

Reg. 561/2006

REGOLAMENTO 561/2006

LO STATO DELL'ARTE



Misano Adriatico 9 ottobre 2019

Avv. Paola Galantino - Dirigente ANAV



ibe
INTERNATIONAL BUS EXPO



ORGANIZZATO DA

**ITALIAN
EXHIBITION
GROUP**
Providing the future



Reg. 561/2006

• REGOLAMENTO 561/2006 - LO STATO DELL'ARTE

CAMPO DI APPLICAZIONE:

- Interpretazione di percorso superiore/inferiore a 50km
- Esenzione veicoli adibiti a prove su strada
- Applicabilità del criterio dell'attività prevalente
- Valenza tempi di trasferimento «a vuoto»
- Tempestività comunicazione programmazione turni aziendali

PERIODO DI RIPOSO:

- Interpretazione di «arco di 24 ore»
- La cadenza del riposo settimanale
- Registrazione del riposo e utilizzo del modulo di attestazione

PERIODO DI GUIDA:

- La valenza delle interruzioni alla guida e al lavoro
- La multipresenza





IL PERCORSO Il veicolo è esente quando il percorso compiuto, in ciascuna corsa, non supera complessivamente i 50km. E' escluso criterio della "cumulabilità" delle singole tratte e/o linee eseguite dallo stesso conducente. Ha rilevanza la sola circostanza che il percorso risulti superiore ai 50km (Ministero Lavoro - Nota n. 24 4.8.2008)

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.

(Ministero Interno – Nota 27.5.2015)





PROVE SU STRADA E VEICOLI IN MANUTENZIONE

Art. 3 reg. 561/2006 (...) «veicoli sottoposti a prove su strada a fini di miglioramento tecnico, riparazione o manutenzione e veicoli nuovi da trasformare non ancora messi in circolazione»

«... l'attività esercitata da un conducente per trasferire un automezzo (senza utenti a bordo), dotato di tachigrafo analogico o digitale, presso una officina autorizzata per consentire le dovute verifiche, potrebbe essere esentata dall'obbligo del tachigrafo. Tuttavia per eliminare **possibili rischi e conflittualità interpretative a seguito di controlli** su strada (...)

DPL di Macerata
(Quesito n. 118/29.12.2009)



SOLUZIONE = REGISTRARE L'ATTIVITA' «con tracciamento del percorso» + STAMPA GIORNALIERA CON FIRMA DEL TECNICO DI OFFICINA [eventuali prove su strada + guida senza scheda + certificazione dell'officina che i km sono stati effettuati «per prova su strada».





FUNZIONE «OUT OF SCOPE»

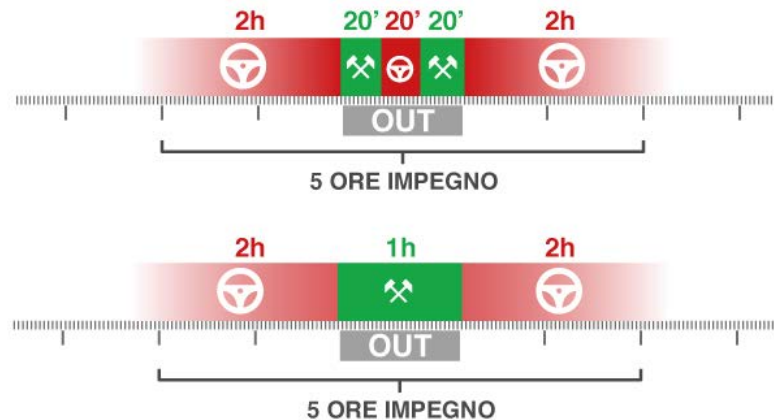
Cos'è e come è interpretata a livello normativo? Circolare interministeriale 22.7.2011. + TRACE UE

Che vantaggi per i conducenti? ➡ guida esclusa dalla guida giornaliera ma non dall'IMPEGNO!

Come inserire la funzione OUT? Manualmente nel menu del tachigrafo.

