



Paola Galantino

**La disciplina sociale europea
nel trasporto passeggeri con autobus: lo stato dell'arte**

Di cosa parliamo oggi...

Il Pacchetto Mobilità I - stato dell'arte

Il Regolamento 561/2006: follow-up

Le nuove regole per i servizi occasionali

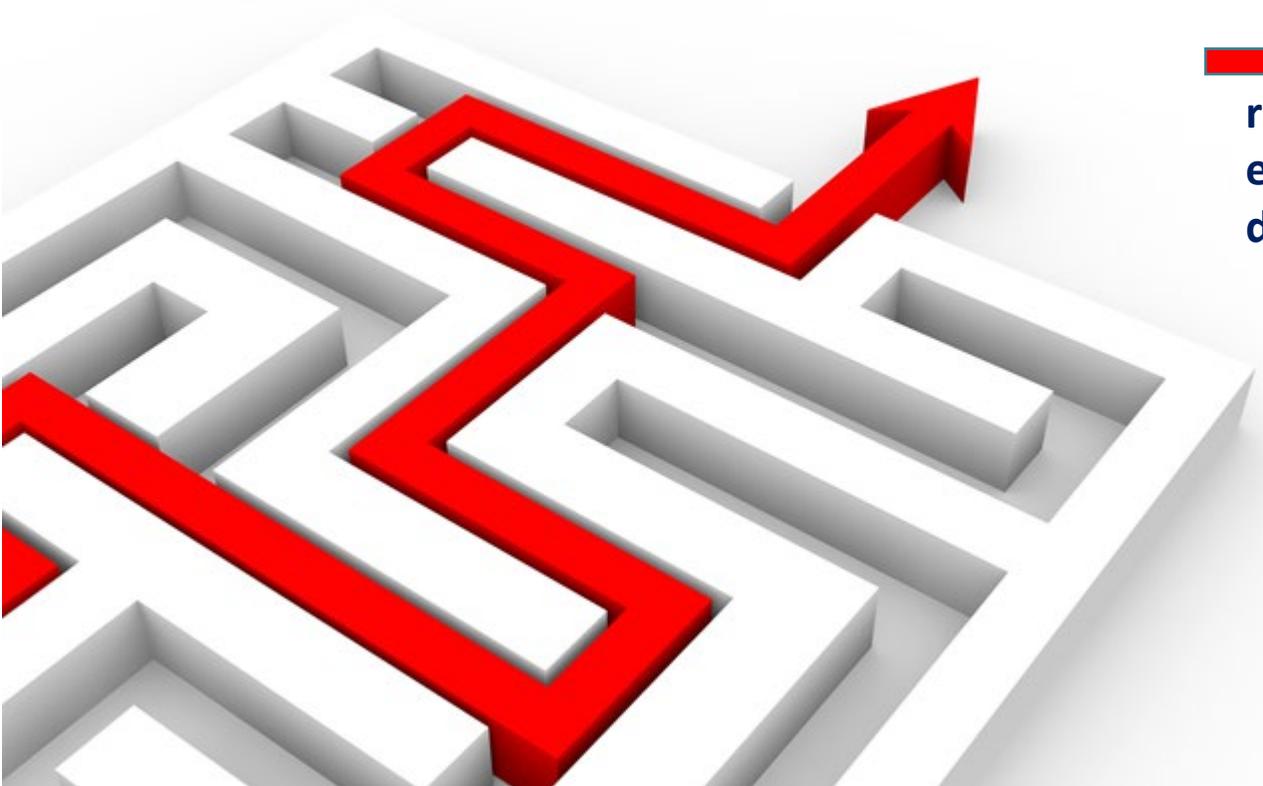
Le prassi nazionali e la giurisprudenza

Aspetti operativi

Il tachigrafo digitale – adempimenti retrofit e obbligo formativo



Regolamento (CEE) 543/69 del Consiglio **25.3.1969**



→ processi e tendenze evolutive legati a fenomeni rilevanti (digitalizzazione, connettività, transizione energetica, re-skilling) che stanno cambiando i meccanismi di governance degli operatori.

→ evoluzione normativa: Pacchetto Mobilità I = revisione profonda del quadro legislativo sia in termini di magnitudo, sia qualitativamente in termini di interdipendenza normativa.

→ Tachigrafo «smart»: rivoluzione del settore dei trasporti tracciando la strada alla digitalizzazione, garantendo una concorrenza più equa, condizioni di lavoro più sicure per gli autisti e una gestione delle flotte più efficiente.



Il Pacchetto Mobilità I - stato dell'arte



REGOLAMENTO n. 2020/1054/UE

- CLAUSOLA DI REVISIONE (art. 8 reg. 561/06)
- AREE DI PARCHEGGIO «SAFE&SECURE» (art. 8 bis reg. 561/06)

Regolamento 7.4.2022 n. 2022/1012/UE

REGOLAMENTO n.2020/1055/UE

- ATTRAVERSAMENTO DI FRONTIERA (dal Febbraio 2022)

- RIENTRO NEL PAESE DI STABILIMENTO

- ORGANIZZAZIONE IMPRESA E RESPONSABILITA'

FAQ COMMISSIONE UE 25.5.2022

DIRETTIVA 2006/22/CE CONTROLLI

- SCENARI DISTACCO TRASPORTO PASSEGGERI

DIRETTIVA 2020/1057/UE

- D.Lgs 23.2.2023 n.27

Modifiche al D.Lgs 144/2007

Tavolo tecnico permanente MIT -DM 4.10.2023



REGOLAMENTO n. 2020/1054/UE

➤ **CHIARIMENTI COMMISSIONE UE
2020/2021 (parte I e parte II)**

- Ritorno conducenti presso sede/residenza per riposo settimanale
- Divieto riposo settimanale regolare a bordo
- Riposo del conducente che accompagna il bus su traghetto/treno
- Superamenti periodi guida giornalieri/settimanali
- Multipresenza
- Attraversamento frontiera - inserimento Paese

➤ **CHIARIMENTI MINISTERO INTERNO 16.3.2021**

➤ **TRACE 2 12.12.2023**



Efficient and harmonised enforcement of Mobility
Package1

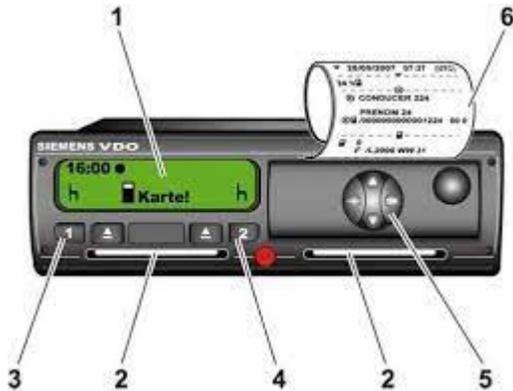
WORK IN PROGRESS.... IRU-ROADPOL accordo con organi di controllo UE per migliorare il trattamento dei conducenti durante i controlli su strada

Implementazione Pacchetto Mobilità I - stato dell'arte

REGOLAMENTO Esecuzione n.2021/1228

Sondaggio IRU

La sostituzione NON è necessaria SOLO SE il veicolo è impiegato per trasporto nazionale senza attraversare i confini



Nuovo immatricolato

- Dal 21 agosto 2023
 - Regolamento 7.4.2022 n. 2022/1012/UE
- Dal 1° gennaio 2024

Retrofit

- Entro 31 dicembre 2024
- Entro 18 agosto 2025

Veicoli adibiti a servizi transfrontalieri e internazionali

Cronotachigrafi analogici
Tachigrafi digitali Gen1ver.1

Tachigrafi digitali Gen2 ver.1

I veicoli immatricolati nei Paesi "AETR" devono essere conformi al Reg.n.561/2006 quando sono impegnati in trasporti effettuati interamente all'interno dell'Unione o tra l'Unione, la Svizzera e i Paesi del SEE

Retrofit tachigrafo - impatti operativi

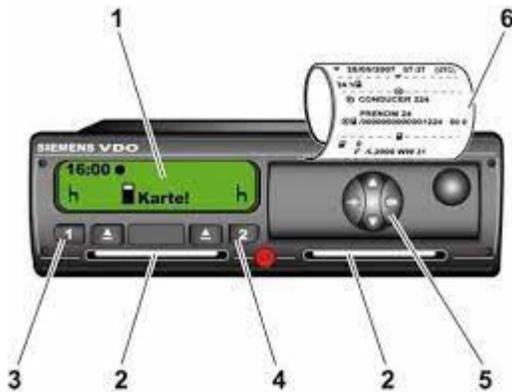
Su operazioni internazionali - distacco

- **Attraversamenti di frontiera – annotazione paese**
- **Esenzioni per attività aggiuntive trasporti bilaterali «1+1 – 0+2»**
 - Dal 21 agosto 2023: esente solo il veicolo munito del tachigrafo Gen.2 vers.2

Su accertamenti su strada

Sanzioni art. 179 Codice della strada

- sanzioni pecuniarie (866€ - 3.464.000€)
- sanzioni accessorie (sospensione punti patente)
- eventuale fermo amministrativo in caso di mancata successiva regolarizzazione + eventuale trasmissione del verbale di accertamento all'ufficio metrico della CCIAA, UMC e INL territoriale oltre che ripercussioni sulla titolarità della licenza/autorizzazione in caso di ripetute violazioni).





Il regolamento 561/2006: follow-up

Il campo di applicazione

Il reg. 561/06 si applica al trasporto su strada effettuato a mezzo di veicoli atti a trasportare più di 9 persone, conducente compreso e destinati a tale scopo (art.2). Per "trasporto su strada" si intende "*qualsiasi spostamento, interamente o in parte su strade aperte ad uso pubblico, a vuoto o a carico, di un veicolo adibito al trasporto di passeggeri*" (art.4)

IL REG. 561/06 SI APPLICA A:

TRASPORTI STRADALI, A CARICO O A VUOTO, IN SRL PERCORSO > 50 KM

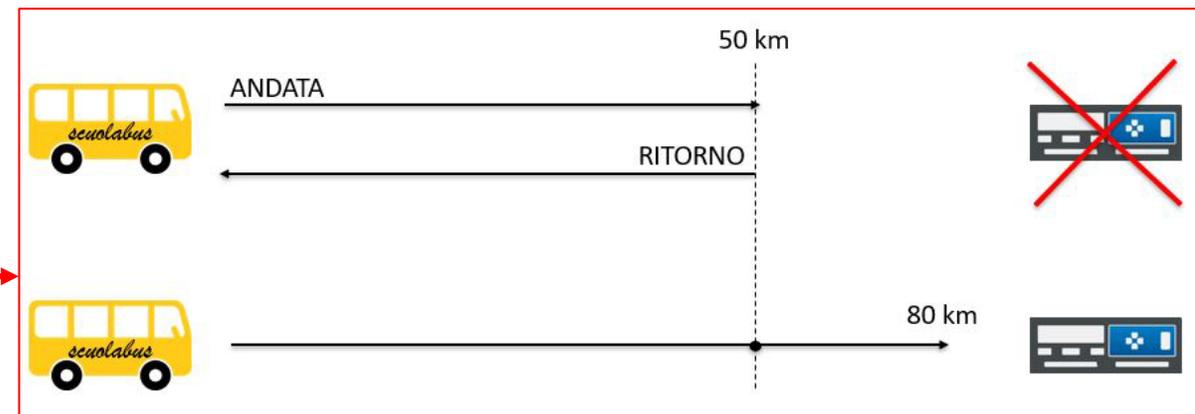
SRL CON PERCORSO > 50KM

SERVIZIO DI NOLEGGIO CON CONDUCENTE

SERVIZI DI NOLEGGIO PER GITE SCOLASTICHE

SERVIZI DI TRASPORTO SCOLASTICO:
(Circ. ministeriale 2011+DM 1997)

DIPENDE



Il campo di applicazione

IL REG. 561/06 NON SI APPLICA A VEICOLI ADIBITI A :

- SRL, URBANI ED EXTRAURBANI, CON PERCORSO < 50 KM [*] **NO**
- CON PIÙ DI 9 POSTI, COMPRESI SCUOLABUS E MINISCUOLABUS, CON PERCORSO < 50 KM [**] **NO**
- CIRCOLANTI PER PROVE TECNICHE O PER RIPARAZIONI **NO**
- SRL SPECIALIZZATI (maestranze, domicilio e luogo di lavoro, organizzato dal datore) **CON PERCORSO <50 KM NO**
[CGUE C-245/15 – 2.3.2017]

[*] disciplina orario di lavoro personale viaggiante dettata da Legge n. 138/1958 e RDL 2328/1923.

[**] Caso di autobus in servizio pubblico di linea utilizzati anche in corse "fuori linea" (distrazione di autobus da servizio di linea a servizio di noleggio con conducente) sono tenuti all'installazione del tachigrafo.

Il campo di applicazione – il percorso

Percorso =/ > 50km ----- il veicolo (e il conducente) è soggetto al reg. 561/06 e deve montare tachigrafo digitale.

Percorso compiuto in ciascuna corsa < 50 km i conducenti sono esenti da uso tachigrafo e rispetto normativa sociale.

La distanza (effettiva e non radiale) può essere individuata facendo riferimento:

- all'orario di servizio oppure
- ad una mappa o navigatore satellitare.



Interpretazione non univoca
a livello europeo

Lunghezza complessiva linea autorizzata al servizio oppure, se la linea è costituita da una o più tratte, ciascuna integra autonomi frammenti di servizio disciplinati da distinti programmi di esercizio, il percorso va riferito a tali tratte.

Considerando n. 24 "Gli SM dovrebbero stabilire regole opportune per i veicoli impiegati nei SR di trasporto passeggeri operanti entro un raggio di 50 km. Tali regole dovrebbero garantire un livello di tutela adeguato per quanto attiene a tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo disciplinati."

In ogni caso, ove il conducente sia impiegato su percorsi che a volte superano e a volte no i 50 km occorre registrare questi ultimi, per i quali non viene azionato il tachigrafo, sulla carta tachigrafica o sul retro del disco, qualora facciano parte della stessa giornata lavorativa, oppure, facoltativamente, sul modulo di controllo delle assenze.

Il campo di applicazione – il percorso

INTERPRETAZIONE MINISTERIALE

Min. Lavoro Interpello 24/2008

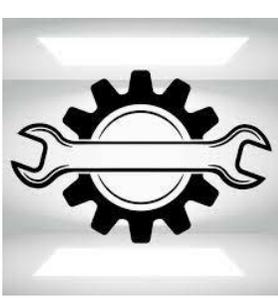
«quando il percorso compiuto in ciascuna corsa non supera i 50km, il conducente è esentato. E' escluso criterio della "cumulabilità" delle singole tratte e/o linee eseguite dallo stesso conducente, dando così rilevanza – ai fini dell'applicazione - alla sola circostanza che il percorso risulti superiore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

Min. Interno Nota 27.5.2015

«per SRL con percorso inferiore ai 50km deve intendersi la corsa effettuata per una destinazione predeterminata, su un itinerario risultante dal titolo autorizzativo esteso al max 50km, ancorché ripetuta o effettuata su linee diverse purché singolarmente non superiore a 50km»



Il campo di applicazione – prove su strada



VEICOLI SOTTOPOSTI A PROVE SU STRADA A FINI DI MIGLIORAMENTO TECNICO/RIPARAZIONE/MANUTENZIONE

Necessario accertare natura e scopo viaggio per verificare esenzione → (richieste documentali + dichiarazioni) -

L'esenzione NON si applica quando il veicolo viene sottoposto a un controllo periodico obbligatorio.

Esempio attività esente = meccanico impegnato in viaggio per verifica della corretta riparazione dello sterzo

Sono esenti i veicoli sottoposti a prove su strada a fini di sviluppo e miglioramento tecnico del mezzo, riparazione o manutenzione e i veicoli nuovi o ricostruiti non ancora messi in servizio.



Sono esenti veicoli:

- che circolano per prove su strada finalizzate al miglioramento tecnico del mezzo (o di suoi componenti);
- che dimostrano di dover raggiungere officine riparazione/manutenzione, anche se non immatricolati e dotati di targa prova.
- nuovi sottoposti a controlli di sviluppo o a trasferimento presso allestitori o sedi di vendita;
- riparati, adattati, allestiti, ricostruiti o riprogettati sottoposti a test su strada prima dell'uso.

Accertamento natura e scopo viaggio= di norma, i veicoli **dovrebbero essere vuoti** e comunque mai impegnati in attività di trasporto. **DUBBIA** l'esenzione per le operazioni di revisione periodica **ma si deve ritenere che tale esenzione sia certamente applicabile se il conducente, in quella giornata, non svolge altra attività di guida per trasporto di cose o persone.**

Il campo di applicazione

IL PERCORSO TRA DEPOSITO E CAPOLINEA

Il percorso, e relativi chilometri, fatto dal conducente per spostarsi tra il deposito e il punto di partenza della corsa di servizio che egli effettuerà o anche tra due depositi prima della partenza, fa parte del viaggio ed è, perciò, soggetto al campo di applicazione del reg. 561/2006.

