

L'apparato sanzionatorio in materia di tempi di guida e di riposo nell'autotrasporto (1ª parte)

di Mario Chiappetta [*]

1. Premessa

L'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 ss.mm.ii. (Codice della strada; d'ora in poi, Cds) è stato aggiornato con decreto interministeriale del Ministro della Giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 16 dicembre 2014, nel rispetto ed in attuazione di quanto previsto dall'art. 195, comma 3, Cds^[1].

Tra le disposizioni sanzionatorie contenute nel Cds vi è anche quella inerente la violazione dei precetti, di fonte comunitaria (Reg. CE 561/2006), che regolano la durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e cose, ossia l'art. 174, rubricato, appunto, *“Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose”*.

Il predetto aggiornamento offre, dunque, un'occasione per ripercorrere, secondo il punto di vista di chi è deputato al controllo sul rispetto della disciplina concernente i tempi di guida e di riposo nell'autotrasporto, i tratti salienti della materia *de qua*, come detto regolamentata da fonte normativa comunitaria, direttamente applicabile negli Stati membri (c.d. *self-executing*).

Naturalmente, alla luce dell'adeguamento biennale delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal Codice della Strada, verrà indicata, per ciascuno dei precetti comunitari analizzati, l'esatta nuova misura delle sanzioni amministrative pecuniarie cui si espongono gli eventuali trasgressori per le infrazioni che dovessero essere commesse a decorrere dal 1° gennaio 2015.

Considerato il taglio che si vuole dare al presente contributo, si ritiene utile ricordare come:

- a norma dell'art. 174, comma 3, Cds, le violazioni in materia di tempi di guida e di riposo nell'autotrasporto *“possono essere sempre accertate attraverso le risultanze o le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli”*;
- a norma dell'art. 202 Cds, il trasgressore è ammesso a pagare, entro sessanta giorni dalla contestazione o notificazione, una somma pari al minimo fissato dalle singole norme (c.d. sanzione in misura ridotta), ovvero, ove il pagamento sia effettuato entro cinque giorni, una somma pari alla precedente, ridotta del 30% (c.d. sanzione ridotta scontata);
- a norma dell'art. 195, comma 2 bis, CdS, le sanzioni amministrative pecuniarie di cui all'art. 174 Cds (tra gli altri) sono aumentate di un terzo quando la violazione è commessa dopo le ore 22 e prima delle ore 7.

2. Il Regolamento CE 561/2006: finalità, ambito di applicazione, esenzioni

Finalità del Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, recante *“armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada”*, è quella di dettare regole in materia di tempi di guida e di riposo nell'autotrasporto volte a garantire la concorrenza tra diversi modi di trasporto terrestre, la sicurezza stradale ed il miglioramento delle condizioni di lavoro (art. 1, Reg. CE 561/2006).

Campo di applicazione è il trasporto su strada di merci, sia in conto terzi che in conto proprio^[2], effettuato da veicoli di massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate (autocarri, autotreni, autoarticolati), ed il trasporto su strada di



persone effettuato da veicoli atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente (autobus, autosnodati). Dal punto di vista spaziale il Regolamento si applica, a prescindere dal Paese in cui il veicolo è immatricolato, al trasporto su strada effettuato esclusivamente all'interno della Comunità Europea o fra la Comunità Europea, la Svizzera e lo SEE (Norvegia, Islanda e Liechtenstein) (art. 2, par. 1 e 2, Reg. CE 561/2006).

Esenzioni sono previste sia dall'art. 3 del Regolamento stesso, sia dal d.m. 20 giugno 2007.

Da sottolineare il fatto che il Regolamento si riferisce, nel sancire i principi in tema di tempi di guida e relativi limiti, interruzioni e periodi di riposo (giornaliero e settimanale), al conducente, nel senso che a quest'ultimo ne impone il rispetto; correlativamente, l'apparato sanzionatorio di cui al codice della strada riguarda, in via diretta e principale, appunto il conducente. L'impresa di trasporto eventualmente datrice di lavoro del conducente medesimo interviene esclusivamente con una responsabilità di tipo solidale, e non diretta e principale, per il pagamento delle sanzioni.

Il solo art. 10 del regolamento individua degli obblighi direttamente in capo all'impresa di trasporto; sotto il profilo sanzionatorio, il solo comma 14 dell'art. 174 CdS individua una sanzione che riguarda in via diretta e principale l'impresa di trasporto eventualmente datrice di lavoro. Ulteriore ed ultima ipotesi di responsabilità diretta della impresa di trasporto è quella di cui al combinato disposto degli artt. 6 e 9, comma 3, D.Lgs. n. 234 del 2007.

