], e a seconda dello Stato membro in cui l'infrazione viene accertata. Di conseguenza, le informazioni scambiate tra gli Stati membri riguardo alle infrazioni, vengono condizionate da tale circostanza.

(6) Ciò lascia impregiudicato il fatto che il mancato rispetto delle disposizioni sui periodi di riposo di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 deve sempre essere considerato un'infrazione al detto regolamento.

(7) Ai fini di un'applicazione chiara, effettiva, proporzionata e uniforme delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 561/2006, è opportuno assicurare un'interpretazione armonizzata delle norme e una coerenza di approccio tra le autorità incaricate degli Stati membri e pertanto adottare un approccio raccomandato riguardo al problema in questione.

(8) La presente decisione è conforme all'opinione del comitato di cui all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85[3],

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Fatto salvo l'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006, l'approccio raccomandato al solo scopo di calcolare il periodo di guida giornaliero nel caso in cui il conducente non abbia preso i periodi di riposo completi di cui al regolamento (CE) n. 561/2006, è il seguente: il calcolo del tempo di guida giornaliero finisce all'inizio di un periodo di riposo ininterrotto di almeno sette ore. Il calcolo del tempo di guida giornaliero seguente inizia di conseguenza al termine del suddetto periodo di riposo di almeno sette ore.

---

[2] GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 35.
[3] GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 7.6.2011

Per la Commissione
Siim KALLAS
Il vicepresidente

PER COPIA CONFORME
Per la Segretaria generale,

Jordi AYET PUIGARNAU
Direttore della cancelleria

NOTA DI ORIENTAMENTO 4

Questione: registrazione dei periodi di guida con tachigrafi digitali quando i conducenti effettuano frequenti soste oppure operazioni di carico e scarico

Articolo: 1 del regolamento (CEE) n. 3821/85 con riferimento al regolamento (CE) n. 1360/2002 (allegato 1B)

Approccio da seguire:

Visto che i tachigrafi digitali registrano i dati con maggiore accuratezza di quelli analogici, è possibile che i conducenti che effettuino frequenti soste oppure operazioni di carico e scarico abbiano un numero maggiore di registrazioni di periodi di guida se utilizzano un tachigrafo digitale invece di un modello analogico. Questa situazione, che è temporanea e interessa principalmente le operazioni di trasporto per le consegne locali, durerà soltanto per il periodo transitorio in cui i tachigrafi analogici coesisteranno accanto a quelli digitali.

Per incoraggiare la rapida diffusione del tachigrafo digitale e garantire al tempo stesso ai conducenti equità di trattamento – indipendentemente dallo strumento di registrazione utilizzato – durante il periodo transitorio in questione gli organi nazionali di controllo dovrebbero poter applicare una certa tolleranza ai veicoli che effettuano soste frequenti o viaggi con frequenti operazioni di carico e scarico e che sono dotati di tachigrafo digitale.

Tuttavia, in ogni caso le autorità che controllano l'applicazione della regolamentazione sono tenute ad applicare la discrezione professionale. Inoltre, quando un conducente è al volante ed è impegnato in un'operazione di trasporto disciplinata dalla normativa, è considerato alla guida indipendentemente dalle circostanze in cui si trova (per esempio, in un ingorgo o a un semaforo).

Pertanto:

- gli Stati membri devono comunicare agli agenti incaricati dei controlli che, ai fini del controllo dei dati di un tachigrafo digitale, posso applicare una tolleranza massima di 15 minuti per un periodo di guida di quattro ore e mezza (4,5) per i veicoli che effettuano soste frequenti o viaggi con frequenti operazioni di carico e scarico, a condizione che tali situazione possano essere comprovate. Per esempio, la tolleranza può essere applicata sottraendo un minuto per periodo di guida continuato, fra soste, per un massimo di 15 minuti su un periodo di guida continuato di quattro ore e mezza (4,5);
- nell'applicare il criterio di discrezione, gli agenti incaricati del controllo devono tener conto delle circostanze e utilizzare le prove fornite al momento (come per esempio la prova concreta che il conducente ha effettuato frequenti soste oppure operazioni di carico e scarico), e devono verificare che la loro interpretazione non influisca sulla corretta applicazione della normativa in materia di orari di guida dei conducenti, incidendo così sulla sicurezza stradale.
- gli Stati membri possono utilizzare un software di analisi configurato per integrare un margine di tolleranza nei calcoli dei tempi di guida ma devono essere consci del fatto che in questo modo possono sorgere problemi connessi alla dimostrazione delle prove in una fase successiva. In ogni caso, la tolleranza non può superare la soglia di 15 minuti per blocco di quattro ore e mezza (4,5) di guida.
- la tolleranza non deve discriminare o svantaggiare i conducenti nazionali o internazionali e deve essere presa in considerazione solo per le operazioni in cui il viaggio prevede soste frequenti o multiple.