MA, quando l'attività del conducente consiste esclusivamente nello spostamento a vuoto del veicolo prima di raggiungere il punto di partenza della corsa che, successivamente, viene effettuata da un diverso conducente, si deve ritenere che egli non sia sottoposto alle norme richiamate in quanto non svolge servizio di trasporto di passeggeri.

Il tema, tuttavia, è ancora oggetto di dubbio e dibattito in ambito europeo.



L'attività prevalente

- ❖ **COMMISSION CLARIFICATION 5** – Recording of a mixed activity of 'in' and 'out' of scope driving clarification provided by the EC services to the Italian organization ANAV - (letter of 23.7.2007) .
- ❖ **INTERPELLO ML n. 27/2009** – «la scelta sul regime della durata massima dell'orario di lavoro e dei riposi giornalieri e settimanali da applicare dovrà seguire un criterio di prevalenza rispetto alle attività normalmente svolte dal lavoratore interessato».

Nel caso in cui il conducente sia impiegato su percorsi che a volte superano e a volte no i 50 km occorre registrare questi ultimi, per i quali non viene azionato il tachigrafo, sulla carta tachigrafica del conducente o sul retro del foglio di registrazione, qualora facciano parte della stessa giornata lavorativa, oppure, facoltativamente, sul modulo di controllo delle assenze.

Ispettorato nazionale del lavoro
Circ. n.61 del 14.1.2021



CASO 1 - l'intera **attività di guida**, giornaliera e settimanale, costituita da corse singolarmente non superiori a 50 chilometri - si applica la norma nazionale. Qualora invece si tratti di un percorso "misto" (se, cioè, **anche una sola attività di guida superi tali limiti**), va applicata la norma comunitaria. Resta inteso che, qualora il conducente nel corso di due settimane consecutive non abbia usufruito del riposo settimanale integrale ma di quello ridotto, dovrà provvedersi alla sua compensazione fino a raggiungere i termini legali.

CASO 2 - Lavoratori che, pur rientrando nel campo di applicazione del regolamento, svolgano **ulteriori attività rispetto a quella di guida**. In tal caso, secondo la circolare, va applicata la normativa sull'orario di lavoro relativa sull'attività svolta in maniera prevalente. Con la possibilità, qualora non sia facilmente individuabile, di applicare la normativa di maggior tutela, che sia cioè più favorevole al lavoratore.

E NEGLI ALTRI PAESI EUROPEI???



La Giurisprudenza



Nozione di percorso

Servizio occasionale con percorso inferiore a 50km



Campo di applicazione

Servizio casa-lavoro con percorso inferiore a 50km



Extra-territorialità

Attività mista



Nuovi orientamenti?

Il periodo di guida

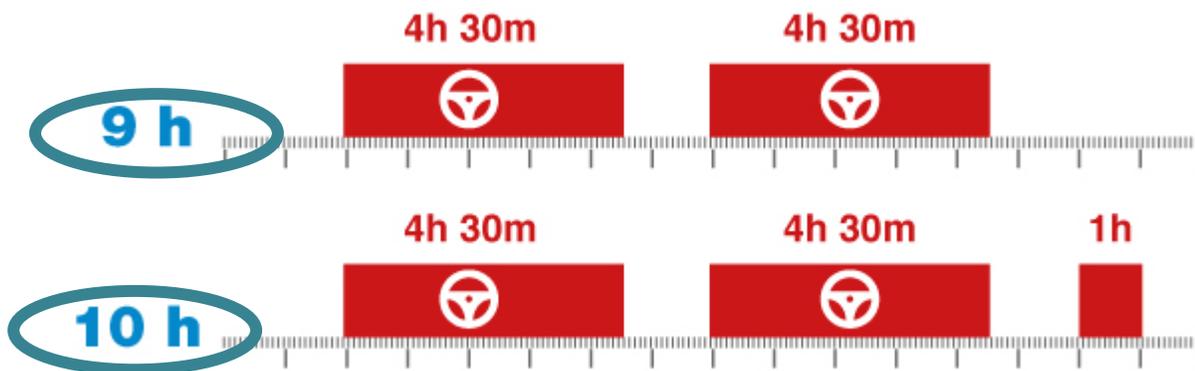
Art. 6 Reg. 561/2006

Max tempo di **guida giornaliera**: 9h

Max tempo di guida giornaliera: 10h max 2/week

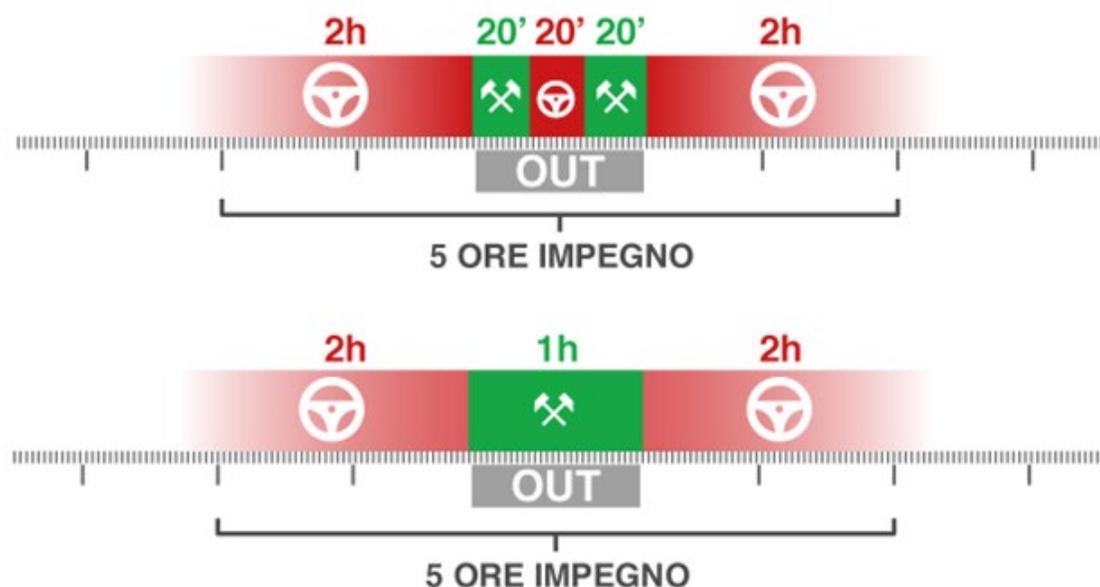
Max **guida settimanale***: 56h

Max guida in due settimane: 90h



*Fermo il rispetto orario di lavoro settimanale massimo (D.Lgs 234/07)

La funzione OUT OF SCOPE



Quando un veicolo dotato di tachigrafo digitale viene impiegato in aree private o in attività o servizi esentati dal campo di applicazione il conducente deve impostare manualmente tale attività affinché l'apparecchio la registri correttamente. In tal caso va inserita la funzione «out of scope» (articolo 6, par. 5 Reg. 561/2006).

Cos'è?

Che vantaggi per i conducenti?

Come inserire la funzione OUT?

Va usata con o senza scheda tachigrafica?

Si può usare anche con il disco analogico?

Circolare interministeriale 22.7.2011 +
TRACE UE - La "guida al di fuori dell'ambito di
applicazione" deve sempre essere calcolata come
"altro lavoro".

Altre mansioni

“altre mansioni” = tutte le attività diverse dalla guida comprese nella definizione di orario di lavoro [D.Lgs 234/2007], + ogni operazione svolta per il datore di lavoro dentro o fuori il settore dei trasporti.

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



Art. 6, paragrafo 5 sostituito * :

Il conducente registra fra le “altre mansioni” i periodi di cui all’art. 4, lett. e), e quelli trascorsi alla **guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dall'ambito di applicazione** nonché “i tempi di disponibilità” ... Tali dati sono registrati manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, o grazie al dispositivo di inserimento dati manuale del tachigrafo.

- Carico e scarico e sorveglianza operazioni
- pulizia e manutenzione veicolo;
- altra operazione per garantire sicurezza veicolo;
- adempimenti obblighi legali o regolamentari
- formalità amministrative di polizia, di dogana, di immigrazione ecc.
- permanenza sul lavoro in attesa istruzioni
- qualsiasi operazione svolta per datore o per altro datore
- periodi attesa per carico e scarico, qualora non se ne conosca in anticipo la durata probabile (prima partenza o poco prima inizio effettivo del periodo considerato) oppure secondo condizioni generali negoziate parti sociali e/ o definite dalla Legge
- guida altro veicolo in operazioni commerciali fuori campo applicazione**

*dall'agosto 2020

Le interruzioni alla guida

Art. 7 Reg. 561/2006

«1. Dopo un periodo di guida di 4 ore e mezza, il conducente deve effettuare un'interruzione ininterrotta di almeno 45 minuti, a meno che non effettui un periodo di riposo.

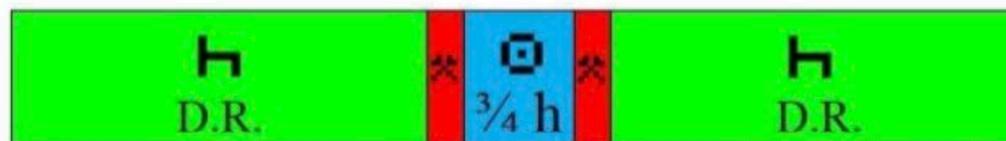
2. Questa pausa può essere sostituita da una pausa di almeno 15 minuti seguita da una pausa di almeno 30 minuti ciascuna, distribuita sul periodo in modo da rispettare le disposizioni del primo paragrafo.

2bis...[nuovo comma introdotto dal Reg. 1258/2024 dal 22.5.2024]

3. *Un conducente impegnato in una multipresenza può fare una pausa di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che il conducente che fa la pausa non sia impegnato ad assistere il conducente alla guida del veicolo.»



Driver A

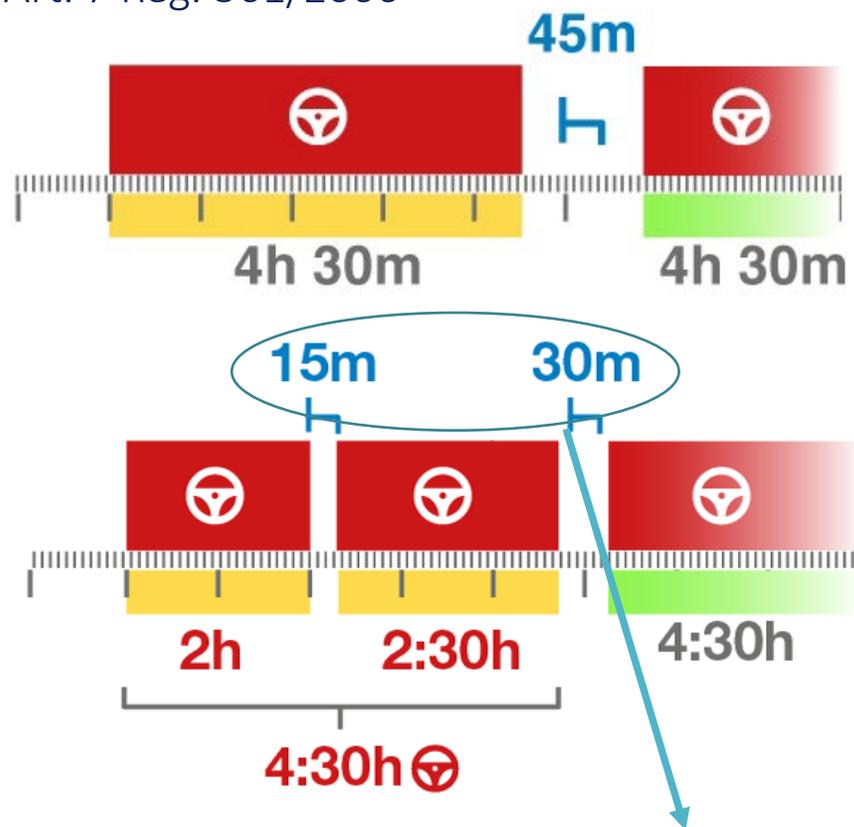


Driver B

Il caso non è consentito perché il conducente A non si trova in una situazione di multipresenza. I 45 minuti in cui il conducente A non guida non sono considerati un'interruzione.

Le interruzioni alla guida

Art. 7 Reg. 561/2006



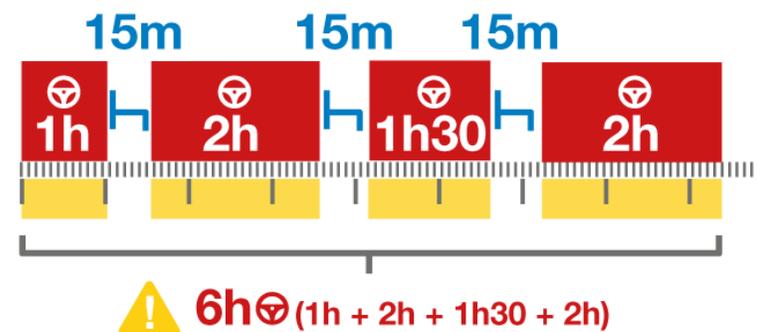
Se si effettua un'interruzione qualificante (almeno 45' o 15'+30') prima di aver accumulato 4h ½ di guida, il calcolo ricomincia da capo.

Circ. interministeriale 22.7.2011

Circ. M. Interno 20.6.2012

Max guida continuativa: 4h ½

Le 4h ½ devono comprendere una interruzione di 45' oppure un periodo di almeno 15' seguito da un ulteriore periodo di almeno 30', oppure, le 4h ½ devono essere seguite da un'interruzione di 45', PRIMA di riprendere un altro periodo di guida.



NO

Quando emerge un'infrazione, i periodi di guida registrati tra i periodi di riposo o di interruzione qualificati si accumulano. **In questo modo si stabilisce la gravità dell'infrazione.**

Le interruzioni alla guida

NOVITÀ

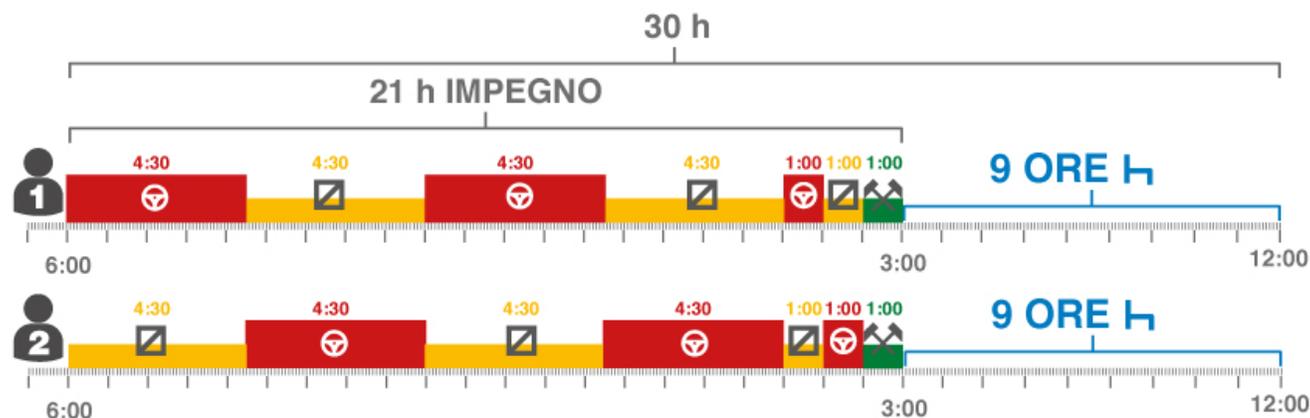
il paragrafo 3*: «il conducente in situazione di multipresenza può effettuare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che il conducente che effettua l'interruzione non sia impegnato ad assistere il conducente che guida il veicolo»



«L'interruzione può certamente durare più di 45' se osservata all'esterno del veicolo. L'interruzione fruita all'interno del veicolo in movimento deve essere di 45' consecutivi, come previsto dal nuovo (terzo) paragrafo. Il tempo rimanente trascorso nel veicolo seduto vicino al conducente che guida effettivamente il veicolo deve essere registrato come periodo di disponibilità, come specificato all'art. 3, lettera b), co.3, della Dir. 2002/15/CE.» [FAQ Commissione UE 2021]

Pausa frazionata in caso di multipresenza ?? – In linea di principio è possibile «Tuttavia, sembrerebbe impraticabile suddividere l'interruzione in situazioni di multipresenza, in quanto ciò significherebbe che il secondo conducente guida per soli 15' mentre il primo effettua un'interruzione e poi passa la guida a questo, o che il primo conducente effettua un'interruzione di 15' durante l'intero periodo di 4,5h di guida dell'altro conducente.» [FAQ Commissione UE 2021]

Poiché le attuali versioni dei tachigrafi non consentono di registrare le interruzioni in un veicolo in movimento, è prassi comune tra le autorità considerare come un'interruzione il **periodo consecutivo di 45' della disponibilità del conducente in multipresenza.** [FAQ Commissione UE 2023]





Interruzioni alla guida e interruzioni al lavoro

Le interruzioni alla guida (art. 7 Reg. 561) non devono sommarsi ai riposi intermedi (art. 5 D.Lgs 234)

Il conducente che svolge la propria attività di guida, fruendo delle dovute pause/interruzioni ai sensi dell'art. 7, nell'arco delle 6 ore, non è obbligato a fruire dell'interruzione al lavoro di 30'.