A proposito di quest'ultimo decreto legislativo - che, nel dare attuazione alla direttiva comunitaria 2002/15/CE, regola il tempo o orario di lavoro, in tal modo facendo, per il settore dell'autotrasporto, le veci del D.Lgs. n. 66 del 2003, appunto entro un ambito di applicazione che, correlativamente, è espressamente sottratto alla disciplina generale del D.Lgs. n. 66 del 2003 - pur restando fuori dalla presente trattazione, è utile ricordarne la distinzione e, ad un tempo, la complementarità rispetto al Regolamento CE 561/2006: quest'ultimo si occupa più specificatamente della guida e del tempo ad essa destinato, fissandone i paletti sia direttamente, con la previsione di limiti giornalieri, settimanali e bisettimanali, sia indirettamente, attraverso la previsione obbligatoria delle interruzioni, dei riposi giornalieri e dei riposi settimanali; il D.Lgs. n. 234 del 2007, regola, invece, il tempo di lavoro per i lavoratori mobili, o meglio alcuni aspetti di esso, ritenuti evidentemente bisognosi di regolamentazione.

3. I tempi di guida (art. 6, Reg. CE 561/2006)

Tempo di guida è la durata dell'attività di guida registrata automaticamente o semiautomaticamente dall'apparecchio di controllo di cui all'allegato I ed all'allegato IB del Regolamento CEE 3821/1985, ovvero manualmente, come richiesto dall'art. 16, par. 2, Regolamento CEE 3821/1985 (art. 4, lett. j, Reg. CE 561/2006).

Periodo di guida giornaliero è il periodo, complessivamente considerato, trascorso da un lavoratore conducente³ alla guida di un veicolo tra il termine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio del periodo di riposo giornaliero seguente, oppure tra un periodo di riposo giornaliero ed un periodo di riposo settimanale (art. 4, lett. k).

Settimana è il periodo di tempo compreso tra le ore 00,00 di lunedì e le ore 24,00 della domenica (art. 4, lett. i).

Periodo di guida settimanale è il tempo passato complessivamente alla guida nel corso della settimana (art. 4, lett. l).

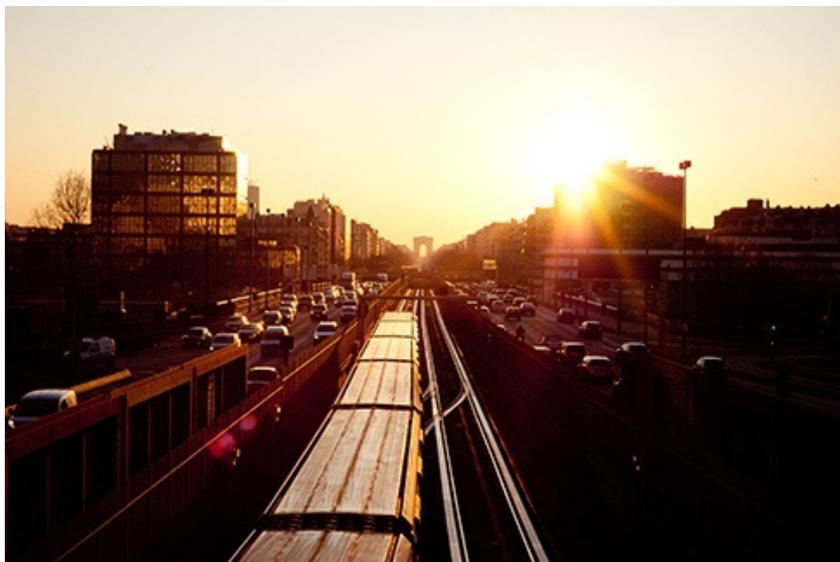
3.1. Periodo di guida giornaliero

Il periodo di guida giornaliero non può superare le 9 ore, estensibili a 10 ma soltanto per non più di due volte nell'arco di una stessa settimana (art. 6, par. 1).

È importante intendere bene il significato del precetto: il periodo di guida giornaliero, ossia la guida in qualsiasi intervallo compreso tra il termine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio del periodo di riposo giornaliero successivo (ovvero tra un periodo di riposo giornaliero ed un periodo di riposo settimanale) non può complessivamente superare le 9 ore. Qui non entra ancora in gioco la consecutività della guida, ma il numero complessivo di ore di guida entro l'arco individuato dalla legge che, a ben vedere, non ha nulla a che fare con la durata di una giornata (24 ore).