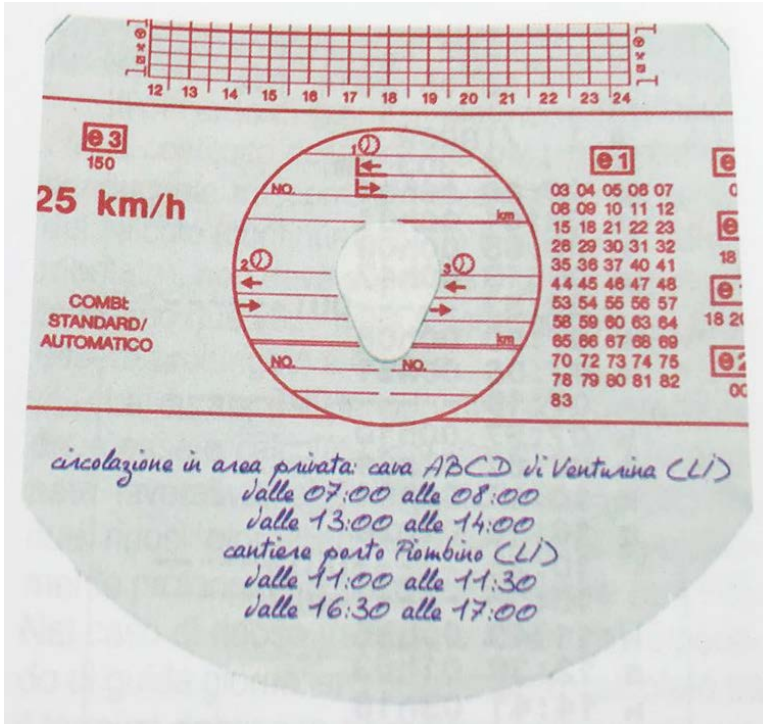
Va usata con o senza scheda tachigrafica? (caso delle aree private che non sono «strada»)

Si può usare anche con il disco analogico? Sì

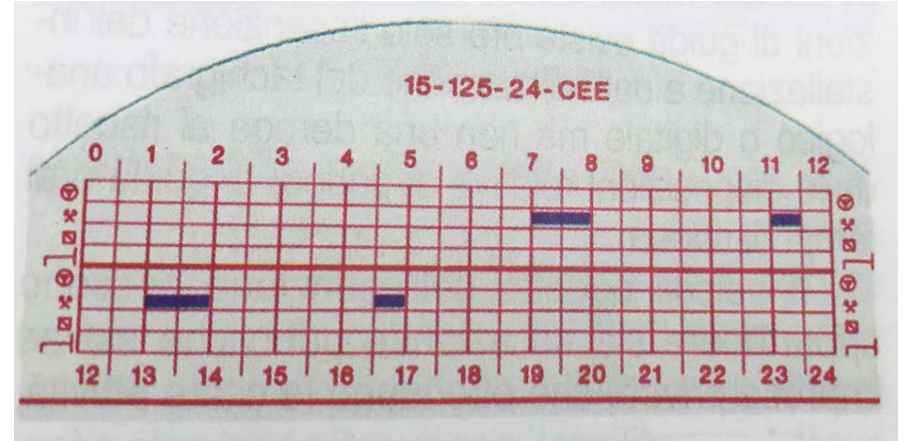




A. CON DISCO INSERITO



B. CON DISCO ESTRATTO



ORGANIZZATO DA



L'ATTIVITA' PREVALENTE

Periodicità e quantificazione del riposo settimanale sono legate al sistema di turnazione predisposto dall'azienda [connessione con esigenze del ciclo tecnico-produttivo ed organizzativo finalizzate a soddisfare imprescindibili esigenze di pubblico interesse]. Per l'ottimizzazione delle risorse aziendali (lavoro-veicoli) un conducente può essere impiegato nella stessa settimana in servizi di linea con percorso a volte inferiore e a volte superiore a 50km. Solo laddove fosse possibile sostenere - e dimostrare - che l'attività normalmente svolta dal dipendente su base settimanale è riconducibile in via prevalente ad attività esclusa dall'applicazione del regolamento, è possibile ritenere che il dipendente non abbia diritto alla fruizione del periodo di riposo settimanale di 45h ovvero al suo recupero.

PRINCIPIO DI CAUTELA «...nelle ipotesi in cui risulti particolarmente difficile individuare le "attività prevalenti" si ritiene vada applicata la disciplina di maggior tutela per il lavoratore».