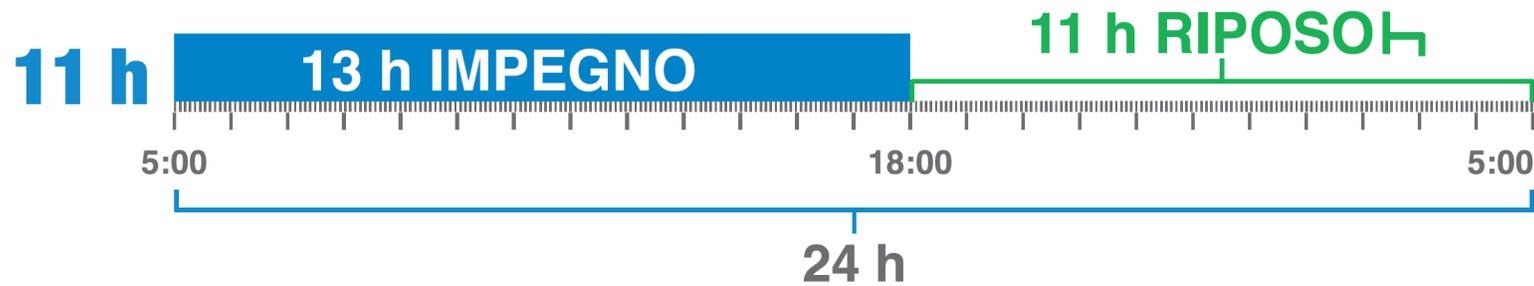
La disciplina del D.lgs. 234/2007 non si sovrappone al reg. 561/06; tutti gli aspetti disciplinati dal regolamento concorrono o in alcuni casi prevalgono sulle analoghe disposizioni del D.lgs 234/2007

Le interruzioni ex art.7 rispondono alla duplice finalità di interrompere l'attività (di guida) e quindi l'attività lavorativa, **soddisfacendo pienamente la finalità di tutela** cui sono preposte entrambe le norme.

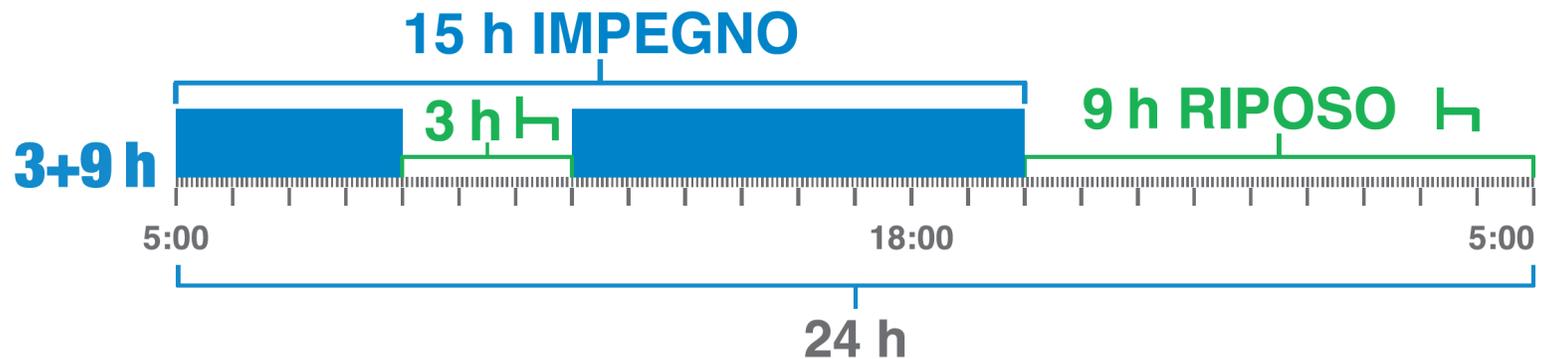
<<In coerenza con ciò, nel caso di guida a squadre, il tempo trascorso a fianco del conducente – definito tempo di disponibilità e non già tempo di lavoro – può assolvere alle finalità previste dall'art. 5, vale a dire quale interruzione dell'attività lavorativa>>. (cfr. Min. Interno 20.6.2012)

Valutare coerenza con nuova norma multipresenza!

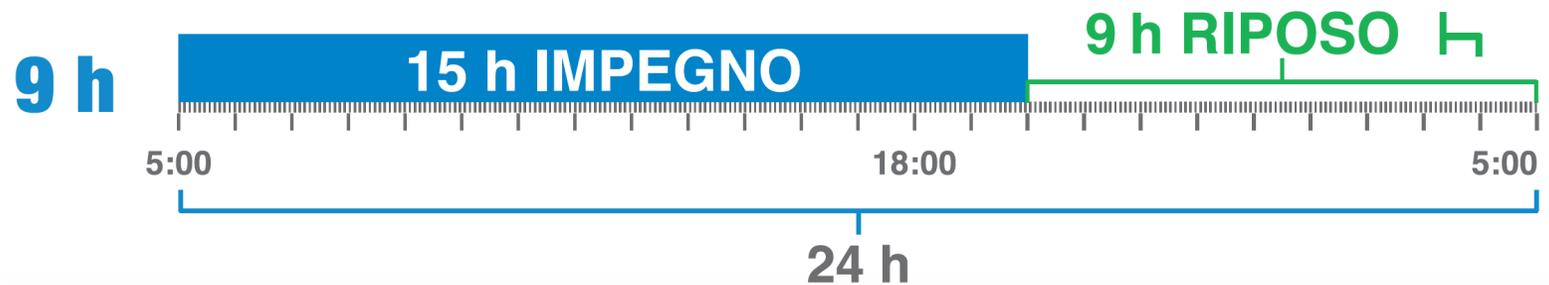
L'impegno giornaliero



**RIPOSO GIORNALIERO
REGOLARE = 11 ORE (tutti i giorni)**



**RIPOSO GIORNALIERO
REGOLARE
FRAZIONATO = 3+9 ORE
(tutti i giorni)**

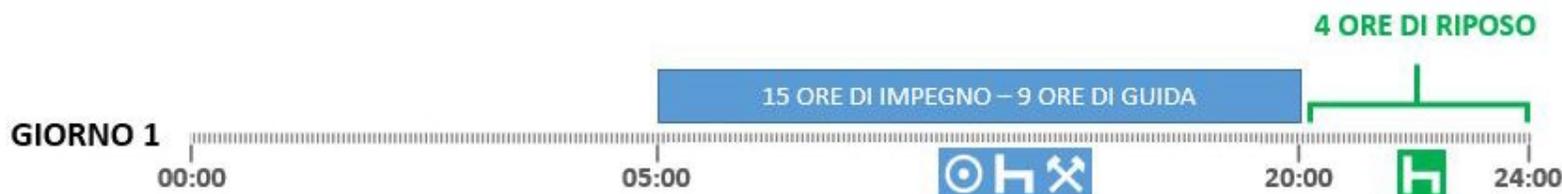


**RIPOSO GIORNALIERO
RIDOTTO =
9 ORE (massimo 3 volte a settimana)**

L'impegno giornaliero - sanzioni

Decisione COM 2011/3759/UE - ha raccomandato di applicare entrambe le sanzioni (guida eccessiva + mancato riposo), solo quando il riposo risulti inferiore a 7 ore, ferma restando comunque l'infrazione per omesso riposo.

NB se il riposo fosse di 7 ore la sanzione sarebbe solo una (mancato riposo).



Riposo giornaliero inferiore a 9 ore ma non inferiore a 7: **SANZIONE PER MANCATO RIPOSO € 578,67**
10 PUNTI CQC

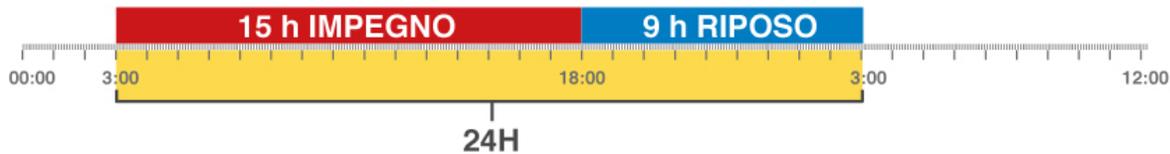


Riposo giornaliero inferiore a 7 ore:
SANZIONE PER MANCATO RIPOSO € 578,67
10 PUNTI CQC + SANZIONE PER ECCESO DI GUIDA (nell'ipotesi di somma superiore a 12 ore) € 578,67
10 PUNTI CQC

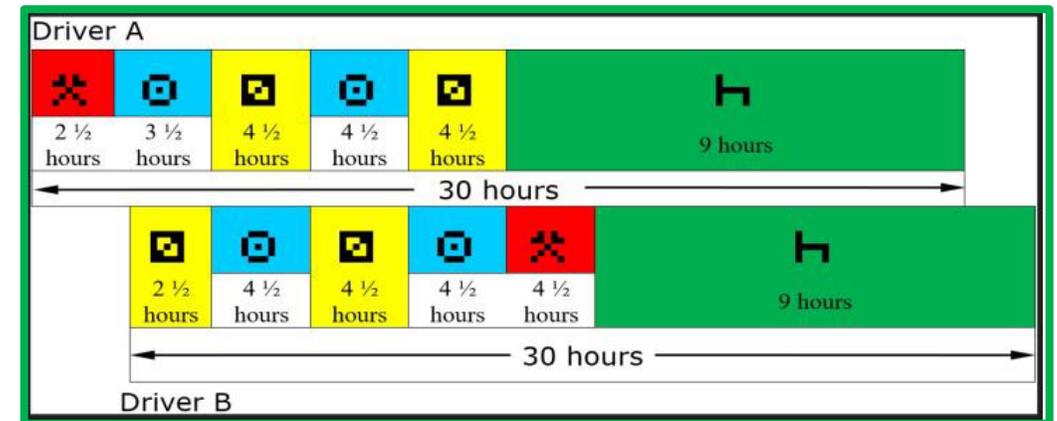
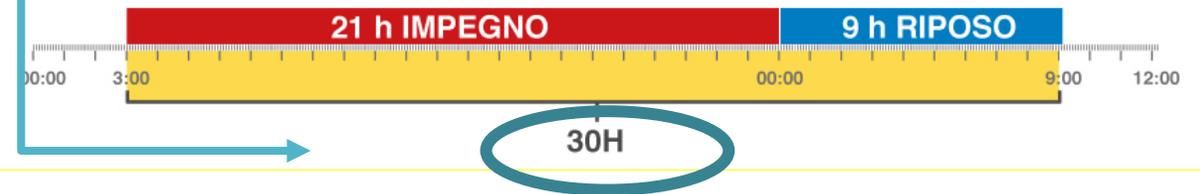
La multipresenza

Multipresenza = almeno 2 conducenti durante un periodo di guida compreso tra 2 riposi. Solo la prima ora la co-presenza è facoltativa, poi obbligatoria fino alla fine del servizio. I conducenti, rispettando il riposo giornaliero minimo di almeno 9h nell'arco di 30h dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale, possono essere impegnati sino a 21h nell'arco di un periodo di 30 ore