Tale arco temporale è, infatti, determinato, per quanto già sopra evidenziato, dai periodi di riposo giornaliero e/o settimanale: le ore di guida da considerare per verificare il rispetto del precetto in argomento sono quelle comprese tra la fine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio del periodo di riposo giornaliero successivo, ovvero tra un periodo di riposo giornaliero ed un periodo di riposo settimanale. Dunque, l'estensione di tale arco temporale è, per definizione, variabile.

Al riguardo va detto che i periodi di riposo giornaliero rilevanti sono soltanto quelli regolamentari (artt. 4, lett. g, ed 8,



parr. 1, 2 e 4): ciò significa che, terminato un periodo di riposo giornaliero rispettoso dei limiti legali, inizia l'arco temporale di riferimento della guida giornaliera, arco temporale che si concluderà soltanto con l'inizio del successivo riposo giornaliero, purché quest'ultimo abbia l'estensione minima stabilita dalla legge; qualora ciò non dovesse essere, il predetto arco temporale proseguirà nonostante il riposo giornaliero (irregolare), con conseguente computo, quale guida giornaliera, anche delle ore di guida successive e fino a quando non verrà fatto dal conducente un periodo di riposo giornaliero corretto. In altri termini, se il riposo giornaliero ha una durata inferiore rispetto a quella regolamentare, lo stesso si considera come non effettuato, ed i periodi di guida che lo precedono e lo seguono, non essendo intervallati da un riposo, si considerano come un unico periodo di guida, con conseguente possibile superamento del limite consentito, sanzionabile ai sensi dell'art. 174, commi 4, 5 o 6, ferma restando la sanzione per la diversa infrazione legata al riposo giornaliero.

Tale regola è stata mitigata a livello europeo con la "Decisione di esecuzione della Commissione del 7.11.2011 - Relativa al calcolo del periodo di guida giornaliero conformemente al Regolamento (CE) 561/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio", ove all'art. 1 si raccomanda, per il calcolo del periodo di guida giornaliero nel caso in cui il conducente non abbia preso i periodi di riposo giornaliero completi di cui al Regolamento (CE) 561/2006, il seguente approccio: *"il calcolo del tempo di guida giornaliero finisce all'inizio di un periodo di riposo ininterrotto di almeno sette ore. Il calcolo del tempo di guida giornaliero seguente inizia di conseguenza al termine del suddetto periodo di riposo di almeno sette ore"*. Dunque, la



Commissione Europea ha raccomandato di applicare il suindicato criterio di computo delle ore di guida giornaliera neutralizzando, nel senso sopra specificato, i soli riposi giornalieri inferiori a 7 ore; dunque, i periodi di guida che precedono e che seguono un periodo di riposo giornaliero inferiore a tale numero di ore vanno considerati quale unico periodo di guida, quelli che precedono e che seguono un riposo giornaliero di almeno 7 ore vanno, invece, scissi, non rappresentando un unico periodo di guida ma facendo parte di due distinti periodi di guida giornaliera, da valutarsi, perciò, singolarmente, ferma restando, ovviamente, la sanzionabilità per il riposo giornaliero irregolare^[4].

3.2. Periodi di guida settimanale

Il periodo di guida settimanale non può superare le 56 ore (limite fisso, si badi) e comunque la guida non può portare al superamento dell'orario di lavoro (che comprende anche le altre operazioni lavorative del conducente ulteriori rispetto alla guida) massimo settimanale stabilito in 60 ore (vds. D.Lgs. n. 234 del 2007, in tema, appunto, di orario di lavoro nell'autotrasporto) (art. 6, par. 2)^[5].

Inoltre, *nell'arco di due settimane (c.d. periodo di guida bisettimanale) il periodo di guida non può superare le 90 ore complessive* (art. 6, par. 3). Ciò comporta ad esempio che se in una settimana il conducente è stato complessivamente alla guida per 54 ore (9 ore per sei giorni), nella settimana successiva non potrà stare alla guida per oltre 36 ore, pena la violazione del precetto in tema di periodo di guida bisettimanale.

I due precetti appena richiamati si integrano vicendevolmente nel senso che comunque si consideri una settimana di guida, sia che la si associ alla precedente, sia che la si associ alla successiva, non devono mai essere superate le 90 ore complessive di guida, né, naturalmente, le 56 ore per ogni singola settimana^[6].

I precetti di cui all'art. 6 in tema di limiti al tempo di guida giornaliero, a quello settimanale ed a quello bisettimanale, possono essere derogati nel caso in cui il conducente si trovi costretto a dover proseguire la marcia per raggiungere un posto di sosta adeguato e sicuro per la propria persona, per l'automezzo ovvero per il carico, tutto a condizione che a. non venga compromessa la sicurezza stradale, b. venga dal conducente annotata tempestivamente e specificamente, sul foglio di registrazione del cronotachigrafo analogico o sul nastro di stampa di quello digitale, il motivo esatto della deroga (art. 12).

