

PREMESSA

Con la pubblicazione del Regolamento CE n. 561/2006 sono state introdotte importanti novità. A questo si aggiunge la direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto che prevede che gli Stati membri adottino le misure che limitino il tempo di lavoro settimanale massimo dei lavoratori mobili. Ed infine l'introduzione del tachigrafo digitale per i mezzi di nuova immatricolazione, uno strumento di facile gestione e maggiormente preciso per l'effettuazione dei controlli.

*Si propone con questa dispensa, elaborata a partire da una guida del **Comitato Unitario dell'Autotrasporto della Provincia di Ravenna**, una sintesi delle novità e alcuni spunti pratici.*

Tempi di guida e di riposo dei conducenti (Reg. CE n. 561/2006)

CHI È SOGGETTO ALL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO

Tutti coloro che eseguono un trasporto su strada:

- di **merci**, effettuato da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiori a 3,5 tonnellate; *oppure*
- di passeggeri effettuato da veicoli atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine.

CAMPO DI APPLICAZIONE

A prescindere dal paese in cui il veicolo è immatricolato, il presente regolamento si applica al trasporto su strada effettuata:

- a) esclusivamente all'interno della Comunità;
- b) fra la Comunità, la Svizzera e i paesi che sono parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

L'**AETR** si applica, in luogo del presente regolamento, alle operazioni di trasporto internazionale su strada che si svolgono in parte al di fuori delle predette zone, ai:

1. veicoli immatricolati nella Comunità o in Stati che sono parte dell'AETR, per la totalità del tragitto;
2. veicoli immatricolati in un paese terzo che non ha sottoscritto l'AETR, unicamente per la parte del tragitto effettuato sul territorio della Comunità o di paesi che sono parte dell'AETR.

CHI È ESENTATO

Il Regolamento CE n. 561/2006 **non si applica** ai trasporti stradali effettuati a mezzo di:

- a) veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri;
- b) veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 40 chilometri orari;
- c) veicoli di proprietà delle forze armate, della protezione civile, dei vigili del fuoco e delle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico o da questi noleggiati senza conducente, nel caso in cui il trasporto venga effettuato nell'ambito delle funzioni proprie di questi servizi e sotto la loro responsabilità;
- d) veicoli, compresi quelli usati per operazioni di trasporto non commerciale di aiuto umanitario, utilizzati in situazioni di emergenza o in operazioni di salvataggio;
- e) veicoli speciali adibiti ad usi medici;
- f) carri attrezzi specializzati che operano entro un raggio di 100 km dalla propria base operativa;
- g) veicoli sottoposti a prove su strada a fini di miglioramento tecnico, riparazione o manutenzione, e veicoli nuovi o trasformati non ancora messi in circolazione;
- h) veicoli o combinazioni di veicoli, di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di merci;
- i) veicoli commerciali che rientrano nella categoria dei veicoli storici a norma della legislazione dello Stato membro nel quale circolano e sono utilizzati per il trasporto non commerciale di passeggeri o di merci.

Con la pubblicazione del *Decreto 20 Giugno 2007* del Ministero dei Trasporti (GU n. 236 del 10 ottobre 2007) si rappresenta che non si applicano, sul territorio nazionale, le disposizioni relative al

personale viaggiante, tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo e **sono dispensati dall'obbligo di dotazione ed uso dell'apparecchio di controllo** nel settore del trasporto su strada i **seguenti veicoli**:

- veicoli o una combinazione di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate impiegati dai fornitori di servizi universali di cui all'articolo 2, paragrafo 13, della direttiva 97/67/CEE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale (tali veicoli sono utilizzati solamente entro un raggio di 50 km dal luogo ove è basata l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente);
- veicoli impiegati nell'ambito di servizi fognari, di protezione contro le inondazioni, di manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, di manutenzione e controllo della rete stradale, di nettezza urbana, dei telegrafi, dei telefoni, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti e riceventi di televisione e radio;
- veicoli speciali che trasportano materiale per circhi o parchi di divertimenti;
- veicoli impiegati per la raccolta del latte nelle fattorie e la restituzione alle medesime dei contenitori di latte o di prodotti lattieri destinati all'alimentazione animale;
- veicoli adibiti a scuola guida per l'ottenimento della patente di guida o dell'attestato di idoneità professionale e per il relativo esame, purché non utilizzati per il trasporto di persone o di merci a fini di lucro.

DEFINIZIONI

Altre mansioni: le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla guida, ai sensi dell'articolo 3, lettera a) della direttiva 2002/15/CE, nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti.

Conducente: chiunque sia addetto alla guida del veicolo, anche per un breve periodo, o che si trovi a bordo di un veicolo con la mansione, all'occorrenza, di guidarlo.

Interruzione: ogni periodo in cui il conducente non può guidare o svolgere altre mansioni e che serve unicamente al suo riposo.

Multipresenza: si parla di multipresenza quando, durante un periodo di guida compreso fra due periodi di riposo giornaliero consecutivi o fra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale, ci sono a bordo del veicolo almeno due conducenti. Per la prima ora di multipresenza la presenza del secondo conducente è facoltativa, ma per il resto del periodo è obbligatoria.

Periodo di guida giornaliero: 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.

Periodo di guida settimanale: il periodo passato complessivamente alla guida nel corso di una settimana.

Periodo di riposo giornaliero: il periodo giornaliero durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e comprende sia il:

1. *Periodo di riposo giornaliero regolare:* 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 interruzioni e il secondo di almeno 9 ore senza interruzioni.