TURNO SINGOLO

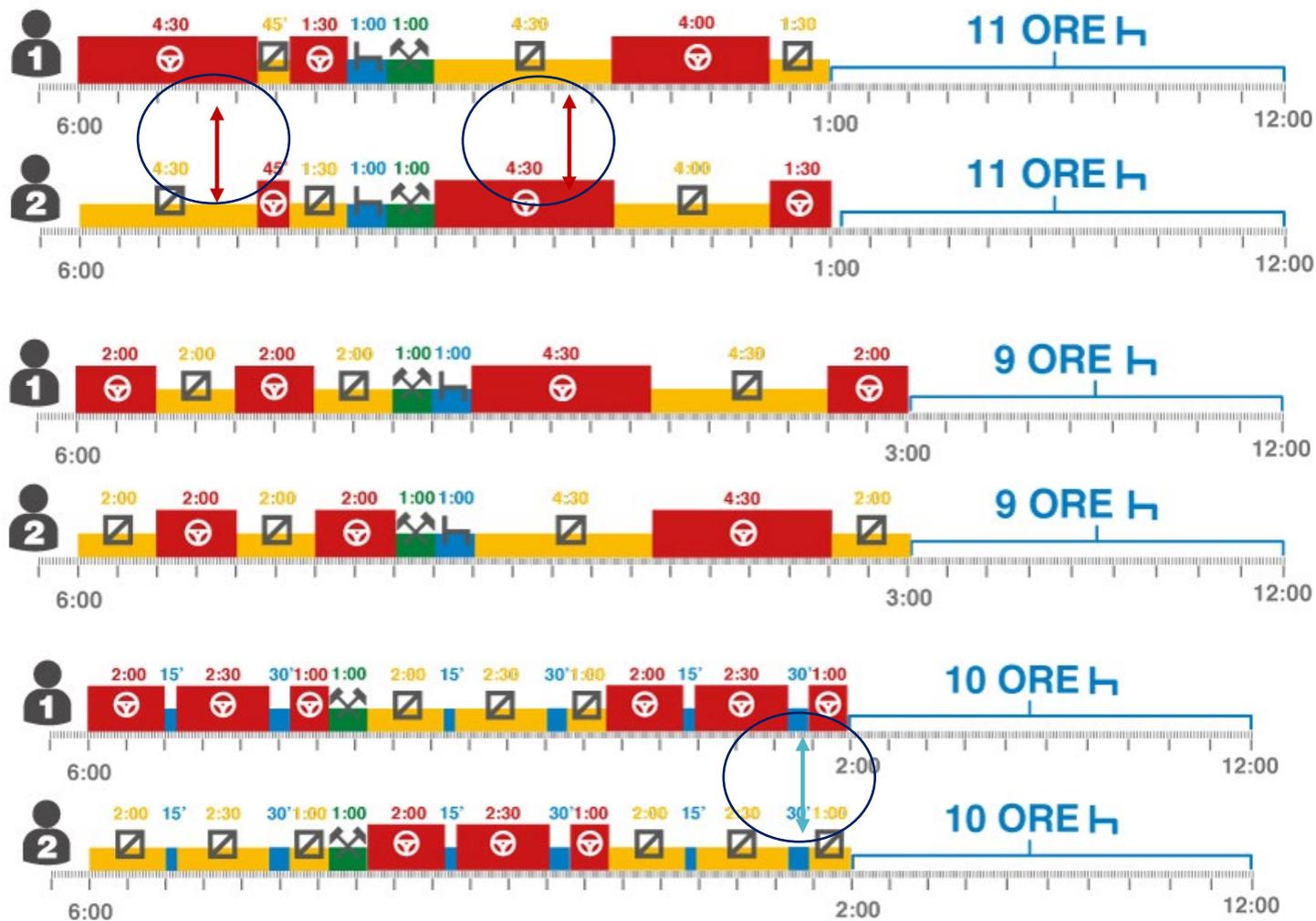


TURNO IN MULTIPRESENZA



La multipresenza - la guida

Non è obbligatorio guidare 4h ½ prima di dare il cambio al conducente

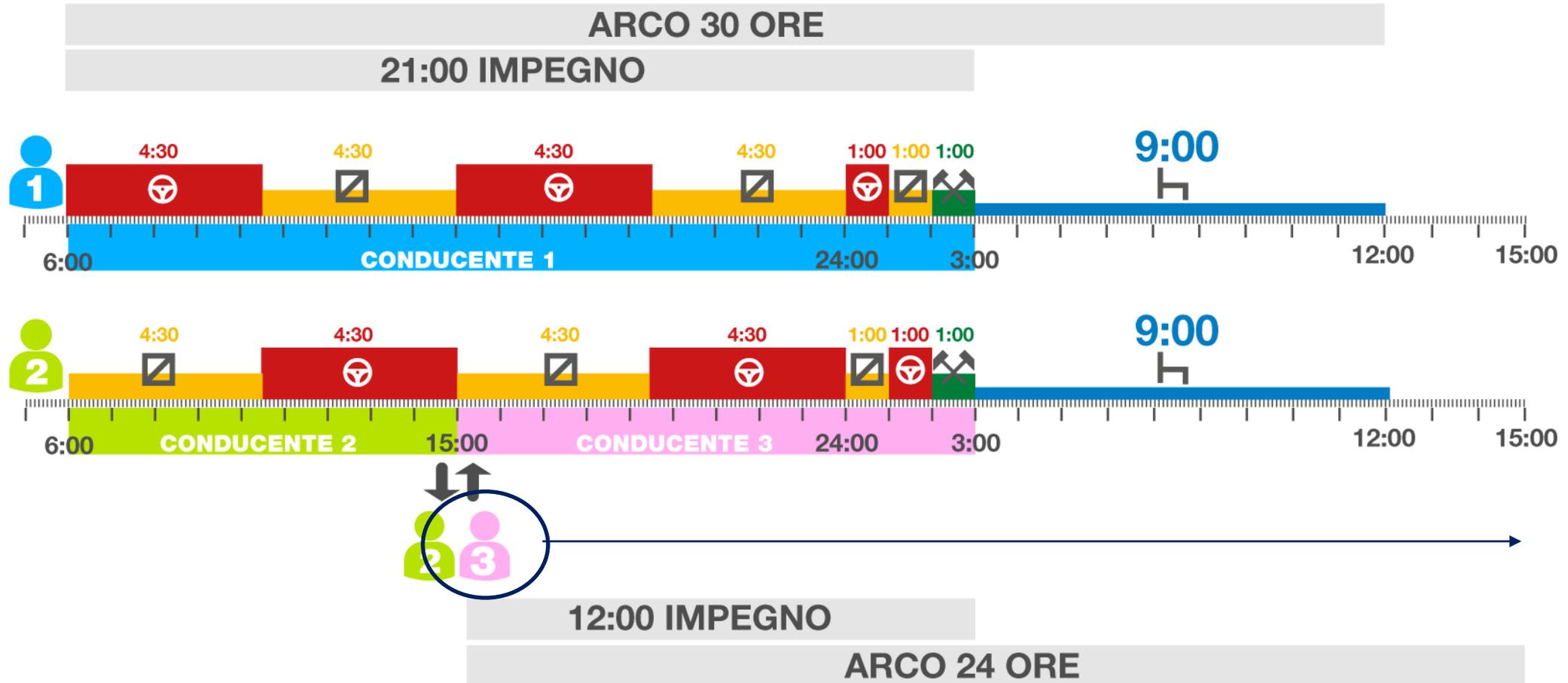


Entrambe le carte tachigrafiche inserite nei rispettivi slot
conducente 2 nello "slot 2" = giustifica la propria attività come disponibilità.



La multipresenza – 3 autisti

Il conducente 1, a differenza del conducente 3, può avere un impegno di 21h in quanto, durante il viaggio, ha sempre guidato in MP con un altro conducente.



La multipresenza - 3 autisti

GESTIONE CARTE sempre e solo a due unità [SLOT 1 (autista in modalità guida/altro lavoro) SLOT 2 (modalità disponibilità/riposo) indipendentemente che la carta nello slot 1 sia dell'autista 1, 2 o 3 e così per la carta nello slot 2]

SOLUZIONE = alternare i tre conducenti alla guida già nella prima ora di servizio, dando così prova che tutti erano a bordo in tale periodo, dopodiché gli autisti potrebbero alternarsi alla guida spesso, anche prima delle 4h ½ così da poter dimostrare che si trovavano sempre a bordo del (medesimo) autobus.

ROAD CHECK – la compresenza richiesta dalla norma è dimostrata (diversamente...non sarà più multipresenza ma configurerebbe una “staffetta”, con nastri giornalieri su 24 ore e non più su 30).

TUTTI gli autisti in multipresenza devono fermarsi e fruire le 9h di RG e quindi TUTTI devono annotare e sottoscrivere su un foglio i loro cambi alla guida.
[verifica dei 28gg]

1 1	Conducente o slot
2 2	Conducente 2 o slot
■	Carta inserita

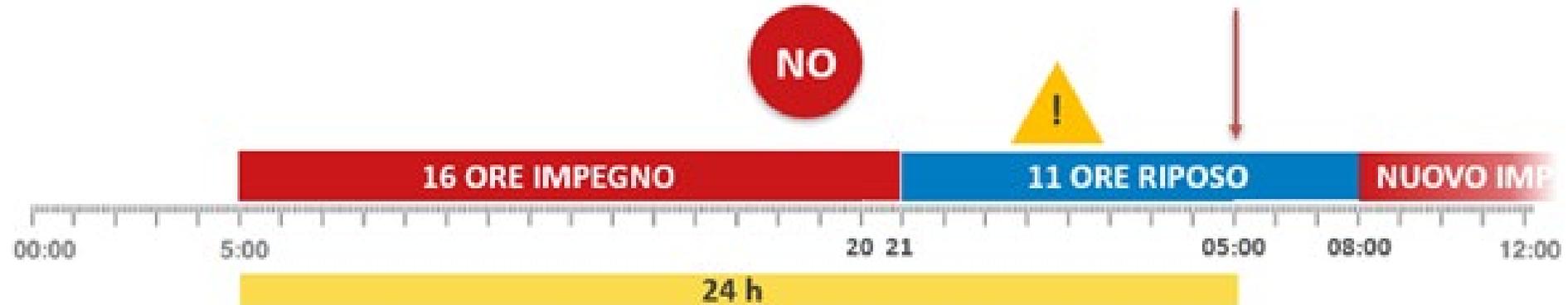
Il periodo di riposo

NON POSSONNO CONSIDERARSI RIPOSO I PERIODI DI TEMPO IMPIEGATI:

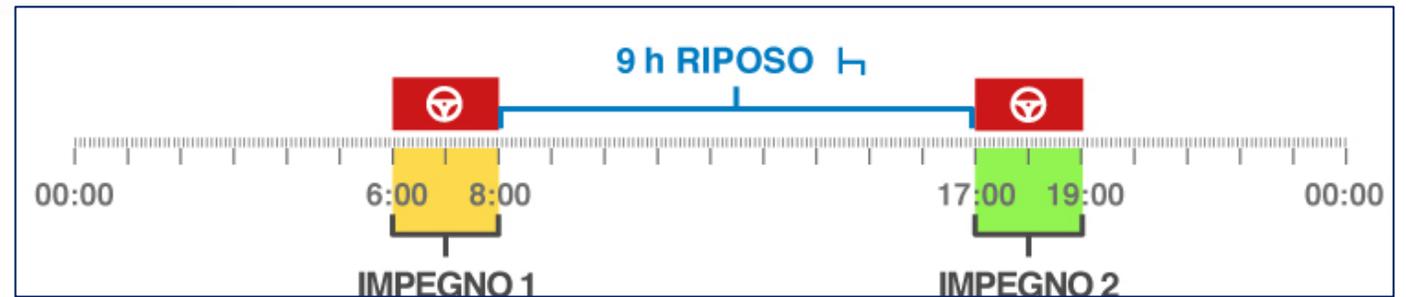
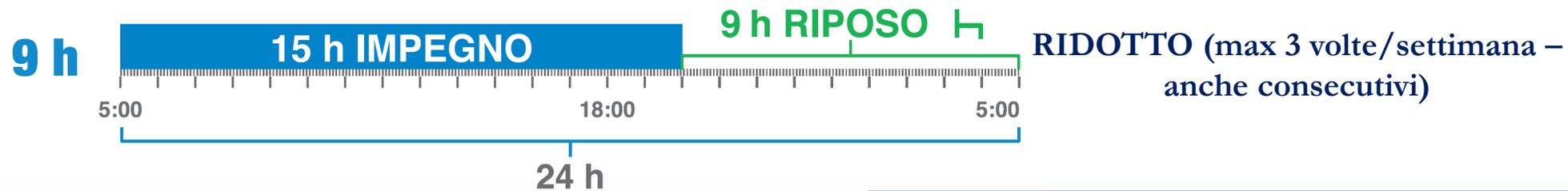
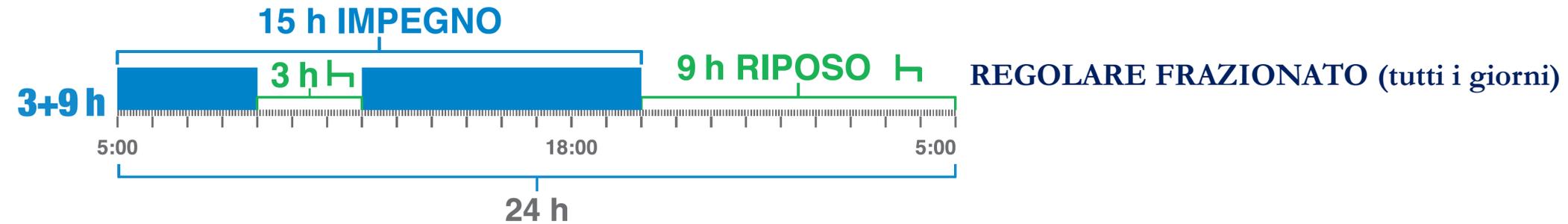
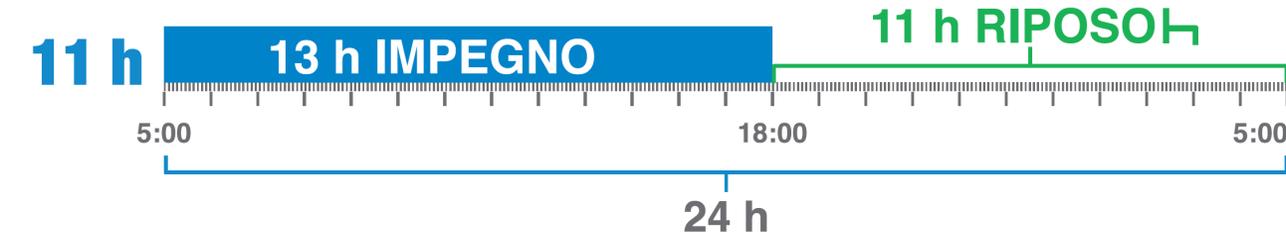
- in permanenza forzata a bordo del veicolo in attesa delle operazioni di salita e discesa dei passeggeri;
- per pulizia del veicolo dopo lo scarico;
- per guida di veicoli usati per operazioni commerciali fuori dal campo di applicazione della normativa UE;
- per recarsi (con un mezzo pubblico o, comunque, come pax di altro veicolo) sul luogo ove prendere in consegna un veicolo, ovvero per ritornarvi se il veicolo non si trova nel luogo di residenza né presso la sede di attività del datore da cui egli dipende, salvo il caso in cui il conducente si trovi su una nave traghetto o un convoglio ferroviario e disponga di una cabina letto, di una branda o di una cuccetta;
- per guida di un veicolo non rientrante nel campo di applicazione per recarsi sul luogo ove prendere in consegna un veicolo rientrante nel campo di applicazione, o per ritornarvi se il veicolo non si trova nel luogo di residenza né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui egli dipende;
- per reperibilità (rispondere a eventuali chiamate con cui è chiesto di iniziare o riprendere la guida o di eseguire altri lavori);
- **nel riposo in cuccetta sul veicolo quando è in movimento perché condotto da altro conducente.**



Arco di 24 ore



Il riposo giornaliero



Un riposo di almeno 9h (o 11h) interrompe la guida giornaliera e quindi di fatto anche l'impegno del conducente.

Il riposo settimanale

cadenza e quantificazione invariati

«settimana» = periodo compreso tra le 00.00 di lunedì e le 24.00 della domenica (art. 4 par.1 lettera i) + **13° considerando**: settimana «mobile»

IL SUCCESSIVO RIPOSO SETTIMANALE DEVE INIZIARE AL MASSIMO DOPO 144 ore (6 x 24 ore) DAL TERMINE DEL PRECEDENTE, quindi se i periodi di guida giornaliera sono inferiori al massimo previsto, nelle 144 ore intercorrenti tra due riposi settimanali **possono** esserci più di 6 giornate lavorative [Min. Int. 15.1.2019]

DIVIETO RIPOSO A BORDO

- riposo sett. regolare (almeno 45h consecutive)
- riposo sett. superiore a 45h (a compensazione)
- solo in alloggio adeguato:
 - ∅ specificità di genere
 - ∅ adeguate attrezzature per riposo
 - ∅ appropriati servizi igienici.
- spese per alloggio a carico datore di lavoro

RECUPERI RIPOSO RIDOTTO

Una riduzione deve essere compensata con una **riduzione equivalente del riposo in blocco, collegata a un periodo di riposo di almeno 9h ore** prima della fine della terza settimana successiva a quella in cui si è verificata la riduzione.



NO frazionamento del recupero
[Min. Lav. n. 37/2015]

La deroga dei 12 gg

NOVITÀ

"In deroga alle disposizioni del paragrafo 6, il conducente che effettua un singolo servizio occasionale passeggeri può rinviare il periodo di riposo settimanale di 12 periodi consecutivi di 24 ore al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:";

la lettera a) è soppressa;

n-bis) "servizio occasionale passeggeri": i "servizi occasionali "quali definiti all'art. 2, punto 4), reg. n.1073/2009, nazionali o internazionali

RESTANO FUORI I SERVIZI REGOLARI

cadenza e quantificazione invariati



«Un singolo servizio occasionale nell'ambito dell'art. 8, par. 6 bis, implica che i conducenti possono effettuare un solo viaggio in 12gg per poter essere autorizzati a rinviare il loro periodo di riposo settimanale fino alla fine del dodicesimo giorno».

Cfr. COM(2023) 256 final- 2023/0155 (COD) 24.5.2023

REGOLAMENTO 2024/1258 24.4.2024
[GUCE 2.5.2024 SL) - in vigore dal 22 maggio 2024

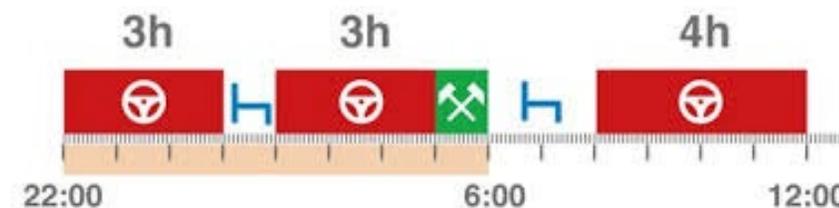
La deroga dei 12 gg

NOVITÀ

condizioni per l'utilizzo della deroga

- Singolo servizio occasionale
- Equipaggiamento con tachigrafo digitale
- in caso di guida 22,00 - 06,00, l'equipaggio deve essere in multipresenza o il periodo di guida (di cui all'art. 7) deve essere ridotto a 3h consecutive*
- riposo settimanale regolare fruito prima della partenza
- periodo di riposo settimanale «prolungato» da fruire appena rientra dal viaggio.

accertamenti su strada –
sanzioni impattano su riposo



«Implica che i conducenti possono effettuare 1 solo viaggio in 12 gg per poter essere autorizzati a rinviare il loro RS fino alla fine del 12°giorno»
[EC 24.5.2023 COM(2023) 256 Final]

*«Ogni attività di guida effettuata in quella finestra temporale - indipendentemente dal fatto che la conduzione sia iniziata prima o dopo le 22.00 e/o sia finita prima o dopo le 6,00 - dovrebbe tradursi nell'adempimento di una delle restrizioni menzionate dalla norma, o condotto in multipresenza oppure per un periodo non superiore a 3 ore consecutive prima della pausa.»
(cfr. parere Commissione 2014)

Deroga casi eccezionali

NOVITÀ

Art. 12* condizioni per l'utilizzo della deroga

- non compromettere la sicurezza stradale :
 - per raggiungere un punto di sosta appropriato, sede operativa azienda o residenza
 - Per effettuare i periodi di riposo settimanale
- gestire situazioni in cui, **INASPETTATAMENTE**, è impossibile rispettare i limiti (max di guida o minimi di riposo) nel corso del viaggio;
- situazioni di **difficoltà inconsuete**, inattese e **indipendenti dalla volontà**: non autorizza un conducente a derogare per motivi noti prima dell'inizio del viaggio
- Obbligo di **compensare in proporzione lo sforamento** della guida
- **Obbligo di documentare la deroga**

«Non è quindi possibile invocare in maniera sistematica tali circostanze per eludere il rispetto del regolamento»

[Considerando 21 Reg. 1054/2020]

Nota di orientamento 1 COM:

- ❖ Incidenti stradali gravi
- ❖ Condizioni meteorologiche estreme
- ❖ Deviazioni stradali
- ❖ Mancanza posto nel parcheggio

CGUE C-235/94 – Bird: «*non sono ammesse violazioni programmate delle norme. Ciò significa che, quando si verifica un evento imprevisto, spetta all'autista decidere se è necessario derogare alle regole. Nel farlo, il conducente dovrà tenere conto della necessità di garantire la sicurezza stradale*»

Deroga casi eccezionali

L'accertamento su strada della deroga

- ❖ Verificare esatta natura evento
- ❖ Verificare utilizzo deroga per consentire raggiungimento punto di sosta adeguato -
- ❖ Mancanza di posto nel parcheggio
- ❖ Controllare le registrazioni per la convalida della deroga
- ❖ Verificare uso sistematico e ripetuto della deroga attraverso le registrazioni tachigrafiche precedenti.
- ❖ Se l'esenzione è stata richiesta in modo errato, verificare le violazioni degli articoli da 6 a 9 (riposi).