(Ministero del Lavoro - risposta interpello n. 27/2009)






TRASFERIMENTI A VUOTO

Art. 2: il Reg. 561 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. 4: per "trasporto su strada" deve intendersi "*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 e di merci.*"

 lo spostamento «a vuoto» dal deposito alla località di inizio del servizio - per una distanza inferiore a 50 km, è escluso dal campo di applicazione

MA: nel caso il veicolo sia munito di analogico o digitale questo deve necessariamente essere utilizzato per le registrazioni cui è destinato.



BUS immatr. uso linea e adibito a SRL < 50km = funzione "out of scope",

BUS immatr. uso linea e adibito a SRL > 50km = IN

BUS immatr. uso NCC = IN a prescindere dal percorso.

NB: caso diverso dall'art. 9 !



ORGANIZZATO DA



COMUNICAZIONE TURNI DI SERVIZIO: QUALI OBBLIGHI PER L'AZIENDA?

NO TEMPISTICA né a livello legislativo né contrattuale.



L'art. 10 L. n. 138/1958: le aziende esercenti autoservizi pubblici di linea devono affiggere i turni di servizio per informare i dipendenti e osservare le regole di correttezza (art. 1175 c.c.) e tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei dipendenti (art. 2087 c.c. e art. 32 Cost.).

GIURISPRUDENZA: «*diritto del lavoratore alla programmabilità del proprio tempo libero, da attuarsi attraverso la comunicazione preventiva, in un termine ragionevole, dei turni di lavoro*». (Cass.3.9.2018, n. 21562).

- **Contemperamento opposte esigenze:** «*non si può escludere che alla particolare connotazione dell'attività consegua una necessità di adattare i turni lavorativi con un certo grado di elasticità*» (Cass).
- Resta a carico del lavoratore l'onere di dimostrare intempestività della comunicazione e concreta incidenza della condotta in termini di danno.





ARCO DI 24 ORE

Riposo giornaliero: regolare, ridotto e frazionato, da fruire entro le 24 ore dalla fine del precedente periodo di riposo (giornaliero o settimanale) – art. 8, par. 2

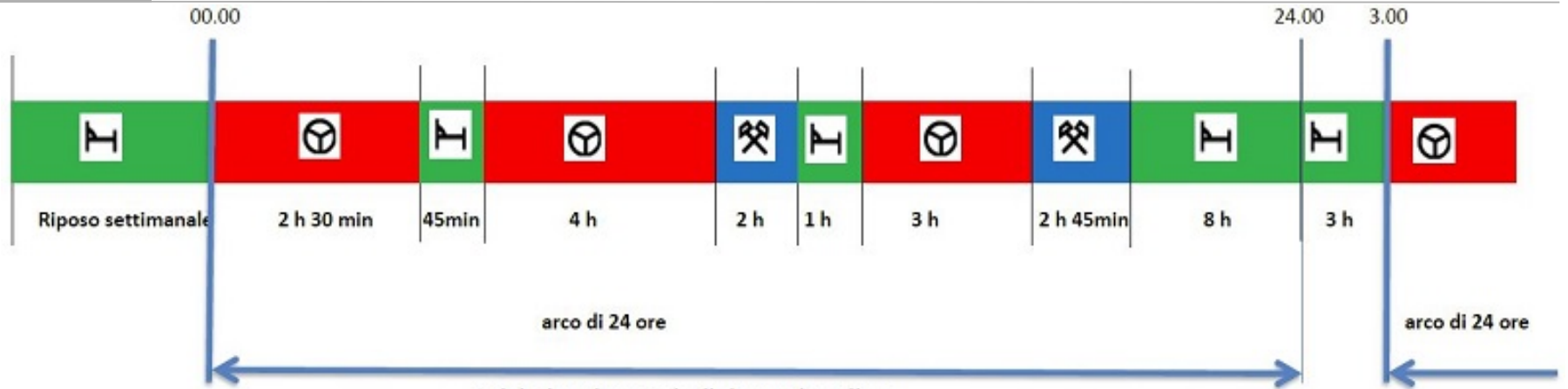
IL NUOVO ARCO DI 24 ORE INIZIA QUANDO SI E' CONCLUSA LA FRUIZIONE DEL PERIODO DI RIPOSO "qualificabile come tale", ovvero "di durata minima legale effettuato nell'arco di 24h dal termine del precedente periodo di riposo qualificabile come tale". Questo periodo di riposo "qualificabile come tale" può concludersi dopo l'arco di 24h dal termine del precedente periodo di riposo se la sua durata totale è superiore al minimo prescritto dalla normativa. (Commissione UE nota orientativa n.7)