2. *Periodo di riposo giornaliero ridotto:* ogni tempo di riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore.

Periodo di riposo settimanale: periodo settimanale durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e designa sia il:

1. *Periodo di riposo settimanale regolare:* ogni tempo di riposo di almeno 45 ore.

2. *Periodo di riposo settimanale ridotto:* ogni tempo di riposo inferiore a 45 ore, che può essere ridotto, nel rispetto di quanto stabilito all'articolo 8, paragrafo 6, a una durata minima di 24 ore continuative.

Riposo: ogni periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo.

Settimana: il periodo di tempo compreso tra le ore 00.00 del lunedì e le ore 24.00 della domenica.

Tempo di guida: la durata dell'attività di guida registrata.

1. *Automaticamente o semiautomaticamente* dall'apparecchio di controllo come definito dall'allegato I (cronotachigrafo analogico) e all'allegato IB (cronotachigrafo digitale) del regolamento CEE n. 3821/85;







2. *manualmente* come richiesto dall'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento CEE n. 3821/85.

PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO

Il periodo di guida giornaliero non deve superare **9 ore**. Il periodo di guida giornaliero può tuttavia essere esteso fino a **10 ore** non più di **due volte** nell'arco della settimana.

Si precisa che l'ulteriore ora di guida non può essere sommata ad uno dei due periodi di 4 ore e 30 minuti. Infatti la norma prevede obbligatoriamente che dopo un periodo di guida di 4 ore e 30 minuti il conducente deve osservare un'interruzione di almeno 45 minuti consecutivi, a meno che non inizi un periodo di riposo.

TEMPO DI GUIDA	INTERRUZIONE	TEMPO DI GUIDA	RIPOSO GIORNALIERO	INIZIO UN NUOVO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO
				
4 ore e 30 minuti	45 minuti	4 ore e 30 minuti	11 ore	

TEMPO DI GUIDA	INTERRUZ.	TEMPO DI GUIDA	INTERRUZ.	TEMPO DI GUIDA	RIPOSO GIORNAL.	INIZIO UN NUOVO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO
						
4 ore e 30 minuti	45 minuti	4 ore e 30 minuti	45 minuti	1 ora	11 ore	

Si rappresenta che il periodo di guida giornaliero deve intendersi inferiore a 24 ore e pertanto sullo stesso foglio di registrazione (disco) possono essere registrate regolarmente più di 10 ore di guida.


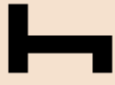
PERIODO DI GUIDA SETTIMANALE

Il periodo di guida settimanale non deve superare **56 ore** e non deve superare l'orario di lavoro massimo di cui alla direttiva 2002/15/CE.

Il periodo di guida complessivamente accumulato in due settimane consecutive non deve superare le **90 ore**.

INTERRUZIONI ALLA GUIDA

Dopo un periodo di guida di 4 ore e 30 minuti il conducente osserva una interruzione di almeno **45 minuti** consecutivi, a meno che non inizi un periodo di riposo.

TEMPO DI GUIDA	INTERRUZIONE	INIZIO IL SECONDO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO DI 4 ORE E 30 MINUTI
		
4 ore e 30 minuti	45 minuti	

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 relative all'interruzione di 45 minuti dopo 4 ore e 30 di guida.

TEMPO DI GUIDA	INTERRUZIONE	TEMPO DI GUIDA	INTERRUZIONE	INIZIO SECONDO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO DI 4 ORE E 30 MINUTI
				
3 ore	15 minuti (almeno)	1 ora 30 minuti	30 minuti (almeno)	

Ogni sosta di durata inferiore a quelle indicate è considerata non effettuata.

PERIODO DI RIPOSO GIORNALIERO

Periodo di riposo giornaliero regolare è di **11 ore** consecutive nell'arco di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale.

TEMPO DI GUIDA	INTERRUZIONE	TEMPO DI GUIDA	RIPOSO GIORNALIERO	INIZIO UN NUOVO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO
				
4 ore e 30 minuti	45 minuti	4 ore e 30 minuti	11 ore consecutive	

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**.

TEMPO DI GUIDA	RIPOSO	TEMPO DI GUIDA	RIPOSO	INIZIO UN NUOVO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO
				
4 ore e 30 minuti	3 ore	4 ore e 30 minuti	9 ore	

È possibile ridurre il riposo giornaliero a **9 ore (periodo di riposo giornaliero ridotto)**, ma i conducenti *non possono effettuare più di 3 periodi di riposo giornaliero ridotto* tra 2 periodi di riposo settimanale.

TEMPO DI GUIDA	INTERRUZIONE	TEMPO DI GUIDA	RIPOSO GIORNALIERO	INIZIO UN NUOVO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO
				
4 ore e 30 minuti	45 minuti	4 ore e 30 minuti	9 ore consecutive	

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.

PERIODO DI RIPOSO SETTIMANALE

Nel corso di due settimane consecutive i conducenti effettuano almeno:

- due periodi di riposo settimanale regolare (**45 ore**);

oppure

- un periodo di riposo settimanale regolare (**45 ore**) ed un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore continuative. La riduzione è tuttavia compensata da un tempo di riposo equivalente preso entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

Qualsiasi riposo preso a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto è attaccato a un altro periodo di riposo di almeno **9 ore**.

Il periodo di riposo settimanale comincia al più tardi **dopo 6 periodi di 24 ore** dal termine del precedente periodo di riposo settimanale.

In trasferta, i periodi di riposo giornaliero e quelli settimanali ridotti possono essere effettuati nel veicolo, purché questo sia dotato delle opportune attrezzature per il riposo di tutti i conducenti in sosta.