Le infrazioni commesse saranno causate dal superamento del tempo di guida o dalla mancata interruzione di 30'.

Il mancato rispetto di una qualsiasi parte della deroga comporta la valutazione delle attività del conducente in base alle normali regole.

«...non aver raggiunto un punto di sosta adeguato significa che la deroga potrebbe non essere stata annotata. In tali circostanze, l'omissione non dovrebbe essere considerata un'infrazione».

«... verificare se il luogo di sosta è stato il primo luogo adatto».

DEROGHE

❑ **DEROGA 1 ORA PER RIENTRO**

al **periodo di guida** giornaliero, settimanale e **all'impegno lavorativo** – CONDIZIONI

- *durata massima di 1 ora*
- *prima di fruire di un periodo di riposo*
- *La circostanza non è prevedibile*
- *L'obiettivo è il rientro in sede ovvero in residenza del conducente*

❑ **DEROGA 2 ORE PER RIENTRO**

al **periodo di guida** giornaliero, settimanale – CONDIZIONI

- *durata massima di 2 ore*
- *prima di fruire di un periodo di riposo settimanale regolare*
- *effettuare una interruzione di 30 minuti subito prima della fruizione della deroga*
- *la circostanza non è prevedibile*
- *l'obiettivo è il rientro in sede ovvero in residenza del conducente*

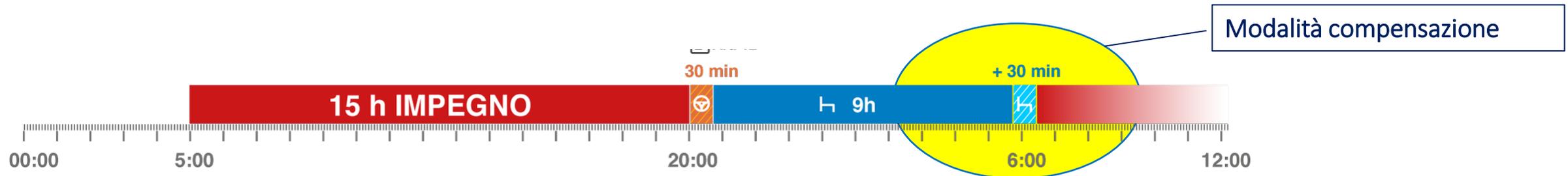
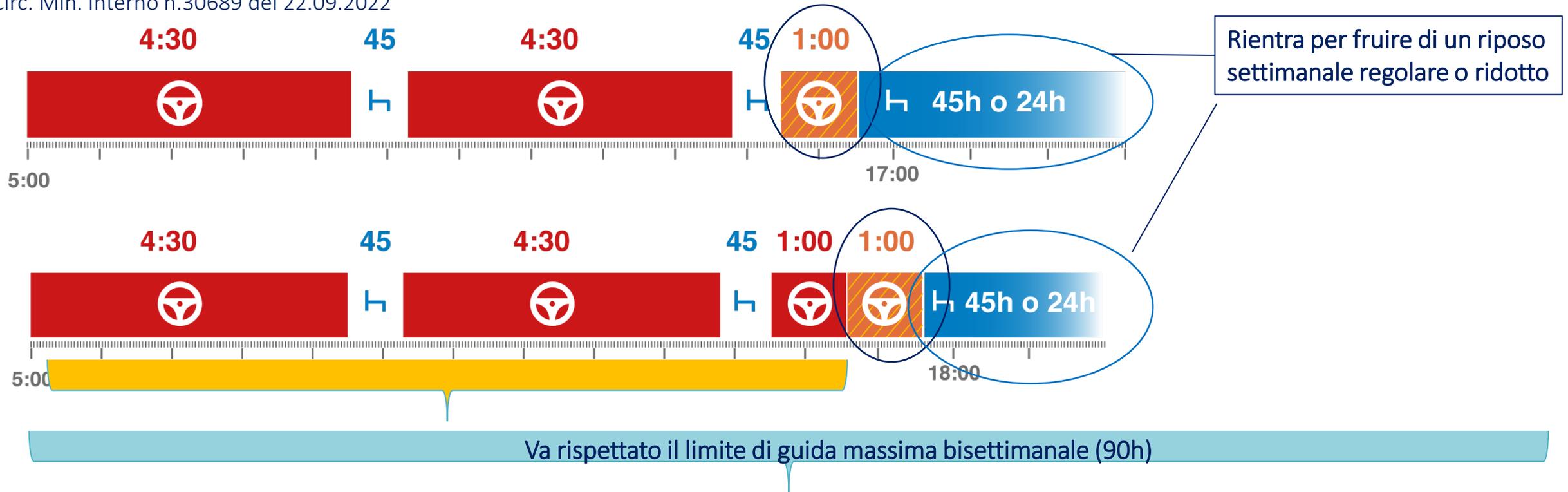
NO deroga per:

- guida bisettimanale
- Pause guida

Modalità compensazione +
Tempi e modo documentazione

Deroga casi eccezionali – 1 ora

Circ. Min. Interno n.30689 del 22.09.2022



Deroga casi eccezionali- 2 ore



Al rientro il conducente deve per forza **iniziare un riposo settimanale REGOLARE.**



*"...in presenza delle condizioni, i conducenti possono superare **fino a 2h** il limite max di guida giornaliero e settimanale (ferme le 90h bisettimanali), derogando anche le regole relative al riposo giornaliero, potendo concludere, quindi, al massimo nell'arco **di 26 ore** dal termine del periodo di riposo giornaliero e settimanale".*

Modalità compensazione

Deroga traghetto

Art. 9*

La funzione «traghetto-treno» consente di «interrompere» **3 tipi di riposo:**
Giornaliero (11h o 3h+9h) – Settimanale ridotto – Settimanale regolare

Condizioni di utilizzo della deroga:

- massimo 2 volte e il totale delle interruzioni non può superare 1h
- per il RG regolare e RS ridotto deve disporre di cabina letto/branda/cuccetta
- per il RS regolare è *accettabile* solo la cabina letto e il viaggio previsto è di almeno 8 ore.
- È importante **documentare** (biglietti viaggio) anche se non può essere preteso.

La deroga è solo alla prescrizione del "riposo" quale "*qualsiasi periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del proprio tempo*". Di conseguenza, **prima dell'imbarco e/o dopo lo sbarco** dal traghetto/treno, l'autista **non può trascorrere una parte del suo regolare riposo settimanale nel veicolo**.

!!!! La deroga non può essere presa in multipresenza (per RG ridotto)

!!!! Se si attiva la funzione Out Of Scope non è possibile inserire anche la funzione traghetto perché l'una annulla l'altra.

!!!! Se il viaggio si svolge nell'ambito dell'AETR il riposo in traghetto/treno può essere interrotto solo per il riposo giornaliero regolare.

*dall'agosto 2020

22.02.2021 186	
H	00:00 13h12
A I	/SIMULATOREVDO
	526 km
H	13:12 00h02
O	13:14 01h18
H	14:32 00h32
O	15:03 00h06
H	15:10 01h32
O	16:42 00h05
H	16:47 07h13
	601 km; 75 km
Σ	
•▶	13:12 I 526 km
O	01h29 75 km
X	00h00 00h00
H	22h31 ? 00h00
O	00h00
!x	
!A	20.02.2021 15:10
!11	00h06
A I	/FF894JG

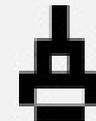
Inizio riposo

Imbarco

Riposo su traghetto/treno

Sbarco

Continua il riposo dopo lo sbarco



Traghetto/Treno

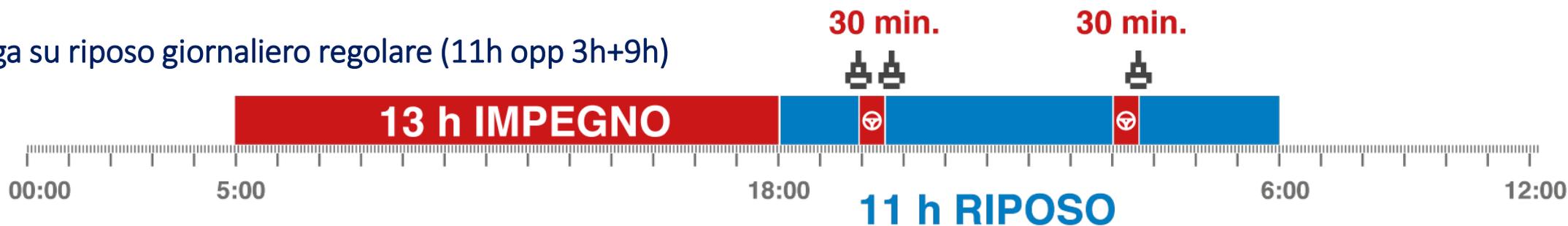
Prima della modifica del PM

la funzione permetteva di interrompere:

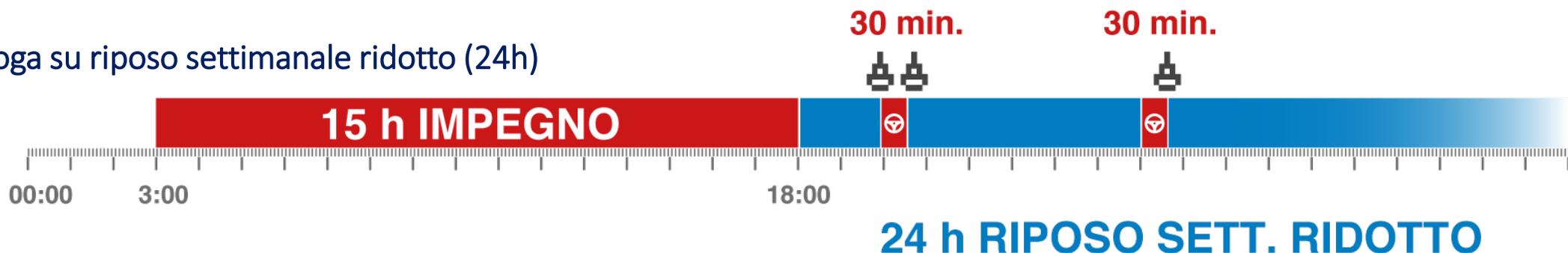
- un riposo giornaliero regolare;
- massimo 2 volte (per 1 ora totale);
- per effettuare attività di imbarco/sbarco da nave/traghetto/treno.

Deroga traghetto

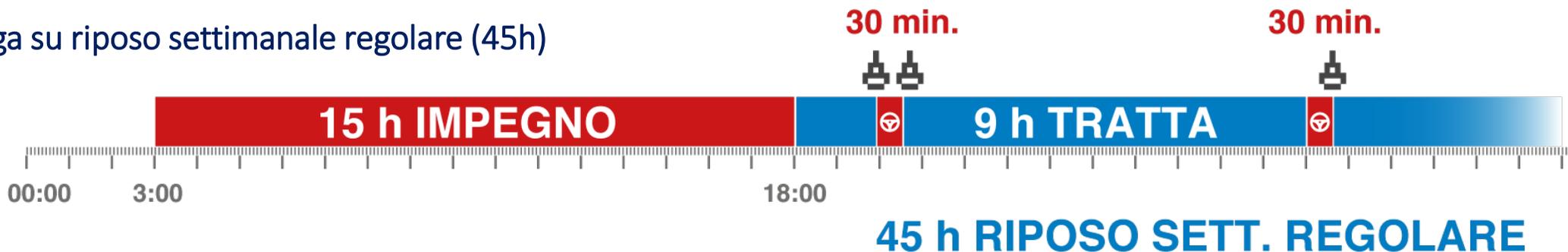
Deroga su riposo giornaliero regolare (11h opp 3h+9h)



Deroga su riposo settimanale ridotto (24h)



Deroga su riposo settimanale regolare (45h)



NOVITÀ

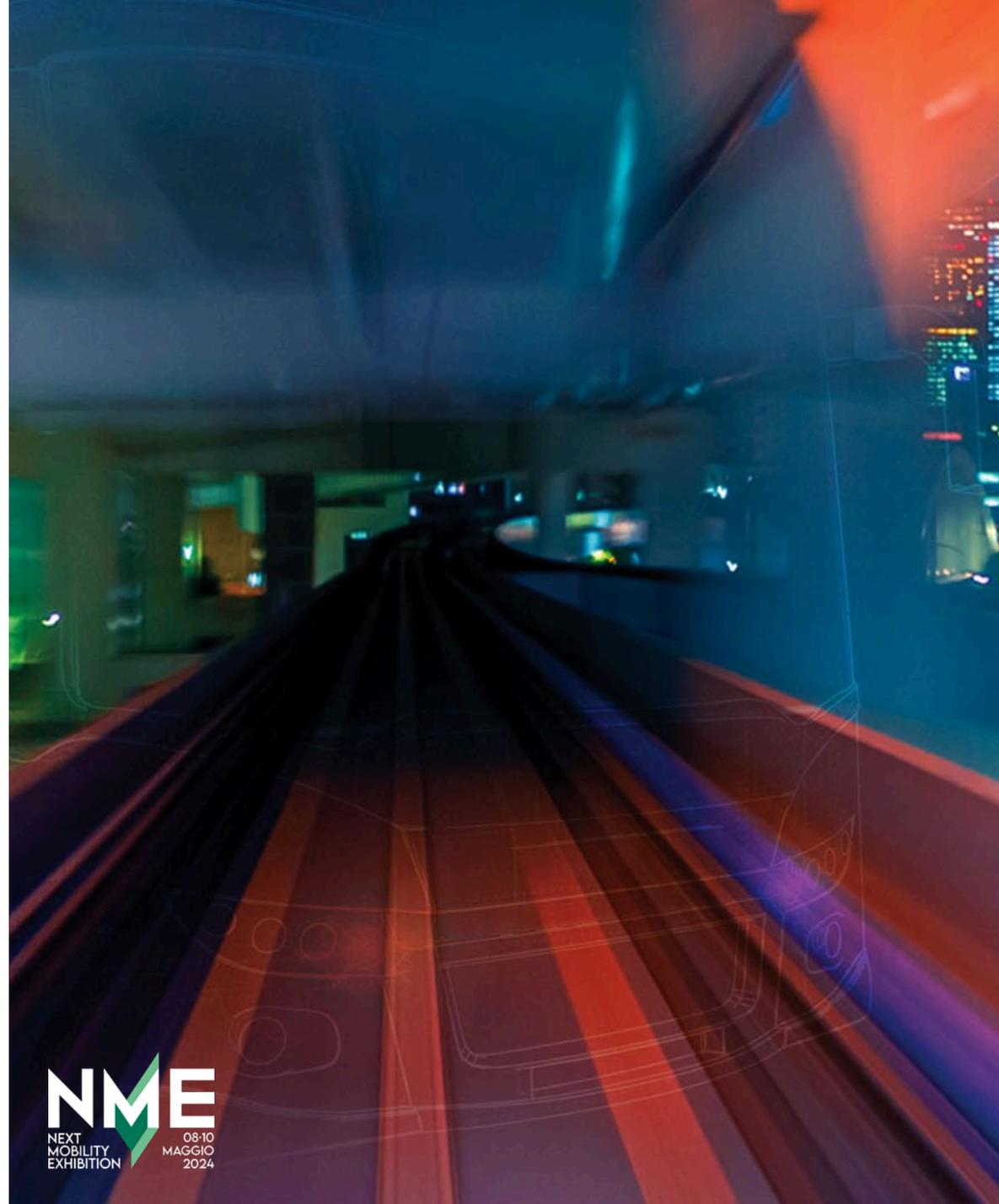
Aspetti operativi

Attività di controllo

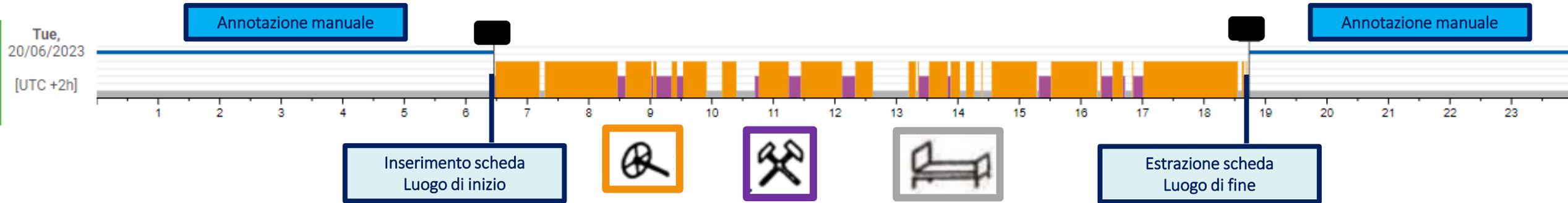
Attestazione attività

Responsabilità impresa

Calcolo delle sanzioni



Regolamento 165/2014 – art. 34 – modificato dal MP



Obblighi:

- utilizzare fogli di registrazione o carte conducente ogni giorno in cui si guida - dal momento in cui prendono in consegna il veicolo – foglio/carta non possono essere ritirati prima della fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il ritiro non sia altrimenti autorizzato o necessario per attraversamenti frontiera.
- Nessun foglio/carta può essere utilizzato per «coprire» un periodo più lungo di quello cui è destinato.
- proteggere adeguatamente fogli/carte (no sporchi o danneggiati)

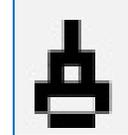
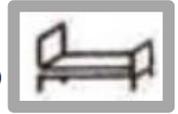
- ➔ **Registrazione retroattiva:** prima era limitata al precedente riposo settimanale o giornaliero, ora **è illimitata**
La registrazione retroattiva di più giorni o settimane richiede molti passaggi tachigrafo: con connessione bluetooth può essere più semplice.
- ➔ **Guida occasionale/**occasionale “nel campo di applicazione” e altri casi di lunghi periodi di assenza dal veicolo, l'inserimento manuale è un onere eccessivo - (meno familiarità con il tachigrafo)
- ➔ Gli SM **non possono imporre** ai conducenti di presentare moduli che attestino le loro attività mentre sono lontani dal veicolo.