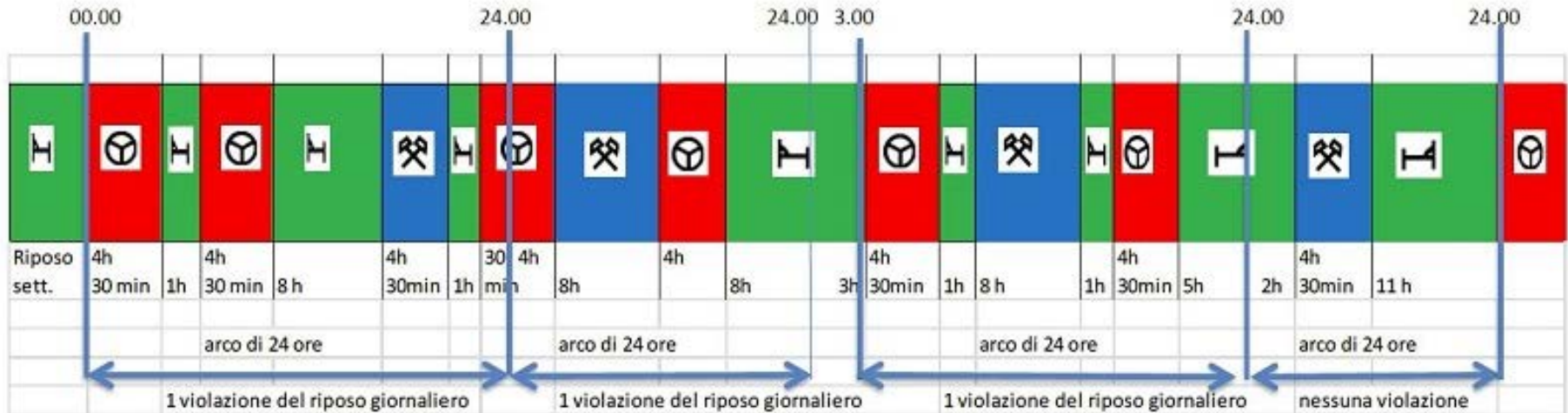
23esima ora inizia la fruizione del RG, protratto per le successive 10 ore, il periodo di 24h successivo verrebbe ridotto a 14 ore: la nota concede di «ripartire» con il conteggio delle 24h (quindi con un nuovo periodo di altre 24h) dal momento in cui il conducente ha finito di riposare.

SANZIONI : spettano ai singoli SM: art. 174 co 4 C.d.S. per l'inosservanza delle disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero: **se il periodo di riposo cade tra due "archi" di 24 ore, l'inizio del successivo "arco" dovrà essere computato a partire dall'orario effettivo di conclusione del periodo di riposo.**





1 violazione in materia di riposo giornaliero



ORGANIZZATO DA



RIPOSO IN MULTIPRESENZA





Cadenza riposo settimanale

«settimana» = periodo compreso tra le ore 00.00 di lunedì e le ore 24.00 della domenica (art. 4 par.1 lettera i) + **13° considerando**: “la definizione di settimana non dovrebbe impedire ai conducenti di iniziare la propria settimana di lavoro in qualunque giorno della settimana”.

	REGOLARE 45 h
	RIDOTTO <45 h >24 h

Non è possibile frazionare il recupero del riposo settimanale ridotto

[Min. Lavoro 29.4.2015 n. 37]




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 [Ministero Interno 15.1.2019]

“Il riposo settimanale deve normalmente usufruirsi di domenica, fatta eccezione per il personale viaggiante per il quale cade nel giorno stabilito dal turno” (art. 8 Legge 138/1958)





“ogni qualvolta ci si riferisce all’attività lavorativa nell’arco della settimana, occorre farla rientrare in questo lasso temporale”.