Un periodo di riposo settimanale che cade in due settimane può essere conteggiato in una delle due, ma non in entrambe.

TEMPI DI GUIDA E DI RIPOSO CON NAVE TRAGHETTO O TRENO

Il conducente che accompagna un **veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario** e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare, può durante tale periodo di riposo effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessivamente. Nel corso di tale riposo giornaliero regolare il conducente dispone di una branda o di una cuccetta.

TEMPO DI GUIDA	INTERRUZ.	TEMPO DI GUIDA	RIPOSO A TERRA	TEMPI DI ATTESA E/O TEMPO DI GUIDA	RIPOSO SU TRENO TRAGHETTO	INIZIO UN NUOVO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO
						
4 ore e 30 minuti	45 minuti	4 ore e 30 minuti	3 ore	1 ora (massimo)	9 ore	

In riferimento a tale tipologia di trasporto, si rappresenta quanto segue:

- Il tempo impiegato dal conducente per recarsi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrando nel campo di applicazione del presente regolamento, o per ritornare se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui egli dipende, non è considerato come riposo o interruzione, a meno che il conducente si trovi su una nave traghetto o un convoglio ferroviario e disponga di una branda o cuccetta.
- Il tempo impiegato dal conducente alla guida di un veicolo non rientrando nel campo di applicazione del presente regolamento per recarsi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrando nel campo di applicazione del presente regolamento, o per ritornare se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui egli dipende, è considerato come “**altre mansioni**”.

DEROGHE

A condizione di non compromettere la sicurezza stradale e per poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni del presente regolamento (tempi di guida, interruzioni, tempi di riposo, tempi necessari per recarsi nel luogo di consegna del veicolo o ritornare) nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico.

Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge il punto di sosta appropriato (Art. 12 Reg. CE n. 561/06).

PERIODI DI GUIDA E DI RIPOSO CON DUE AUTISTI (MULTIPRESENZA)

In caso di multipresenza i conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero di almeno **9 ore** nell'arco di **30 ore** dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale.

Quando l'autista 1 guida l'autista 2 rimane in disponibilità e viceversa.

AUTISTA 1

TEMPO DI GUIDA	TEMPO DI DISPONIBILITÀ	TEMPO DI GUIDA	TEMPO DI DISPONIBILITÀ	RIPOSO	INIZIO NUOVO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO
					
4 ore e 30 minuti	4 ore e 30 minuti	4 ore e 30 minuti	4 ore e 30 minuti	9 ore	

AUTISTA 2

4 ore e 30 minuti	4 ore e 30 minuti	4 ore e 30 minuti	4 ore e 30 minuti	9 ore	INIZIO NUOVO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO
					
TEMPO DI DISPONIBILITÀ	TEMPO DI GUIDA	TEMPO DI DISPONIBILITÀ	TEMPO DI GUIDA	RIPOSO	

RESPONSABILITÀ DELL'IMPRESA DI TRASPORTO

- È vietato alle imprese di trasporto retribuire i conducenti salariati o concedere loro premi o maggiorazioni di salario in base alle distanze percorse e/o al volume delle merci trasportate, se queste retribuzioni siano di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale e/o incoraggiare l'infrazione del presente regolamento.
- Le imprese di trasporto organizzano l'attività dei conducenti in modo che essi possano rispettare le disposizioni relative all'apparecchio di controllo tachigrafo (Reg. CEE n. 3821/85) e quella relativa al personale viaggiante e tempi di guida, interruzione e periodo di riposo (Cap. II Reg. CE n. 561/2006) e

forniscono loro le opportune istruzioni ed effettuano controlli regolari per garantire che siano rispettate le disposizioni.

- Le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti, anche qualora l'infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.

- Le imprese, i caricatori, gli spedizionieri, gli operatori turistici, i capifila, i subappaltatori e le agenzie di collocamento di conducenti si assicurano che gli orari di lavoro concordati contrattualmente siano conformi al presente regolamento.

- L'impresa di trasporto che utilizza veicoli dotati di tachigrafo digitale e che rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento:

- garantisce che tutti i dati pertinenti siano trasferiti dall'unità di bordo ogni tre mesi e dalla carta conducente ogni tre settimane e che siano trasferiti con maggior frequenza affinché vengano trasferiti tutti i dati relativi alle attività intraprese dall'impresa o per conto della stessa;

- garantisce che tutti i dati trasferiti tanto dall'unità di bordo quanto dalla carta del conducente siano conservati per almeno 12 mesi successivamente alla registrazione e, se un addetto ai controlli dovesse richiederlo, tali dati siano accessibili, direttamente o a distanza, presso i locali dell'impresa.

Direttiva sull'organizzazione dell'orario di lavoro (Dir. CE n. 2002/15/CE)

In riferimento all'articolo 6 comma 2 Reg. CE n. 561/2006 che richiama il rispetto dell'orario di lavoro massimo di cui alla direttiva 2002/15/CE, si riportano di seguito i principali contenuti della stessa.

CAMPO DI APPLICAZIONE

Le disposizioni contenute nella presente direttiva si applicano ai lavoratori mobili alle dipendenze di imprese stabilite in uno Stato membro dell'Unione europea che partecipano ad attività di autotrasporto di persone e merci su strada contemplate dal Regolamento CE n. 561/06 oppure, in difetto, dall'accordo AETR.

Gli autotrasportatori autonomi sono esclusi dal campo di applicazione della presente direttiva fino al 23 marzo 2009, salvo diverse disposizioni nazionali o comunitarie.