NOTA DI ORIENTAMENTO 3

Questione: ordinare l'interruzione di una pausa o di un riposo giornaliero o settimanale per spostare un veicolo in un terminal, in un parcheggio o in un'area frontaliera.

Articolo: 4, lettere d) e f), del regolamento (CE) n. 561/2006

Approccio da seguire: di solito, durante un riposo giornaliero o settimanale il conducente dovrebbe poter disporre liberamente del proprio tempo libero e quindi non dovrebbe essere obbligato a rimanere nelle vicinanze del proprio veicolo.

In generale, interrompere una pausa, un riposo giornaliero o settimanale resta un'infrazione (tranne quando si applica la "regola della nave traghetto" – articolo 9, paragrafo 1). Tuttavia, in un terminal o in un parcheggiopuò verificarsi all'improvviso una situazione anormale o un'emergenza che imponga di spostare un veicolo.

Di solito nei terminal è presente un conducente (dipendente del terminal) che, se necessario, sposta i veicoli. In caso contrario e se circostanze straordinarie impongono di spostare il veicolo, il conducente può interrompere il riposo solo su richiesta di un'autorità competente o di un responsabile del terminal autorizzato a ordinare lo spostamento dei veicoli.

In altri luoghi (per es. nei parcheggi, ai valichi di frontiera o in casi di emergenza), qualora ragioni oggettive di emergenza impongano di spostare un veicolo o qualora la polizia o un'altra autorità (per es. i vigili del fuoco, le autorità responsabili della gestione delle strade, le autorità doganali) ordinino di spostare un veicolo, il conducente deve interrompere la pausa o il riposo per alcuni minuti e tale interruzione non può essere considerata un'infrazione.

Se tale necessità si verifica, le autorità responsabili dell'attuazione negli Stati membri devono garantire una certa tolleranza sulla base della valutazione delle singole situazioni.

Questo tipo di interruzione della pausa o del riposo di un conducente deve essere registrato manualmente dal conducente e, se possibile, autenticato dall'autorità competente che ha disposto lo spostamento del veicolo da parte del conducente.

VERIFICA DEL PERIODO DI GUIDA SETTIMANALE E BISETTIMANALE			
CALCOLO RISPETTO ALLE 56 ORE SETTIMANALI		CALCOLO RISPETTO ALLE 90 ORE BISETTIMANALI	
Percentuale	Eccedenza	Percentuale	Eccedenza
Entro il 10%	Fino a 5 ore e 36 minuti. Pertanto rientra in tale casistica un periodo di guida settimanale fino a 61 ore e 36 minuti. **Si applica a carattere residuale il comma 4° dell'art 174 del Nuovo Codice della Strada (che fa generico riferimento al superamento della durata dei periodi di guida, che possono essere giornalieri, settimanali o bisettimanali).**	Entro il 10%	Fino a 9 ore. Pertanto rientra in tale casistica un periodo di guida settimanale fino a 99 ore. **Si applica a carattere residuale il comma 4° dell'art 174 C.d.S. (che fa generico riferimento ai periodi di guida, che possono essere giornalieri, settimanali o bisettimanali).**
Oltre il 10% ma entro il 20%	Da 5 ore e 37 minuti fino a 11 ore e 12 minuti. Pertanto rientra in tale casistica un periodo di guida settimanale che risulti compreso tra le 61 ore e 37 minuti e le 67 ore e 12 minuti.	Oltre il 10% ma entro il 20%	Da 99 ore e 1 minuto fino a 18 ore. Pertanto rientra in tale casistica un periodo di guida settimanale che risulti compreso tra le 99 ore e 1 minuto e le 108 ore.
Oltre il 20%	Oltre 11 ore e 12 minuti. Pertanto rientra in tale casistica un periodo di guida settimanale che risulti superiore a 67 ore e 12 minuti.	Oltre il 20%	Oltre 108 ore. Pertanto rientra in tale casistica un periodo di guida settimanale che risulti superiore a 108 ore.