Le registrazioni lontano dal veicolo

Regolamento 165/2014 – art. 34 p. 5 – modificato dal PM

Commutare le funzioni che consentono di registrare **separatamente e distintamente**

i seguenti periodi di tempo:

- › sotto il segno  : tempo di guida,
- › sotto il segno  : "altri lavori» (qualsiasi attività diversa dalla guida e anche qualsiasi lavoro per lo stesso o un altro datore di lavoro)
- › sotto il segno  "disponibilità» (art. 3, lett. b) dir. 2002/15/CE
- › sotto il segno  : pause, riposi, **ferie annuali o congedi per malattia**,
- › sotto il segno «traghetto/treno»  : In aggiunta al segno  :il periodo di riposo trascorso su un traghetto o un treno

Inserire la funzione «inizio traghetto/treno» subito dopo aver selezionato «pausa/riposo» sul traghetto/treno.

▪ la funzione attiva di attraversamento traghetto/treno deve essere «chiusa» **quando si verifica una delle seguenti opzioni:**

- l'autista chiude manualmente la funzione «attraversamento traghetto/treno», che deve avvenire all'arrivo a destinazione, prima di scendere dal traghetto/treno
- si apre una condizione di "FUORI SERVIZIO"
- l'autista espelle la carta
- l'attività del conducente è calcolata come «GUIDA» durante un minuto di calendario

Attività controllo

Regolamento 165/2014 – art. 36 – modificato dal MP

Il conducente **deve essere in grado di esibire**, su richiesta dell'autorità di controllo:

- i fogli di registrazione del giorno in corso e dei **56 giorni precedenti**
- tutte le registrazioni e le stampe manuali effettuate nel giorno corrente e **nei 56gg precedenti**

se bus dotato
di **digitale**

se bus dotato
di **analogico**

Importante: periodi SCARICO invariati

Il periodo max entro cui scaricare dati pertinenti:

- 90gg per i dati dell'unità elettronica di bordo
- **28gg per i dati della carta del conducente**

**L'obbligo dello scarico dei dati
autista entro i 28gg resta invariato**

DSRC - Regolamento 165/2014 – art. 9 – modificato dal MP

PM I - importante passo verso la «Smart Enforcement»:

- › Tachigrafo intelligente GEN2.
- › Nuovi parametri DSRC.
- › Registro europeo delle aziende di trasporto (ERRU) ex art. 16 Reg.to 1071/2009.
- › **Formula comune di calcolo del rischio ex art. 9 Dir. 2006/22.**
- › Obbligo per SM di dotarsi della tecnologia DSRC

Termine ultimo per l'equipaggiamento: 18.08.2024
Obbligatorio dal 19.08.2024



Attraversamenti frontiera

Regolamento 165/2014 – art. 34 p. 6 e 7

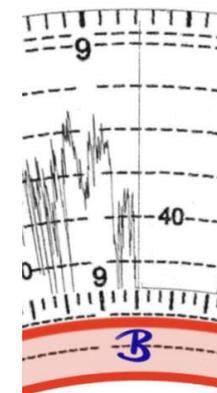
- › L'obbligo di registrazione sussiste da
 - › 20 agosto 2020 per i veicoli dotati di tachigrafo **analogico**
 - › 2 febbraio 2022 per i veicoli dotati di tachigrafo **digitale** (GEN1 e GEN2v1).
- › Dal **21 agosto 2023** registrazione automatica con l'entrata in vigore del tachigrafo intelligente GEN2 (unica registrazione ammissibile).
- › Formule «1+1» e «0+2» consentite **solo** con tachigrafo GEN2.

- › *il conducente inserisce il simbolo del paese in cui entra dopo aver attraversato la frontiera di uno SM all'inizio della sua prima sosta in tale Stato.*
- › *La prima sosta è effettuata al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o dopo di essa.*
- › *Quando l'attraversamento della frontiera avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo nel porto o alla stazione di arrivo.*

requisiti in materia di sicurezza stradale: nel verificare il rispetto dell'obbligo le autorità devono tenere conto di tutte le circostanze del traffico e dei vincoli in materia di sicurezza stradale [Indicazioni Commissione UE](#)

misura **transitoria** prima che la nuova versione del tachigrafo smart possa registrarli automaticamente

Con tachigrafo digitale GEN1 e GEN2v1 –
Procedura inserimento manuale «menù “PAESE INIZIO”»



Importante - i dati relativi al passaggio di frontiera registrati automaticamente sono memorizzati sui G2V2 e sulle carte G2V2 - Se si utilizza una carta precedente (fino a G2V1 inclusa), i dati NON vengono memorizzati su tale tipo di carta. **Quando si analizzano i dati della carta E i dati della memoria di massa è necessario avere un set completo di dati!**

Il modulo di attestazione attività

Dir. 1057/2020 ha reintrodotta l'utilizzo del **modulo** prevedendo espressamente che fino all'adozione degli atti di esecuzione comunitari, la registrazione dell'assenza per malattia, per ferie annuali oppure la guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 da parte del conducente deve essere documentata attraverso il modulo in formato elettronico e stampabile allegato alla [decisione 2007/230/CE](#)

Corte di Giustizia Europea - Sentenza 7.5.2020 C_96/2019 - art. 267
TFUE - Austria - CT 14130/19

INL nota n. 232 del 27 maggio 2020

ATTESTAZIONE DI ATTIVITÀ SVOLTE A NORMA DEL REGOLAMENTO (CE) N. 561/2006 OPPURE DELL'ACCORDO EUROPEO RELATIVO ALL'ATTIVITÀ DI EQUIPAGGI DI VEICOLI ADIBITI AL TRASPORTO INTERNAZIONALE SU STRADA (AETS) (*)

Il presente modulo deve essere riempito a macchina e firmato prima dell'inizio dell'operazione di trasporto

Il modulo va custodito insieme alle registrazioni originali del tachigrafo che devono essere conservate

Le dichiarazioni false costituiscono reato

1. Denominazione dell'impresa
 2. Indirizzo, codice postale, città, paese
 3. Numero di telefono (compreso il prefisso internazionale)
 4. Fax (compreso il prefisso internazionale)
 5. E-mail
- Il/la sottoscritto/a:
6. Cognome e nome
 7. Posizione all'interno dell'impresa:
- dichiara che il conducente:
8. Cognome e nome
 9. Data di nascita
 10. Numero di patente di guida oppure numero della carta d'identità oppure numero del passaporto
- per il periodo
11. dal (ora-giorno-mese-anno)
 12. al (ora-giorno-mese-anno)
13. era assente per malattia (**)
 14. era in ferie (**)
 15. era alla guida di un veicolo non rientrante nell'ambito d'applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 o dell'accordo AETS (**)
16. Per l'impresa, luogo _____ data _____
firma _____
17. Il/la sottoscritto/a conducente conferma di non essere stato/a alla guida di un veicolo rientrante nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 o dell'accordo AETS durante il periodo sopra indicato.
18. Luogo _____ data _____
Firma del conducente _____

(*) Il presente modulo è disponibile in formato elettronico e stampabile su Internet sul sito ec.europa.eu

(**) Barrare solo una delle caselle 13, 14 o 15.

D.Lgs n.27/2023 («Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057...»)

- attribuzione, all'Organismo di coordinamento, nello svolgimento delle proprie funzioni, di pianificazione e coordinamento attività di controllo presso i locali delle imprese
- controlli scattano quando accertate su strada **gravi infrazioni** ai due regolamenti + in base al fattore di rischio



tavolo tecnico permanente istituito presso il MIT (2 MIT + 2 Mint + 2 INL).
Prima riunione di insediamento.



- Oggetto controllo: punti elencati nella parte A e B dell'allegato I D.Lgs 144/2008
- **Nuovi fattori** oggetto di controllo :
 - durata massima della settimana lavorativa estesa a 60 ore
 - osservanza obblighi pagamento alloggio
 - organizzazione del lavoro conducente (art. 8, p. 8 e 8bis)
 - altri orari lavorativi settimanali durata massima settimanale della prestazione lavorativa e riposi intermedi e lavoro notturno (D.Lgs 234/2007)

➔ *«solo laddove la tecnologia consenta di effettuare controlli efficaci».*

!!!! Le imprese conservano per un anno:

- i verbali loro rilasciati dagli organi di controllo
- i protocolli dei risultati e
- altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati

Nuovo decreto a breve???

Responsabilità impresa

Reg. 561/2006 art. 10 + Reg. 165/2014 artt. 32 e 33

L'impresa risponde delle violazioni commesse dal conducente, nel caso in cui abbia omesso di formare e istruire il conducente e inoltre nel caso in cui non abbia organizzato l'attività in modo tale da poter evitare le sanzioni.

Per **escludere la sanzione ex art. 174 co. 14** occorre che in caso di controllo stradale siano accertati:

- formazione (corso cronotachigrafo)
 - istruzione (manuale)
- impartite secondo le indicazioni del DD MIT 12.12.2016 n. 215.
corso formazione sul tachigrafo **durata di 8 ore** e organizzato da **enti e docenti accreditati al MIT**
- controllo (analisi dati) → **oneri di controllo:** l'impresa garantisce verifiche periodiche, almeno ogni 90gg e dell'esito di tali controlli redige resoconto scritto, controfirmato dal conducente, conservato per almeno un anno
 - organizzazione attività → A seguito dell'accertamento di un'infrazione su strada, l'autorità che ha accertato deve **valutare la responsabilità dell'impresa** sulla base degli elementi e delle condizioni indicate.

ATTENZIONE!!! gli organi di controllo non hanno alcun **obbligo** di richiedere l'esibizione della documentazione che attesti formazione, istruzione e controllo. In assenza di dimostrazione del conducente/impresa, **sono tenuti, in ogni caso, a contestare la violazione di cui all'art. 174 c. 14 CDS.**

Ai fini dell'esenzione il **conducente deve esibire spontaneamente** tale documentazione, o nel caso non abbia con sé la documentazione deve avvisare l'azienda la quale deve inviare prima della redazione del secondo verbale i documenti attestanti formazione, istruzione e controllo.

Calcolo sanzione

Cassazione - ordinanza n. 10327/2020 – chiarimento su modalità di calcolo della sanzione prevista al **comma 14 dell'articolo 174 Cds** laddove l'impresa non ottemperi agli obblighi documentali e formativi nell'esecuzione e organizzazione dei servizi di trasporto

↳ Orientamento INL nota n. 260 del 18 giugno 2020
«l'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osservi il menzionato comma 14 è soggetta ad una **sanzione** pecuniaria amministrativa **commisurata esclusivamente all'effettivo numero di lavoratori cui la violazione si riferisce**, per contro essendo del tutto irrilevante il numero delle infrazioni riscontrate nei confronti di ciascun conducente. [le indicazioni ML 2010 sono superate]



Fattore rischio impresa

REG. ESECUZIONE 2022/695 DELLA COMMISSIONE 2.5.2022 «modalità applicazione Dir. 22/2006 circa la **formula comune** per calcolare il fattore di rischio delle imprese di trasporto»

sistemi nazionali di classificazione del rischio per orientare in maniera più efficace i controlli sono basati su metodi di calcolo diversi



formula comune dovrebbe contribuire in modo significativo all'armonizzazione delle prassi garantendo che tutti i conducenti e le imprese di trasporto siano trattati allo stesso modo per quanto riguarda i controlli e le sanzioni

ALLEGATO

FORMULA COMUNE PER CALCOLARE IL FATTORE DI RISCHIO DELLE IMPRESE DI TRASPORTO E PRESCRIZIONI RELATIVE ALLA SUA APPLICAZIONE

1) Il fattore di rischio complessivo di un'impresa di trasporto è calcolato utilizzando la seguente formula comune:

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{iIPG} \times v_{IPG} + n_{iIMG} \times v_{IMG} + n_{iIG} \times v_{IG} + n_{iIM} \times v_{IM}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

tipo di infrazione

IM = 1

IG = 10

IMG = 30

IPG = 90

- Il periodo di tempo durante il quale un'infrazione è conteggiata nella formula è di **due anni**.
- Il punteggio ponderato del singolo controllo tiene conto di tutti i veicoli controllati
- fattore di rischio finale tiene conto del numero totale di controlli effettuati («r») (su strada e nei locali) compresi i controlli durante i quali non sono state rilevate infrazioni
- Sulla base del punteggio - **fasce di rischio**:
 - operatori sui quali non sono stati effettuati controlli (fascia grigia);
 - 0-100 punti: operatori a rischio basso (fascia verde);
 - 101-200 punti: operatori a rischio medio (fascia gialla);
 - 201 punti o più – operatori a rischio elevato (fascia rossa)

Extra-territorialità dell'infrazione

Considerando

- (15) Il regolamento (CE) n. 561/2006 impone agli Stati membri di stabilire norme relative alle sanzioni applicabili in caso di infrazioni a tale regolamento e al regolamento (UE) n. 165/2014 e di garantire l'attuazione di tali norme. Nella sentenza del 9 settembre 2021 nella causa C-906/19⁸, la Corte di giustizia ha chiarito che agli Stati membri è preclusa la possibilità di imporre una sanzione dopo aver rilevato un'infrazione al regolamento (UE) n. 165/2014 commessa sul territorio di un altro Stato membro e per la quale non sia già stata imposta una sanzione. La Corte ha riconosciuto che nella misura in cui questo aspetto della normativa dell'Unione vigente potrebbe avere effetti negativi sulle condizioni di lavoro dei conducenti e sulla sicurezza stradale, spetta al legislatore dell'Unione decidere se modificarle. Dato che le infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 si verificano spesso contemporaneamente e che l'obiettivo del regolamento (UE) n. 165/2014 è garantire il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006, è opportuno che sia possibile imporre sanzioni a un'impresa o a un conducente per infrazioni a entrambi i regolamenti qualora tali violazioni siano rilevate sul territorio di uno Stato membro ma siano state commesse sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.

Principio confluito nel regolamento 1258/2024 !

articolo 19, paragrafo 2, il primo comma è sostituito dal seguente:

«2. Uno Stato membro autorizza le autorità competenti a imporre una sanzione a un'impresa e/o un conducente per un'infrazione al presente regolamento o al regolamento (UE) n. 165/2014 rilevata sul suo territorio e per la quale non sia già stata imposta una sanzione, anche qualora detta infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.».