1. La direttiva integra le disposizioni del Regolamento CE n. 561/06 e, ove necessario, dell'accordo AETR che prevalgono su quelle della presente direttiva.

2. Ai lavoratori mobili esclusi dal campo d'applicazione della presente direttiva si applica la direttiva 93/104/CE.

3. Laddove la presente direttiva contiene prescrizioni più specifiche per i lavoratori mobili che effettuano operazioni di autotrasporto, essa prevale sulle pertinenti disposizioni della direttiva 93/104/CE ai sensi del suo articolo 14.

DEFINIZIONI

Autotrasportatore autonomo

Una persona la cui attività professionale principale consiste nel trasporto di persone e merci su strada dietro remunerazione ai sensi della legislazione comunitaria, in virtù di una licenza comunitaria o di un'altra autorizzazione professionale ad effettuare il suddetto trasporto, che è abilitata a lavorare per conto proprio e che non è legata ad un datore di lavoro da un contratto di lavoro o da un altro rapporto di lavoro di tipo gerarchico, che è libera di organizzare le attività in questione, il cui reddito dipende direttamente dagli utili realizzati e che è libera di intrattenere, individualmente o attraverso una cooperazione tra autotrasportatori autonomi, relazioni commerciali con più clienti. Gli autotrasportatori che non rispondono a tali requisiti sono soggetti agli stessi obblighi e beneficiano degli stessi diritti previsti per i lavoratori mobili dal presente decreto.

Contratti collettivi di lavoro

Contratti collettivi stipulati da Organizzazioni sindacali dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale.

Lavoratore mobile

Un lavoratore facente parte del personale che effettua spostamenti, compresi gli apprendisti, che è al servizio di un'impresa che effettua autotrasporto di merci e di persone per conto proprio o di terzi.

Lavoro notturno

Ogni prestazione espletata durante la notte.

Notte

Un periodo di almeno quattro ore consecutive tra le ore 0.00 e le ore 7.00.

Orario di lavoro: Ogni periodo compreso fra l'inizio e la fine del lavoro durante il quale il lavoratore mobile è sul posto di lavoro, a disposizione del datore di lavoro ed esercita le sue funzioni o attività, ossia:

- 1) il tempo dedicato a tutte le operazioni di autotrasporto. In particolare tali operazioni comprendono: la guida, il carico e lo scarico, la supervisione della salita o discesa di passeggeri dal veicolo, la pulizia e la manutenzione tecnica del veicolo, ogni altra operazione volta a garantire la sicurezza del veicolo e del carico e dei passeggeri o ad adempiere gli obblighi legali o regolamentari direttamente legati al trasporto specifico in corso, incluse la sorveglianza delle operazioni di carico e scarico, le formalità amministrative di polizia, di dogana, o altro;
- 2) 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, oppure conformemente alle condizioni generali negoziate tra le parti sociali.
- 3) Sono esclusi dal computo dell'orario di lavoro i periodi di interruzione dalla guida di cui al Regolamento CE n. 561/06, i riposi intermedi previsti dalla presente direttiva, fatte salve le clausole di indennizzazione o limitazione di tali periodi previste dalla contrattazione collettiva, i tempi di disponibilità.

Persona che effettua operazioni mobili di autotrasporto

Un lavoratore mobile o un autotrasportatore autonomo che effettua tali operazioni.

Posto di lavoro

- 1) Il luogo in cui si trova lo stabilimento principale dell'impresa per la quale il lavoratore mobile svolge determinate mansioni, nonché i suoi vari stabilimenti secondari, a prescindere dal fatto che la loro ubicazione corrisponda o meno alla sede sociale o allo stabilimento principale dell'impresa;
- 2) il veicolo usato dalla persona che effettua operazioni mobili di autotrasporto per lo svolgimento delle sue mansioni;
- 3) qualsiasi altro luogo in cui sono svolte attività connesse con l'esecuzione del trasporto.

Settimana

Il periodo compreso fra le ore 00.00 del lunedì e le ore 24.00 della domenica.

Tempi di disponibilità

- 1) I periodi diversi dai riposi intermedi e dai periodi di riposo, durante i quali il lavoratore mobile, pur non dovendo rimanere sul posto di lavoro, deve tenersi a disposizione per rispondere ad eventuali chiamate con le quali gli si chiede di iniziare o riprendere la guida o di eseguire altri lavori. In particolare, sono considerati tempi di disponibilità i periodi durante i quali il lavoratore mobile accompagna il veicolo trasportato a bordo di una nave traghetto o di un treno ed i periodi di attesa alle frontiere e quelli dovuti a divieti di circolazione. Tali periodi e la loro probabile durata devono essere comunicati al lavoratore mobile con preavviso, vale a dire o prima della partenza o poco prima dell'inizio effettivo del periodo considerato, oppure secondo le condizioni generali negoziate tra le parti sociali;
- 2) per i lavoratori mobili che guidano in squadre, il tempo trascorso a fianco del conducente o in una cuccetta durante la marcia del veicolo.

Tempi di inattività

Tempi non lavorati che si alternano a periodi di lavoro effettivo e che si pongono tra l'inizio e la fine del lavoro, durante i quali il lavoratore può ricostituire le energie psicofisiche consumate nella prestazione.

COLLEGAMENTO PRINCIPALE AL Reg. CE n. 561/2006

Durata massima settimanale della prestazione di lavoro

La durata media della settimana lavorativa non può superare le 48 ore. La durata massima della settimana lavorativa può essere estesa a 60 ore solo se su un periodo di quattro mesi la media delle ore di lavoro non supera il limite di quarantotto ore settimanali.