Il chiarimento di rilievo  per la guida settimanale (ma anche bisettimanale 56h/90h), deve farsi riferimento al **totale delle ore di guida effettuate tra le 00:00 del lunedì e le 24:00 della domenica, indipendentemente dal momento in cui viene fruito il riposo settimanale.**



(Ministero Interno 15.1.2019 + circolare interministeriale 22.2.2011)

ESEMPIO:

conducente che termina il RS alle 18:00 di domenica 13 ottobre: tutte le ore di guida effettuate fino alle ore 24 della domenica fanno parte della **guida settimanale dal 7 al 13 ottobre.**





Risposo settimanale in cabina - Dibattito comunitario – rischio dumping

Il reg. consente di fruire un periodo di riposo settimanale ridotto (minimo 24h) in un veicolo adeguatamente attrezzato (in trasferta). Non ammette la possibilità di fruire i riposi settimanali regolari (almeno 45 ore) a bordo.



Esecutivo UE (nota 16.4.2019): *«le autorità non possono chiedere ai conducenti di esibire i documenti comprovanti che il riposo settimanale regolare precedente la data dell'ispezione su strada non è stato effettuato nel veicolo».*

I conducenti possono essere sanzionati solo se, all'atto del controllo, la violazione del divieto di fruizione del riposo settimanale regolare in cabina era effettivamente in atto.



ORGANIZZATO DA

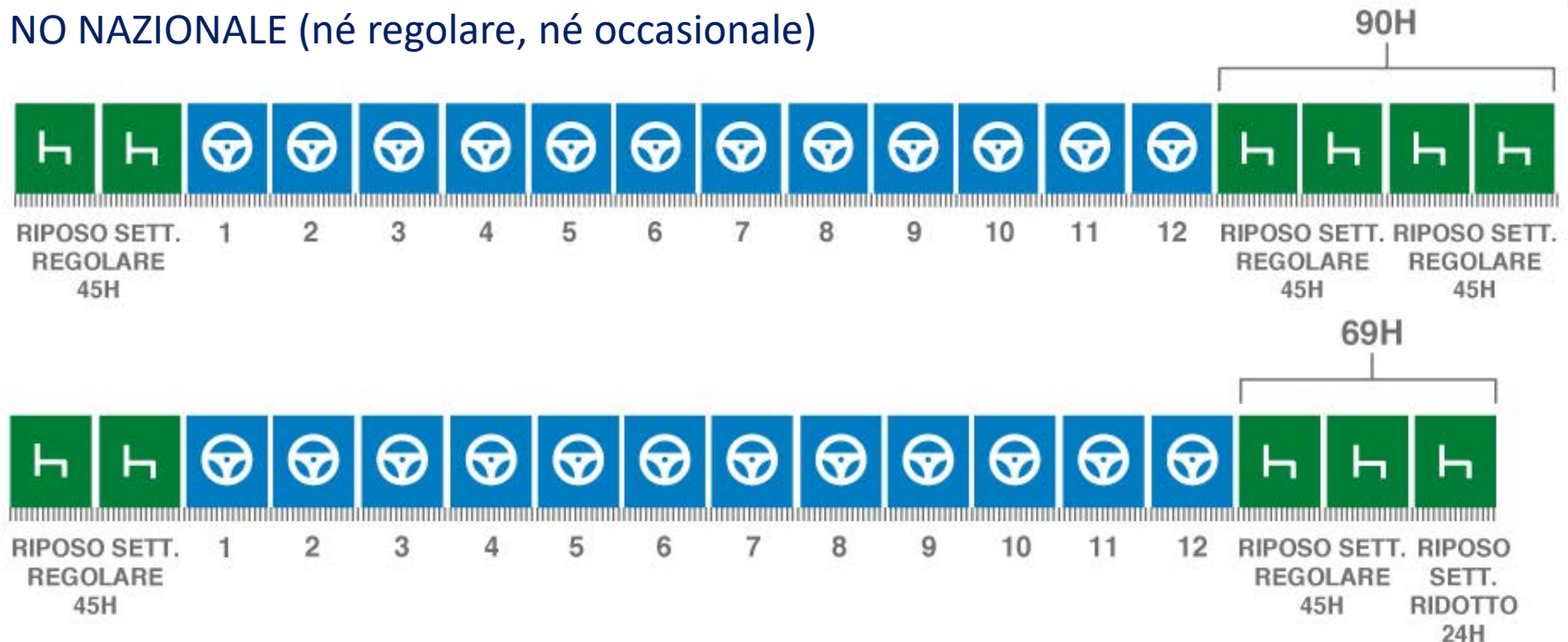


Cadenza riposo settimanale con deroga 12 giorni (art. 8 co. 6bis)

Deroga ammessa solo per i servizi occasionali internazionali.