Extra-territorialità dell'infrazione

CGUE C-0906/19

L'art. 19, par. 2, deve interpretarsi nel senso che «**osta a che le autorità competenti di uno SM impongano una sanzione al conducente di un veicolo o a un'impresa di trasporto per un'infrazione al reg. 561/2006 commessa sul territorio di un altro SM o paese terzo, ma rilevata sul suo territorio e non ancora sanzionata.**»

Il caso: sanzioni per
eccesso velocità

Il principio di extraterritorialità si applica solo alle infrazioni al reg. n. 561/2006 e non anche a quelle che regolano l'uso del tachigrafo: un funzionario di controllo può imporre una sanzione per un'infrazione alle norme sui tempi di guida e di riposo commessa in un altro SM, ma non può imporre una sanzione per un'infrazione alle norme sul tachigrafo commessa in un altro SM. Tuttavia, lo Stato membro ospitante (nel caso in cui l'infrazione alle regole del tachigrafo sia stata rilevata ma non commessa) deve informare lo Stato membro di stabilimento dell'infrazione rilevata, utilizzando ad esempio i Registri europei delle imprese di trasporto su strada (ERRU), affinché l'infrazione possa essere sanzionata.



Nuovo orientamento

Accertamenti su strada

Conseguenze per azienda e gestore violazioni Reg. CE 561/2006 ed art. 179 CDS

(art. 6, par. 1, co. 2, lett. b) i) reg. 1071/2009 - **come modificato dal regolamento (UE) 2020/1055**) Ai fini del possesso del requisito di onorabilità, il gestore dei trasporti o l'impresa di trasporti **non devono essere oggetto in uno o più SM di grave condanna penale o di sanzione per infrazione grave della normativa comunitaria** riguardante anche i tempi di guida e di riposo.

La gravità delle violazioni, ai fini dell'applicazione delle sanzioni è contenuto nel reg.2016/403, come mod. dal reg.2022/694, che prevede i livelli crescenti di gravità delle violazioni che determinano la perdita dell'onorabilità, secondo criteri che consentiranno di determinare il **fattore di rischio delle singole imprese**.

Ferma restando la diretta applicabilità in Italia della normativa UE si attende a breve un decreto legislativo, previsto dalla legge n. 127/2022 (**legge di delegazione europea**) con il quale saranno dettate le disposizioni per l'applicazione delle sanzioni.

onorabilità



Decreto sanzioni in arrivo....

TRACE 2

Efficient and Harmonized Implementation of Mobility Package 1

TEMI COPERTI

- Norme sui tempi di guida/riposo e tachigrafo
- *Lex Specialis* sul distacco dei conducenti
- Norme sull'accesso al mercato e alla professione



OBIETTIVI

- Sviluppare **comprensione chiara e condivisa** sulle nuove regole introdotte dal Pacchetto Mobilità 1
- Identificare le questioni relative all'applicazione e sviluppare una guida pratica e affidabile per l'applicazione
- **Formare gli agenti di controllo** per promuovere un approccio di applicazione uniforme su strada
- Sviluppare materiale di formazione e sensibilizzazione + Diffusione della guida

PIANO AZIONE

- Raccolta e Analisi dati (confronto sulle discussioni fino ad oggi sui 3 temi): comprendere in che modo sono stati influenzati dal Pacchetto mobilità 1
- Indagine sulle prassi + **Mappatura sentenze, note orientamento e raccomandazioni**
- Sviluppo guida all'applicazione e materiale di formazione
- Formazione delle forze dell'ordine
- Divulgazione risultati (sessioni di formazione interattive e guidate da istruttori con scenari pratici)



Le nuove regole per i servizi occasionali

Le nuove regole per i servizi occasionali

Art. 8 par. 10 – «Entro il 21 agosto 2022 la Commissione valuta e riferisce al PE e al Cons. UE se possono essere adottate **norme più adeguate** per i conducenti che effettuano servizi occasionali di trasporto di passeggeri...»

DEAR MEMBERS

of the European Parliament,

SPOT THE DIFFERENCE.



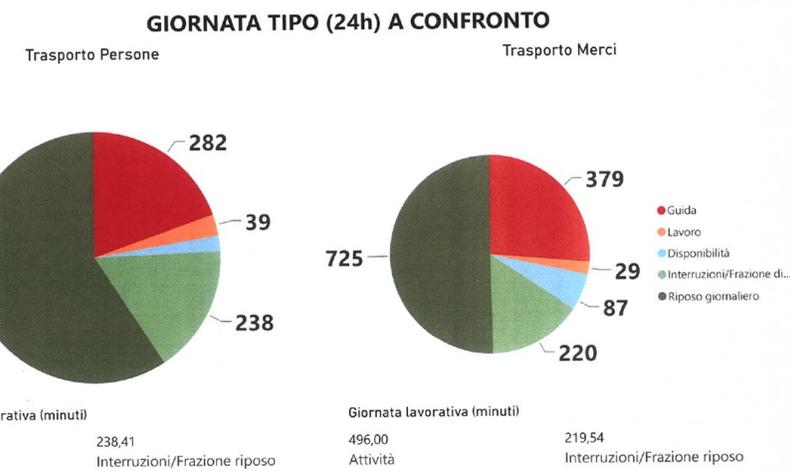

STOP regulating buses and coaches like trucks.

DON'T make passengers and bus drivers pay the price for the conditions in freight traffic.

WE NEED custom made regulations for buses and coaches in the EU-Road Initiatives.

Therefore, on the 4th of July **PLEASE SUPPORT** the original suggestions made by the TRAN Committee.



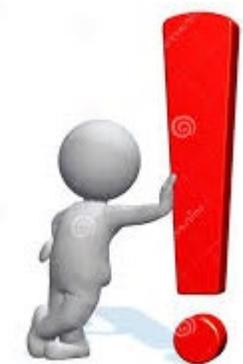



NOVITA' IN MATERIA DI:

- INTERRUZIONI ALLA GUIDA
- ESTENSIONE IMPEGNO GIORNALIERO TOURS
- FRUIZIONE DELLA DEROGA c.d. DEI 12 GIORNI

REGOLAMENTO 2024/1258 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO EUROPEO DEL 24 APRILE 2024 «che modifica il reg. n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali nel settore del trasporto occasionale di passeggeri e per quanto riguarda il potere degli SM di imporre sanzioni in caso di infrazioni al reg. n. 165/2014 commesse in un altro SM o in un paese terzo»

[GUCE 2.5.2024 SL) - in vigore dal 22 maggio 2024



L'estensione dell'impegno per i tours

*“La Commissione non condivide la critica della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) secondo cui le modifiche proposte, che tengono conto delle specificità del trasporto occasionale di passeggeri su strada, porteranno a orari di lavoro più lunghi e a pause più brevi. **Al contrario, ridurranno lo stress e la fatica dei conducenti, migliorando così le condizioni di lavoro e quindi l'attrattiva della professione....»***

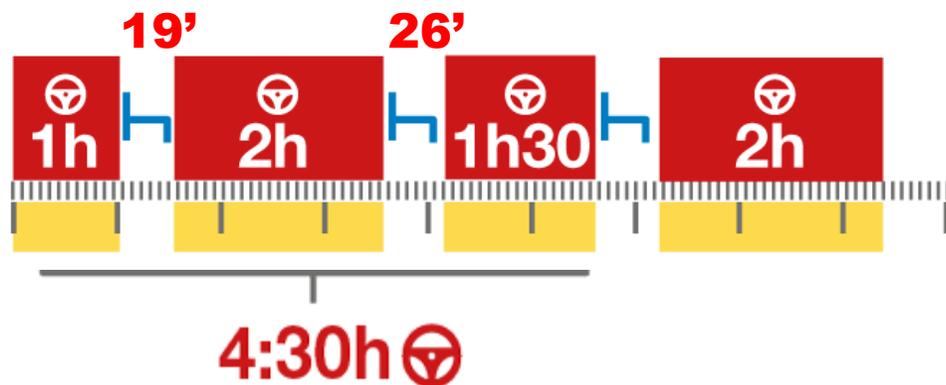
[Commissaria ai Trasporti - Commissione UE 15.4.2024 Interrogazione scritta]

Le interruzioni alla guida

NOVITÀ

Art. 7 – nuovo paragrafo 3

"Per un conducente che effettua un servizio occasionale passeggeri, l'interruzione di cui al primo comma può anche essere sostituita da due interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, distribuite nel periodo di guida di cui al primo comma, in modo da assicurare l'osservanza delle disposizioni di cui al primo comma.";



Nuova flessibilità in aggiunta all'attuale possibilità di suddividere l'interruzione in 15+30 minuti: **consente di suddividere l'interruzione in qualsiasi combinazione** (ad esempio 21+24; 19+26 ecc.), **rispettando 2 condizioni:**

1. Minimo frazione interruzione = almeno 15' +
2. Minimo somma 2 frazioni interruzioni = almeno 45'

Art. 8 – nuovo paragrafo 2 bis

"2 bis. A condizione che la sicurezza stradale e le condizioni di lavoro dei conducenti non siano compromesse, i conducenti che effettuano un singolo servizio occasionale passeggeri di durata non inferiore a sei periodi consecutivi di 24 ore possono derogare al paragrafo 2, primo comma, effettuando il periodo di riposo giornaliero una volta entro un massimo di 25 ore dalla fine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale, purché il tempo di guida totale accumulato per quel giorno non abbia superato le sette ore. Nel rispetto delle stesse condizioni, tale deroga può essere utilizzata due volte in un singolo servizio occasionale di trasporto passeggeri con una durata di almeno otto periodi consecutivi di 24 ore. Il ricorso a tale deroga non pregiudica l'orario di lavoro massimo ai sensi della normativa applicabile.";

Conducenti impegnati in **tour di almeno 6gg o più** possono beneficiare di un'estensione **dell'impegno giornaliero a 16h**, rispettando l'orario di lavoro massimo e a condizione del rispetto di un max accumulo di guida giornaliera.

L'estensione dell'impegno per i tours +6gg

NOVITÀ

Art.8 co.2 «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. Se la parte di periodo di riposo giornaliero effettuata entro le previste 24 ore è di almeno 9 ore ma inferiore a 11, tale periodo di riposo è considerato un riposo giornaliero ridotto»

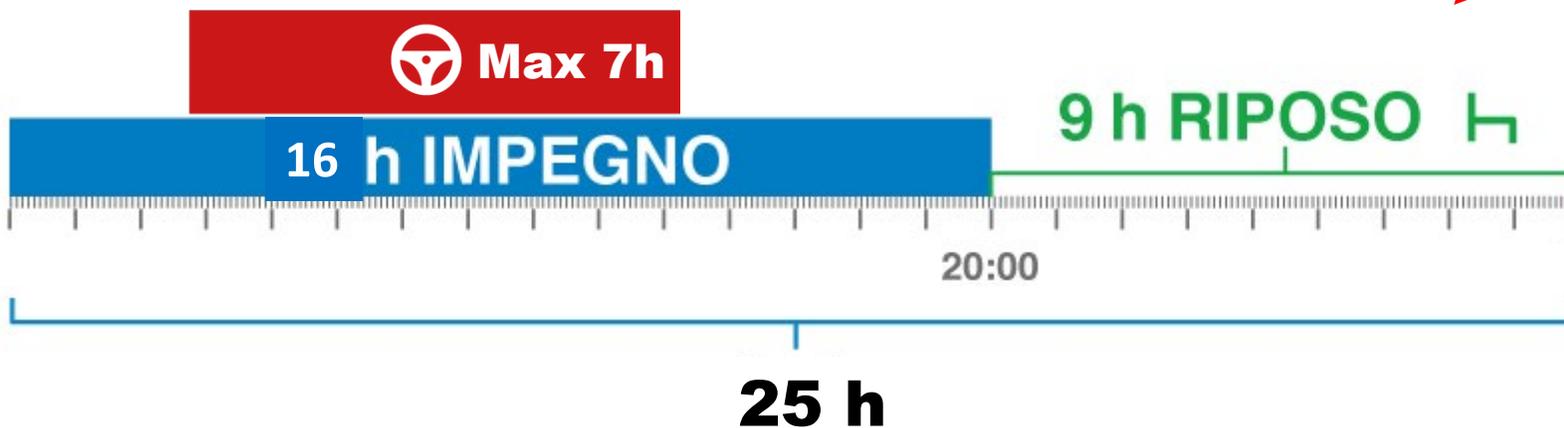
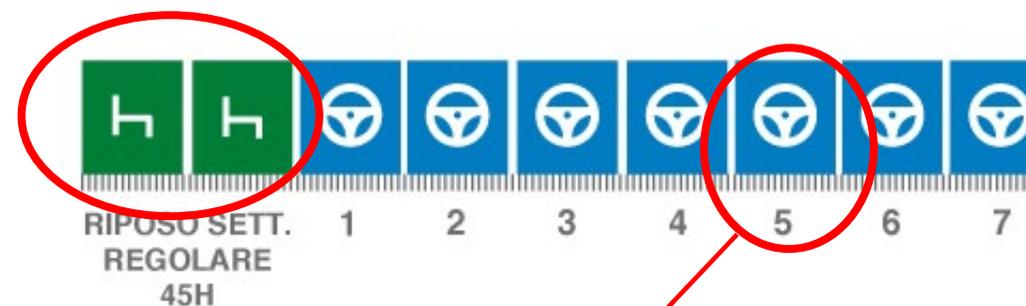
CONDIZIONI DEROGA:

SINGOLO SERVIZIO

TOUR DI ALMENO 6gg

GUIDA MAX GIORNALIERA = 7h (1 volta)

NO PREGIUDIZIO ORARIO LAVORO MASSIMO



L'estensione dell'impegno per i tours +8gg

NOVITÀ

Art.8 co.2 «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. Se la parte di periodo di riposo giornaliero effettuata entro le previste 24 ore è di almeno 9 ore ma inferiore a 11, tale periodo di riposo è considerato un riposo giornaliero ridotto»

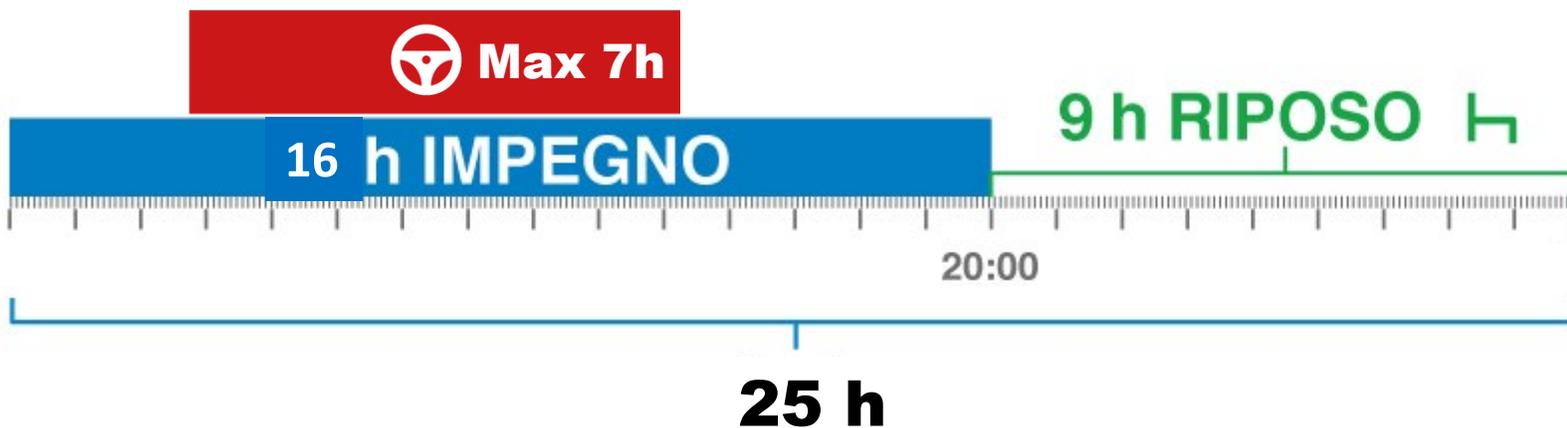
CONDIZIONI DEROGA:

SINGOLO SERVIZIO

TOUR DI ALMENO 8gg

GUIDA MAX GIORNALIERA = 8h (2 volte)

NO PREGIUDIZIO ORARIO LAVORO MASSIMO



La deroga dei 12 gg

NOVITÀ

Art. 8 – nuovo paragrafo 6 bis

i) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

"In deroga alle disposizioni del paragrafo 6, il conducente che effettua un singolo servizio occasionale passeggeri può rinviare il periodo di riposo settimanale di 12 periodi consecutivi di 24 ore al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:";

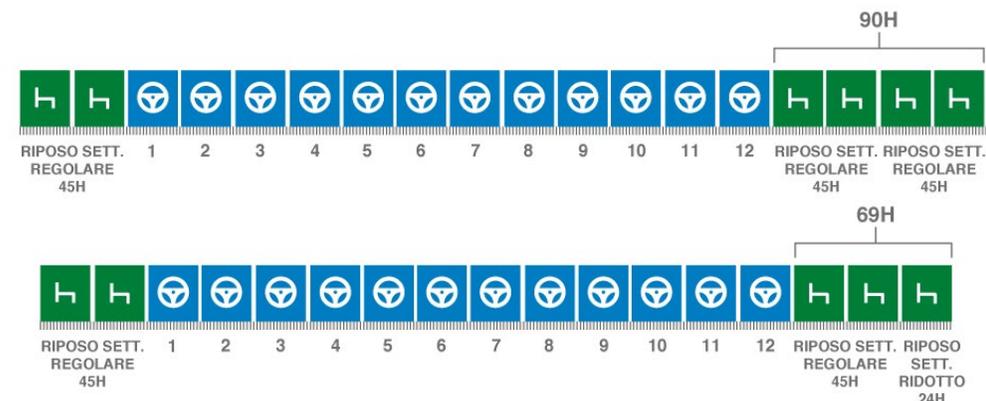
ii) la lettera a) è soppressa;

iii) è aggiunto il comma seguente:

"La Commissione esamina le opzioni per la digitalizzazione del foglio di viaggio di cui all'articolo 16, paragrafo 4, nel contesto dei più ampi sforzi di digitalizzazione nel settore del trasporto su strada.";

a) il servizio abbia una durata di almeno 24h consecutive in uno Stato membro o in un paese terzo a cui si applica il presente regolamento diverso da quello in cui il servizio ha avuto inizio;

NEGATIVO: compensazione invariata:
immediatamente dopo l'uso della deroga, combinando il RSR dopo l'uso della deroga con un RS Reg o Rid.