Deroghe

Sono fatte salve le disposizioni stabilite dai contratti collettivi nazionali di lavoro stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative, in presenza di ragioni tecniche, nonché di esigenze connesse con l'organizzazione del lavoro che oggettivamente comportano un

diverso regime dell'orario di lavoro e che, nel rispetto dei principi generali della protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori, determinano una diversa durata massima e media dell'orario di lavoro.

Modalità e ipotesi di applicazione

I contratti collettivi nazionali di lavoro stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative, definiscono le modalità e le ipotesi di applicazione delle disposizioni relative alla durata massima settimanale della prestazione di lavoro.

Durata della prestazione lavorativa per conto di più datori di lavoro

In caso di prestazioni lavorative per conto di più datori di lavoro, la durata della prestazione lavorativa deve essere pari alla somma di tutte le ore effettuate. Il datore di lavoro deve chiedere per iscritto al lavoratore mobile il numero di ore di lavoro prestate ad un altro datore di lavoro. Il lavoratore mobile deve fornire tali informazioni per iscritto.

Riposo intermedio

Fermo restando il livello di tutela previsto dal Regolamento CE n. 561/06, in difetto dell'accordo AETR, i lavoratori soggetti alla disciplina in esame non possono lavorare in nessun caso per più di 6 ore consecutive senza effettuare un riposo intermedio. L'orario di lavoro deve essere interrotto da **riposi intermedi di almeno 30 minuti se il totale delle ore di lavoro è compreso fra 6 e 9 ore, di almeno 45 minuti se supera le 9 ore.** In ogni caso i riposi intermedi possono essere suddivisi in periodi non inferiori a 15 minuti ciascuno. Tali disposizioni si applicano anche agli apprendisti.

LAVORO NOTTURNO

In caso di **lavoro notturno**, l'orario di lavoro giornaliero non deve superare le 10 ore per ciascun periodo di 24 ore.

OBBLIGHI

Informazione

I lavoratori mobili devono essere informati delle pertinenti disposizioni nazionali, del regolamento interno dell'impresa e degli accordi tra parti sociali, in particolare dei contratti collettivi e degli eventuali contratti aziendali stipulati sulla base del presente decreto legislativo.

Registri

L'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto deve essere registrato. I registri sono conservati per almeno due anni dopo la fine del relativo periodo. I datori di lavoro sono responsabili della registrazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili. Se il lavoratore lo richiede, il datore di lavoro deve rilasciare copia della registrazione.

Per quanto riguarda il sistema sanzionatorio sui Tempi di Guida e di Riposo e la Direttiva sull'organizzazione dell'orario di lavoro si fa riferimento agli articoli 174 e 178 del Codice della Strada e all'art. 9 del Decreto Legislativo 19 novembre 2007, n. 234.

Il tachigrafo digitale

Il tachigrafo digitale va ad equipaggiare i veicoli di nuova immatricolazione per il trasporto persone e merci di cui al Regolamento CE n. 561/06 ed è formato da due elementi fondamentali per il suo utilizzo:

- **un'unità veicolo**: è un apparecchio simile ad un'autoradio o ad un lettore cd, che comprende due lettori smartcard, un selettore d'entrata manuale, uno schermo per la visualizzazione dei dati e una piccola stampante;
- **una smart-card**.

Il controllo dei dati

Collegato in maniera sicura ai sensori del veicolo, il cronotachigrafo digitale registra nella sua memoria i dati relativi all'uso del veicolo per il periodo di un anno. In particolare, vengono rilevati: l'identità del o dei conducenti, i tempi di guida e di riposo, le modalità di guida (singolarmente o in équipe).

Le altre funzioni

L'apparecchio registra inoltre:

- i dati identificativi del veicolo (a vita);
- la distanza percorsa;
- le anomalie di funzionamento ed i guasti (per un anno);
- la velocità tenuta nelle ultime 24 ore di utilizzo del veicolo.

Le quattro smart-cards

Ogni tipo di carta tachigrafica ha una propria funzione ed un utilizzo specifico a seconda che appartenga al conducente, all'impresa, alle autorità di controllo o all'officina.

Le carte tachigrafiche

La carta tachigrafica è il dispositivo che consente l'utilizzo del tachigrafo nelle sue diverse funzioni. Permette, innanzitutto, di identificare il soggetto che opera con il tachigrafo, sia esso un conducente, un'autorità di controllo, un'officina di manutenzione o un'azienda proprietaria del veicolo. Essa stessa contiene un sistema di conservazione di dati, relativamente alle operazioni che vengono svolte con il tachigrafo digitale. Esistono quattro diversi tipi di carta, ognuna con una diversa funzione in relazione al soggetto che la deve utilizzare. Le carte sono rilasciate dalle Camere di commercio.

La Carta conducente

È personale e necessaria per la guida degli autoveicoli previsti dal Regolamento CEE n. 3820/85. È di fondo bianco e deve essere inserita dall'autista del veicolo prima di iniziare la guida. Permette di registrare i seguenti dati: tempi di viaggio/sosta, velocità, distanza, eventi particolari.

È rilasciata, entro 15 giorni lavorativi dalla data di presentazione della domanda, dalla Camera di Commercio, in cui il richiedente ha la propria residenza.

Il richiedente deve possedere i seguenti requisiti:

- titolarità di una patente di guida valida e di categoria appropriata al mezzo da condurre;
- non essere titolare di altra carta tachigrafica conducente;
- residenza nello stato italiano.