NO INTERNAZIONALE REGOLARE

NO NAZIONALE (né regolare, né occasionale)



ORGANIZZATO DA



Nota di chiarimento n. 7 –

Corretta interpretazione art. 34 Reg.n.165/2014 :

Gli SM non possono imporre ai conducenti *“l’obbligo di presentazione di moduli che attestino le loro attività mentre sono lontani dal veicolo”*.

Il modulo di attestazione non è più obbligatorio

!! MA vale l’obbligo ex art. 36 Reg. 165/2014 che impone al conducente di **dimostrare** le attività e le assenze che non possono essere registrate nemmeno successivamente in modalità manuale. **E’ possibile che l’operatore richieda un accertamento di verifica presso l’impresa.**

Il modulo di attestazione può quindi risultare ancora molto utile:

una eventuale sanzione non potrà essere più elevata per mancanza e/o omissione di compilazione del modulo UE, ma potrà essere comminata per assenza di giustificazione delle attività/assenze non registrate dall’apparecchio



ORGANIZZATO DA



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

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



TAKE A BREAK





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]



ORGANIZZATO DA



- **sistema di classificazione del rischio** : è applicato alle imprese di autotrasporto sulla base della frequenza e della gravità delle infrazioni commesse ai Reg. 561/2006 e 165/2014. [gruppi di infrazioni e relativo grado di gravità nell'allegato III D.Lgs 4.9.2008 n. 144]. Le imprese che nell'anno solare superano 100 punti, sono considerate a rischio elevato e il loro indicatore di rischio ha validità annuale. L'Uff. di coordinamento comunica l'elenco di tali imprese alla Dir. Gen. del Ministero del lavoro che dispone l'accesso ispettivo presso la sede delle imprese ed i controlli di propria competenza nell'anno di validità dell'indicatore di rischio.
- **La diversità delle competenze per i controlli su strada** (conducenti) attribuita agli organi di polizia e per i controlli nelle imprese (datori di lavoro) attribuita agli organi ispettivi (fra cui la DPL) non importa separazione, ma complementarietà dei due livelli di protezione. Cass. 27.9.2018 n.23384

[art. 7 co. 6 D.Lgs 144/2008 L'Uff. di coordinamento sulla base delle info del Min. Interno e delle info fornite dagli organismi di collegamento SM, comunica al Ministero del Lavoro l'elenco delle imprese da controllare.





- **Formazione tachigrafo**
- in caso di sanzioni relative ai tempi di guida e riposo.
 - Conducente e azienda sono coobbligati in solido per la sanzione elevata al conducente
 - Per l'azienda un'ulteriore sanzione 174 co. 14 C.d.S.

Esempio:

- Un conducente può guidare solo 9h, ma ne guida 9 ½ . Sanzioni previste:
 1. Sanzione al conducente e Azienda coobbligata in solido: € 40,00
 2. Sanzione all'azienda Art. 174 c.14: € 327,00 per non aver organizzato adeguatamente l'attività



“l'organo di polizia stradale può NON contestare all'impresa il comma 14, qualora abbia prova, nell'immediatezza del controllo e comunque prima della redazione del verbale, dell'adempimento degli oneri di formazione e controllo attraverso i documenti previsti dal DD215/2016 (attestato corso di formazione + istruzioni scritte + verbale di controllo con cadenza trimestrale), e si tratti di violazioni lievi che non presuppongono evidenti carenze organizzative (INFRAZIONI MINORI). In tutti gli altri casi si procederà alla contestazione rimettendo la valutazione in ordine alle responsabilità dell'impresa al Prefetto o Giudice di Pace”.





Grazie per l'attenzione!

Avv. Paola Galantino - Dirigente ANAV
galantino@anav.it



ORGANIZZATO DA