La deroga dei 12 gg

NOVITÀ

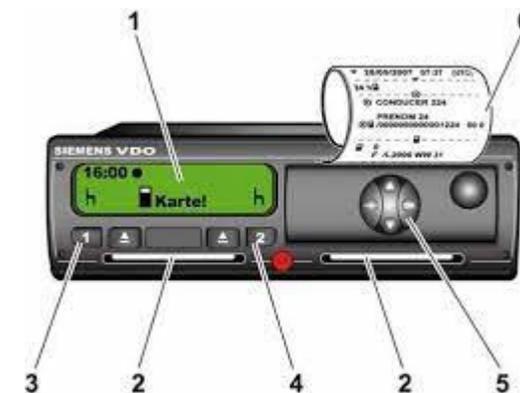
Art. 16 – nuovi paragrafi

"4. Ai fini dei controlli su strada, fino a quando non sarà disponibile un foglio di viaggio digitale, il conducente deve essere in grado di giustificare il ricorso alle deroghe di cui all'articolo 7, terzo comma, e all'articolo 8, paragrafi 2 bis e 6 bis:

Il conducente deve portare a bordo del veicolo:

- foglio di viaggio compilato (impresa responsabile);
- copie cartacee/elettroniche fogli di viaggio relativi ai 28 giorni precedenti (56gg dal 31.12.2024). Tale obbligo cessa al più tardi quando il veicolo utilizza un tako che consente di registrare il tipo di servizio.

Per i servizi nazionali può essere utilizzato il foglio di viaggio che si applica ai servizi internazionali, adattato per indicarne l'uso per il servizio nazionale. Se opportuno, la Commissione può, mediante un atto di esecuzione, stabilire il formato del foglio di viaggio per i servizi nazionali per semplificare i controlli.



Il controllo su strada - foglio di viaggio

Proposte operative

- conferire alla COM competenze di esecuzione per adattare documenti e strumenti e fornire chiarimenti
- digitalizzare e adattare il foglio di viaggio (allegato I Reg. COM 361/2014)
- implementare software per differenziare le carte dei conducenti
- usare modello dichiarazione distacco
- possibilità che COM emani atti di esecuzione e note orientative
- possibilità di aggiornare online il foglio di viaggio
- possibilità di aggiungere note per i conducenti sull'utilizzo delle deroghe
- Codice QR individuale

Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Croatia	e.1 Name	AFFA
Period of posting	08/03/2023 - 09/03/2023	e.2 Email Address	Vickinl@hotmail.com
Operation(s)	Cabotage operations	e.3 Community licence number	1234567
Vehicle(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	12345678
Declaration Details		e.6 Country of registration	Denmark
Vehicle ID	d1b3d034-8eb6-4033-8404-37e4cf51e7be	e.7 Address	Fyrrelunden 86 6705 Esbjerg Denmark
Date	10/03/2023 02:02	Transport Manager Information	
Time	08/03/2023 18:11	f.1 Name	Vicki Lam
Driver Information		f.2 Email Address	vila@fstyr.dk
Driver ID	avcavavava gvdsvg 123456789	f.3 Phone number	+4571102425
Address	Fyrrelunden 86 6705 Esbjerg Denmark	f.4 Professional Address	Fyrrelunden 86 6705 Esbjerg Denmark
Contract	01/05/2022	Contact Person	
Country	Denmark	g.1 Name	test test test test
Contract		g.2 Email Address	test@test.dk
Identification Document		g.3 Phone number	+4512345678
Type	ID Card	g.4 Address	
ID	123456789	Number plate(s) of the motor vehicle(s)	
Issue date	09/08/2022	1234567	
Expiry date	02/09/2022		
Country	Denmark		

JOURNEY FORM - MODEL No of Book No

(Colour Pantone 358 (light green), or as close as possible to this colour, format DIN A4 uncoated paper)

INTERNATIONAL OCCASIONAL SERVICES and CABOTAGE OPERATIONS IN THE FORM OF OCCASIONAL SERVICES

(Each item, if necessary, can be supplemented on a separate sheet)

1	Registration number of the coach	Place, date and signature of the carrier		
2	Carrier and, where appropriate, subcontractor or group of carriers	1. 2. 3.		
3	Name of driver(s)	1. 2. 3.		
4	Organisation or person responsible for the occasional service	1. 3. 2. 4.		
5	Type of service	<input type="checkbox"/> International occasional service <input type="checkbox"/> Cabotage operation in the form of occasional service <input type="checkbox"/> Cabotage operations in the form of special regular services — monthly statement Month Year		
6	Place of departure of service: Country:			
6	Place of destination of service: Country:			
7	Journey	Route/Daily stages and/or passenger pick-up or set-down points	number of passengers	empty (mark with an X)
	Dates	from to		Planned km
8	Connection points, if any, with another carrier in the same group	Number of passengers set down	Final destination of the passengers set down	Carrier picking up the passengers
9	Local excursions			
	Date	Planned km	Place of departure	Place of excursion
10	Unforeseen changes			
			

Come procedere una volta che il regolamento sarà in vigore ma le disposizioni sul funzionamento del tachigrafo non sono state modificate ?

Principi

- individuazione servizio (regolare o occasionale)
- il problema non è come registrare le diverse attività, ma come valutare le registrazioni per determinare quali regole prevalgono quel giorno o quella settimana.
- modulo pdf ? non è un foglio di viaggio elettronico ma, in linea di principio, se le autorità di controllo lo accettassero (su smartphone o tablet) sarebbe una modalità (transitoria) agevole per le aziende. **[URGENTE!]**
- necessità di creare materiale formativo standard e armonizzato (nota guida formale della CE) su come applicare le nuove norme **[evitare rinvio vigore!]**

Norme

- **frazionamento pause**: il tachigrafo calcola il tempo di guida continuo e segnala errore (requisito 184 Reg. attuazione COM 2016/799) ;
e in multipresenza?
- **deroga impegno giornaliero tours**: necessario fare distinzione, la nuova funzionalità deve essere abilitata (dall'autista) non appena inizia il «singolo servizio occasionale di passeggeri». Il calcolo delle potenziali infrazioni deve essere effettuato dal software analitico.
- **deroga 12ggi estesa al trasporto nazionale**: idem c.s.

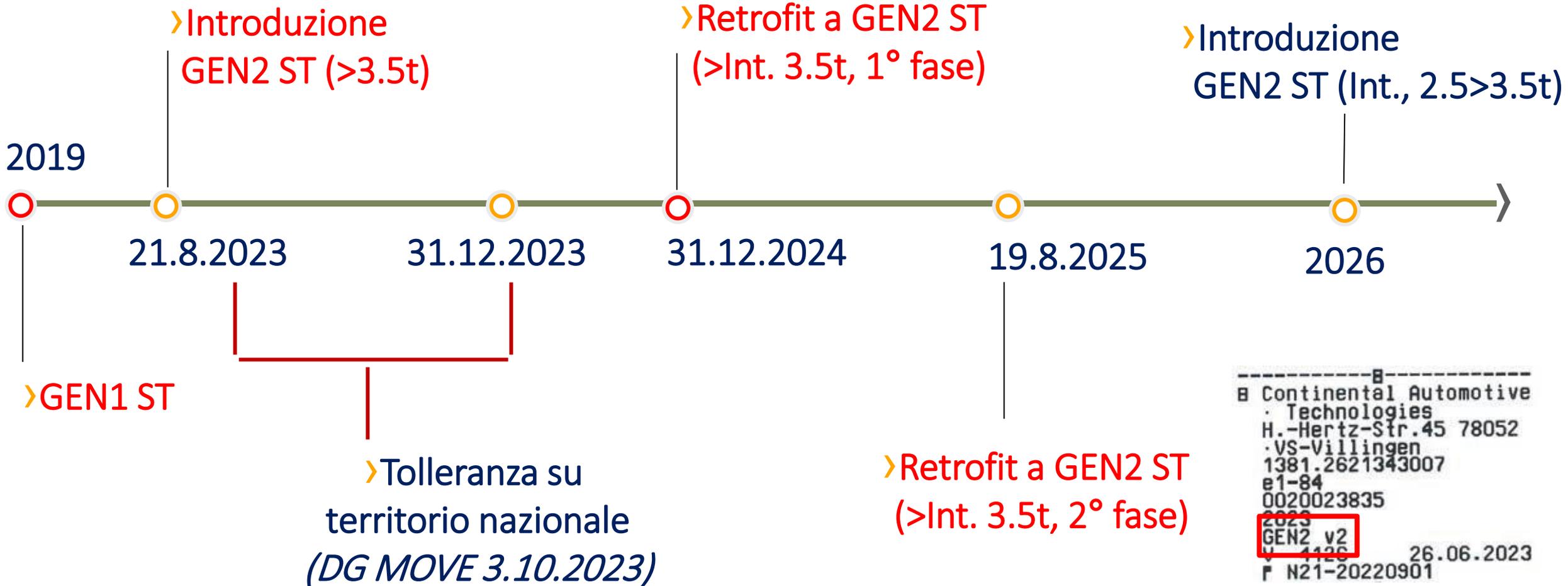
I vantaggi delle nuove funzionalità potrebbero richiedere un aggiornamento anticipatoi.e. per evitare che i conducenti debbano portare a bordo i fogli di viaggio per 28 (56) giorni.



Il tachigrafo digitale intelligente



Il tachigrafo digitale intelligente

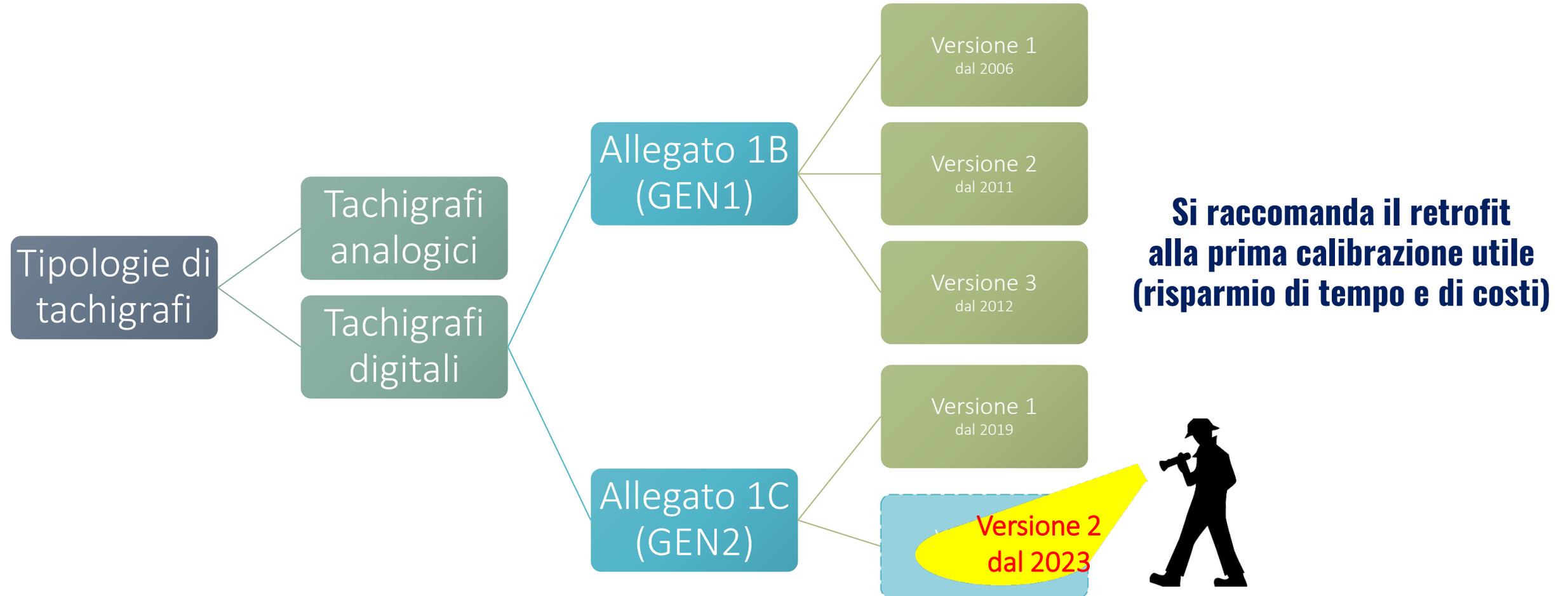


```

-----B-----
B Continental Automotive
· Technologies
H.-Hertz-Str.45 78052
· VS-Villingen
1381.2621343007
e1-84
0020023835
2023
GEN2_v2
V 1426
F N21-20220901
26.06.2023
  
```



obblighi retrofit



Il tachigrafo digitale intelligente

Addio analogico?

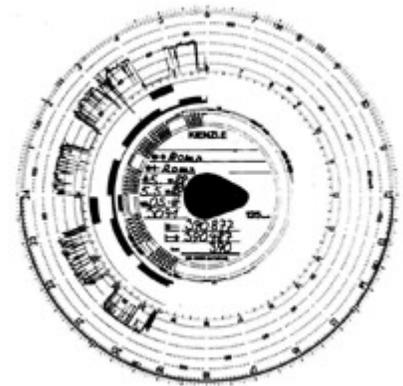
Dal 31 maggio 2024 - divieto installazione sul nuovo immatricolato i **tachigrafi transitori**

Entro il 31 dicembre 2024 - tutti i veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate dotati di tachigrafo analogico o digitale prima generazione (fino al 15 giugno 2019) impiegati su trasporti internazionali con veicoli dovranno dotarsi della nuova generazione di tachigrafo.

Quindi, non solo quelli di nuova immatricolazione, ma tutti, sostituendo lo strumento di cui dispongono con uno smart.

I veicoli che però hanno installato un tachigrafo intelligente di prima generazione (quindi di quelli successivi al 15 giugno 2019) e che sono impegnati in missioni di trasporto internazionale avranno qualche mese in più per effettuare il retrofit, visto che hanno tempo per adeguarsi fino al 19 agosto 2025.

A partire dal 2026 anche i veicoli commerciali con peso massimo tra le 2,5 e le 3,5 tonnellate dovranno essere equipaggiati con tachigrafo intelligente di seconda generazione, sempre se impiegati in missioni oltre frontiera.





Le prossime scadenze!



Le prossime scadenze

DAL 22 MAGGIO 2024

IN VIGORE NUOVE NORME SERVIZI OCCASIONALI

ENTRO 31.12.2024

RETROFIT TACHIGRAFO

DAL 31.12.2024

DOCUMENTAZIONE ATTIVITA' - 56 GIORNI (NON PIU' 28)

ENTRO 18 AGOSTO 2025

RETROFIT TACHIGRAFO DIGITALE GEN2V2



Grazie per l'attenzione

Responsabile Servizio Lavoro
Relazioni Industriali e Affari Europei
Paola Galantino - galantino@anav.it