La carta ha una capacità di memoria che consente di conservare i dati relativi alla guida del conducente per un periodo pari a 28 giorni. La sua validità amministrativa è di cinque anni. Per ottenerne il rinnovo il titolare deve inoltrare la domanda di rinnovo alla Camera competente, almeno 15 giorni lavorativi precedenti la scadenza della carta originaria. In caso di furto, smarrimento o ritiro della carta il conducente deve presentare la richiesta di una carta sostitutiva al massimo entro 7 giorni di calendario ed il tempo massimo in cui il conducente può guidare sprovvisto è di 15 giorni di

calendario, mentre in tali casi la Camera di commercio ha un termine di 5 giorni lavorativi, dal momento in cui riceve la richiesta, per emettere una carta sostitutiva.

La carta dell'Azienda

Di fondo giallo, identifica la Società proprietaria dei mezzi, facilita la gestione della flotta veicolare e consente di ispezionare, scaricare e/o stampare i dati di viaggio di tutti i veicoli dell'azienda muniti di tachigrafo digitale. Tali funzioni semplificano le modalità di archiviazione dei dati e agevolano la gestione ed il controllo dei tempi di attività degli autisti. La carta è rilasciata dalla Camera di Commercio, ove l'azienda ha la propria sede legale, dietro presentazione della domanda firmata dal legale rappresentante.

La carta riporta stampati la denominazione e l'indirizzo dell'impresa. Il rilascio avviene entro 15 giorni lavorativi dal momento della ricezione della domanda e la sua validità amministrativa è di cinque anni. Alla scadenza il rinnovo avviene su nuova istanza dell'azienda da presentare alla Camera di commercio competente. In caso di furto, smarrimento o malfunzionamento, la carta viene sostituita, su richiesta dell'azienda, e rilasciata entro 5 giorni lavorativi dalla data della domanda.

Solo officine appositamente autorizzate possono montare, tarare ed aggiustare il tachigrafo digitale. Sul sito di Unioncamere (www.unioncamere.it) è possibile consultare l'elenco aggiornato delle officine autorizzate.

Obblighi del conducente

I conducenti sono corresponsabili con il datore di lavoro rispetto al buon funzionamento dell'apparecchio ed al buon uso delle carte loro affidate.

In particolare:

- proteggere la scheda dallo sporco e dai danneggiamenti;
- non usare mai schede difettose o invalide;
- inserire la scheda all'inizio di ogni viaggio con il veicolo ancora fermo ed estrarla soltanto alla fine dell'orario di lavoro giornaliero, a meno che non sussistano particolari esigenze;
- avere cura di ordinare una nuova scheda almeno 15 giorni prima della scadenza;
- in caso di mancanza di scheda o di scheda difettosa, eseguire stampe giornaliere ed aggiungere sulle stesse i propri dati personali (nome, cognome, numero della patente e della scheda);
- in caso di difetti, perdita, furto della scheda richiedere entro 7 giorni una nuova scheda;
- in caso di furto presentare denuncia alle autorità di pubblica sicurezza.

Obblighi dell'impresa

- Entro 15 giorni dall'immatricolazione del veicolo dotato della nuova strumentazione calibrare l'apparecchiatura presso un'officina autorizzata;
- richiedere la carta tachigrafica dell'azienda;
- istruire e formare i conducenti sul corretto utilizzo del tachigrafo;
- avere cura che a bordo del veicolo ci sia sempre un numero sufficiente di rotoli di carta per la stampa dei dati memorizzati;
- assicurarsi che il tachigrafo digitale e le carte tachigrafiche funzionino regolarmente e vengano utilizzate correttamente;
- predisporre la revisione del tachigrafo digitale entro due anni dall'installazione;
- trasferire i dati memorizzati dal tachigrafo digitale entro e non oltre tre mesi;
- trasferire i dati memorizzati sulla carta conducente entro e non oltre tre settimane.

TRASFERIMENTO DEI DATI

I dati trasferiti devono essere provvisti di firma elettronica.

Le aziende di autotrasporto possono avvalersi di soggetti terzi per la tenuta e la conservazione dei dati scaricati dal tachigrafo digitale, a condizione che siano garantite le misure di sicurezza per il rispetto della riservatezza dei dati e che non si ostacoli l'esibizione degli stessi in caso di controllo da parte degli organi ispettivi.

PRESCRIZIONI RELATIVE AL CRONOTACHIGRAFO

Il paragrafo 2 dell'articolo 14 del Regolamento CEE n. 3821/85 prescrive: *“L'impresa conserva i fogli di registrazione e i tabulati, ogniqualvolta siano stati predisposti i tabulati per conformarsi all'articolo 15, paragrafo 1, in ordine cronologico e in forma leggibile per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione e ne rilascia una copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. L'impresa fornisce altresì copie dei dati scaricati dalle carte del conducente ai conducenti interessati che le richiedono e gli stampati di dette copie. I fogli, i tabulati e i dati scaricati sono esibiti o consegnati a richiesta degli agenti incaricati del controllo”.*

L'articolo 15 del Regolamento CEE n. 3821/85 è stato sostanzialmente modificato con l'introduzione di nuovi commi e la variazione di quelli esistenti; infatti dove la carta del conducente sia danneggiata, non funzioni correttamente o non sia in possesso del conducente, quest'ultimo deve:

1. **all'inizio del viaggio**, stampare le indicazioni del veicolo guidato dal conducente, inserendo su tale tabulato:

- informazioni che consentono di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma;
- i periodi di cui al paragrafo 3, secondo trattino, lettere b), c) e d); cioè devono azionare i dispositivi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i periodi relativi a tutti gli altri tempi di lavoro, i tempi di disponibilità, nonché le interruzioni di guida e i periodi di riposo giornaliero.

2. **al termine del viaggio**, stampare le informazioni relative ai periodi di tempo registrati dall'apparecchio di controllo, registrare i periodi di altre mansioni, disponibilità e riposo rispetto al tabulato predisposto all'inizio del viaggio, se non registrati dal tachigrafo, e riportare su tale documento gli elementi che consentano di identificare il conducente (nome, numero della carta del conducente o della patente di guida), compresa la firma del conducente.

Una peculiare novità è stata introdotta quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare l'apparecchio di controllo montato sul veicolo stesso; infatti i periodi relativi ai tempi di guida devono:

- a) se il veicolo è munito di **cronotachigrafo 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;
- b) se il veicolo è munito di **cronotachigrafo digitale**, essere inseriti sulla carta del conducente grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

Se vi è più di un conducente a bordo del veicolo munito di cronotachigrafo digitale essi provvedono a inserire le loro carte di conducente nella fessura giusta del tachigrafo. Il conducente, quando guida un veicolo munito di cronotachigrafo analogico, deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti al controllo:

1. *i fogli di registrazione della settimana in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei quindici giorni precedenti;*
2. *la carta del conducente se è titolare di una siffatta carta;*
3. *ogni registrazione manuale e tabulato fatti nella settimana in corso e nei quindici giorni precedenti.*

Dal **2 gennaio 2008** i periodi di tempo indicati ai punti 1 e 3 comprenderanno la giornata lavorativa in corso e i **28 (ventotto) giorni precedenti**.

Il conducente, quando guida un veicolo munito di cronotachigrafo digitale, deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli:

1. *la carta di conducente di cui è titolare;*
2. *ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante la settimana in corso e nei quindici giorni precedenti;*
3. *i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo munito di cronotachigrafo analogico.*

Dal **2 gennaio 2008** i periodi di tempo indicati al punto 2 comprenderanno la giornata lavorativa in corso e i **28 (ventotto) giorni precedenti**.

Si precisa che un agente abilitato al controllo può verificare il rispetto del regolamento CE n. 561/2006 attraverso l'esame dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati o stampati che sono stati registrati dall'apparecchio di controllo o tramite la carta del conducente o, in assenza di essi, attraverso l'esame di qualsiasi altro documento.

La mancanza dei predetti documenti comporta la violazione riconducibile all'articolo 19 della legge 13 novembre 1978 n. 727 "Attuazione del regolamento CEE n. 1463/70 del 20 luglio 1970 e successive modificazioni e integrazioni, relativo all'istituzione di uno speciale apparecchio di misura destinato al controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada".






La lettura del tabulato

		Logo e marca dell'unità veicolo
Data e ora della stampa	▼ 18/04/2003 00:30 (UTC)	
Stampa quotidiana delle attività del guidatore dalla scheda conducente	24h▼	
Cognome e nome del conducente	⊙ DRIVER A SURNAME	Dati guidatore
Numero della scheda conducente	⊙WF /1000000000001 0 0	
Scadenza scheda conducente	31/01/2008	
Numero di identificazione del veicolo	A VF1XXXX1234567890	Dati veicolo
Targa del veicolo	F /1234 WWA 31	
Marca del tachigrafo	B ACTIA	Dati tachigrafo
Numero del modello	AC921439A	
Nome dell'officina	T WORKSHOP NAME	Dati dell'officina
Stato, Numero della scheda officina	TWF /2 0 0 0 0 0 0 0	
Scadenza carta officina	T 04/03/2003	
Stato, Numero della scheda di controllo	⊙WF /3000000000100 0 0	Informazioni sull'ultimo controllo
Data e ora ultimo controllo, Tipo di controllo	⊙ 31/03/2003 10:18 WF	
Data di stampa, Numero di giorni di utilizzo della scheda conducente	17/04/2003 13	Attività svolte dal conducente 2
Periodo di tempo sconosciuto, cioè attività non registrata	? 00:00 00:08 00h09	
Numero di targa del veicolo	A F /1234 WWA 31	
Chilometraggio al momento dell'inserim. della scheda	81578 km	
Pausa/Tempo di riposo, Inizio, Fine, Durata	h 00:09 07:43 07h35 ⊙ ⊙ *	
Altre attività, Inizio, Fine, Durata	x 07:44 07:45 00h02 ⊙ ⊙	
Guida, Inizio, Fine, Durata	⊙ 07:46 09:52 02h17 ⊙ ⊙	
	h 09:53 10:09 00h17 ⊙ ⊙	
	⊙ 10:10 12:14 02h05 ⊙ ⊙	
	h 12:15 13:28 01h14 ⊙ ⊙ *	
	⊙ 13:29 14:52 01h24 ⊙ ⊙	
	h 14:53 14:55 00h03 ⊙ ⊙	
	⊙ 14:56 16:03 01h08 ⊙ ⊙	
	h 16:04 16:19 00h16 ⊙ ⊙	
Periodo di tempo sconosciuto, cioè attività non registrata	? 16:20 16:20 00h01	
Numero di targa del veicolo	A F /1234 WWA 31	
Tempo di disponibilità, Inizio, Fine, Durata	h 16:21 16:22 00h02 ⊙ ⊙	
	⊙ 16:23 19:35 03h13 ⊙ ⊙	
	h 19:36 20:51 01h16 ⊙ ⊙ *	
	⊙ 20:52 23:20 02h29 ⊙ ⊙	
	h 23:21 23:59 00h39 ⊙ ⊙	
Tempo totale di guida, chilometri percorsi	⊙ 06h44 368 km	Riassunto di giornata
Altre attività, Totale tempo, Disponibilità	x 00h02 ⊙ 05h42	
Tot. Pausa/Periodo di riposo, Tot. Periodo di tempo sconos.	h 11h22 ? 00h10	
Totale tempo di viaggio in servizio di gruppo	⊙ 23h50	
Eventi/Guasti scheda conducenti	-----!xW-----	
Eventi/Guasti unità veicolo	-----!XA-----	
Località di controllo	⊙*	
Firma del controllore	⊙	
Firma del conducente	⊙	
	⊙ ⊙	
	-----▼-----	







⊙⊙ Indica la guida a equipaggio di due conducenti
 * Indica la presenza di un periodo di riposo superiore a un'ora

I SINGOLI PITTOGRAMMI

Tipi di esercizio / persone

	Azienda / Management del parco macchine
	Controllo / Controllore
	Esercizio di guida / Conducente
	Calibratura / Officina
	Stato di produzione / Produttore

Attività del conducente

	Tempo di disponibilità
	Tempo di guida
	Pausa e tempo di riposo
	Altro tempo di lavoro
	Interruzione valida
	Tempo non noto

Apparecchi / funzioni

1	Slot 1
2	Slot 2
	Scheda per tachigrafo
	Orologio, ora esatta
	Stampante / Stampa
	Entrata
	Avviso
	Scaricare dati
	Sensore
	Veicolo / Apparecchio di controllo
	Dimensioni dei pneumatici
	Interruzione tensione

Altri




!	Evento
✘	Guasto
⏸	Nota sull'uso, avvertimento sul tempo di lavoro
▶	Inizio turno
⏹	Fine del turno
●	Località, ora locale
🔒	Sicurezza
>	Velocità
Σ	Totale, riassunto
M	Immissione manuale
OUT	Apparecchio di controllo non necessario in questo paese
🚢	Attraversamento mediante traghetto, viaggio su treno
24h	Giornalmente
→	Da o fino
I	Ogni settimana
II	Due settimane
⌚	Ritardo

COMBINAZIONI DEI PITTOGRAMMI









Schede

👤📄	Scheda del conducente
🏢📄	Scheda dell'azienda
🔍📄	Scheda di controllo
🔧📄	Scheda di officina
📄---	Nessuna scheda







Guida

	Servizio di gruppo
	Tempo di guida in una settimana
	Tempo di guida di due settimane

Documenti stampati

	Stampa quotidiana delle attività di guidatore dalla scheda di conducente
	Stampa di eventi e guasti dalla carta del conducente
	Documento stampato dei superamenti della velocità massima
	Documento stampato dei dati tecnici
	Stampa giornaliera delle attività di conducente dall'apparecchio di controllo
	Stampa di eventi e guasti dall'apparecchio di controllo
	Documento stampato "Profilo della velocità"
	Documento stampato "Profilo numero di giri"





Visualizzazione

	Visualizzazione della stampa quotidiana delle attività di guidatore dalla scheda di conducente
	Visualizzazione della stampa di eventi e guasti dalla scheda del conducente
	Visualizzazione della stampa degli eccessi di velocità
	Visualizzazione della stampa quotidiana delle attività di guidatore dall'apparecchio di controllo
	Visualizzazione della stampa di eventi e guasti dall'apparecchio di controllo
	Visualizzazione della stampa coi dati tecnici

Eventi

	Inserimento di scheda di tachigrafo non valida
	Sovrapposizione di orari
	Inserimento della scheda di conducente durante il viaggio
	Eccesso di velocità
	Errore dati di percorso e di velocità (sensore)
	Impostazione dell'ora esatta in officina
	Conflitto tra schede
	Guida senza appropriata scheda del conducente
	Ultimo caso di scheda non concluso correttamente
	Interruzione dell'alimentazione di corrente
	Violazione della sicurezza
	Controllo di eccesso di velocità

Altri

	Località di controllo
	Tempo di inizio
	Tempo di fine
	Apparecchio di controllo non necessario, Inizio
	Apparecchio di controllo non necessario, Fine
	Luogo all'inizio del periodo di lavoro giornaliero
	Luogo alla fine del periodo di lavoro giornaliero
	del veicolo
	Stampa scheda di conducente
	Stampa veicolo / apparecchio di controllo
	Immissione veicolo / apparecchio di controllo
	Visualizzazione scheda di conducente
	Visualizzazione veicolo / apparecchio di controllo
	Ora locale
	Fuso orario UTC

Immissioni manuali

	Immettere l'inizio del nuovo turno
	Immettere la fine del nuovo turno
	Immissione di "località" all'inizio del turno
	Immissione di "località" alla fine del turno

Guasti

	Errore di funzionamento scheda nello slot 1:
	Errore di funzionamento scheda nello slot 2:
	Guasto nella visualizzazione
	Guasto di stampante
	Guasto interno nell'apparecchio di controllo
	Disturbo nel download
	Guasto di sensore

Allarmi per tempo di lavoro

	Fare prossimamente una pausa, già 04h15 in viaggio
	Fare prossimamente una pausa, già 04h30 in viaggio

Avvertenze

	Immissione sbagliata
	Impossibile accesso al menù
	Prego eseguire immissione
	Stampa non possibile / Cassetto di stampante aperto
	Manca carta di stampante
	La stampa ritarda
	Scheda difettosa / Scheda sbagliata / Impossibile espulsione di scheda
	Il procedimento ritarda
	La registrazione non ha senso
	Guasto dell'apparecchio