L'apparato sanzionatorio per il superamento del periodo di guida giornaliero è costituito dall'art. 174 Cds, commi 4, 5 e 6. Esso si caratterizza per una gradualità delle sanzioni con previsione di tre scaglioni via via crescenti dei livelli di superamento dei limiti. In particolare è previsto:

- il pagamento di una somma da euro 40,00 a euro 161,00, per i casi di superamento del limite massimo di guida giornaliera di non oltre il 10%;
[Pagamento in misura ridotta: euro 40,00 per ogni violazione; pagamento in misura ridotta con sconto del 30%: euro 28,00 per ogni violazione]
- il pagamento di una somma da euro 319,00 a euro 1.275,00, per i casi di superamento del limite massimo di guida giornaliera di oltre il 10% e fino al 20%;
[Pagamento in misura ridotta: euro 319,00 per ogni violazione; pagamento in misura ridotta con sconto del 30%: euro 223,30 per ogni violazione]
- il pagamento di una somma da euro 425,00 a euro 1.699,00, per i casi di superamento del limite massimo di guida giornaliera di oltre il 20%.
[Pagamento in misura ridotta: euro 425,00 per ogni violazione; pagamento in misura ridotta con sconto del 30%: euro 297,50 per ogni violazione]

L'apparato sanzionatorio per il superamento del periodo di guida settimanale e per il superamento del periodo di guida bisettimanale è costituito dall'art. 174 Cds, commi 4 e 7. Anch'esso si caratterizza per una gradualità delle sanzioni con previsione di tre scaglioni via via crescenti dei livelli di superamento dei limiti. In particolare è previsto:

- il pagamento di una somma da euro 40,00 a euro 161,00, per i casi di superamento del limite massimo di guida settimanale o bisettimanale di non oltre il 10%;
[Pagamento in misura ridotta: euro 40,00 per ogni violazione; pagamento in misura ridotta con sconto del 30%: euro 28,00 per ogni violazione]
- il pagamento di una somma da euro 266,00 a euro 1.062,00, per i casi di superamento del limite massimo di guida settimanale o bisettimanale di oltre il 10% e fino al 20%;
[Pagamento in misura ridotta: euro 266,00 per ogni violazione; pagamento in misura ridotta con sconto del 30%: euro 186,20 per ogni violazione]
- il pagamento di una somma da euro 425,00 a euro 1.699,00, per i casi di superamento del limite massimo di guida settimanale o bisettimanale di oltre il 20%.
[Pagamento in misura ridotta: euro 425,00 per ogni violazione; pagamento in misura ridotta con sconto del 30%: euro 297,50 per ogni violazione]

La 2ª parte sarà pubblicata sul prossimo numero della rivista.

Note

[1] L'art. 195, comma 3, Cds, prevede che "la misura delle sanzioni amministrative pecuniarie è aggiornata ogni due anni in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (media nazionale) verificatasi nei due anni precedenti", motivo per cui "entro il 1° dicembre di ogni biennio, il Ministro della giustizia, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, e delle infrastrutture e dei trasporti, fissa, seguendo i criteri di cui sopra, i nuovi limiti delle sanzioni amministrative pecuniarie, che si applicano dal 1° gennaio dell'anno successivo". Il successivo comma 3 bis chiarisce che la misura delle sanzioni amministrative pecuniarie aggiornata ai sensi del precedente comma 3 deve essere arrotondata all'unità di euro, per eccesso se la frazione decimale è pari o superiore a 50 centesimi di euro, ovvero per difetto se è inferiore a detto limite. L'indice di variazione percentuale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati verificatosi nel biennio dal 1° dicembre 2012 al 30 novembre 2014, calcolato dall'ISTAT, ed in base al quale i predetti Ministri hanno provveduto all'adeguamento dell'importo delle sanzioni con il Decreto Interministeriale del 16 dicembre 2014, è dello 0,8%.

[2] La definizione normativa di trasporto in conto proprio la rinveniamo nell'art. 31 della L. n. 298 del 6 giugno 1974.

[3] Ai sensi dell'art. 4, comma 1, lett. c, Reg. 561/2006, è 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". A ben vedere è irrilevante la tipologia di rapporto di lavoro, autonomo o subordinato o di qualsivoglia altra natura.

[4] Vds.: Circolare Ministero dell'Interno e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 22.07.2011; Circolare del Ministero del lavoro e delle Politiche Sociali del 05.10.2011.

[5] Trattasi della conferma normativa del rapporto di complementarietà tra le normative in materia di tempo di guida e di riposo (Reg. CE 561/2006) ed in materia di orario di lavoro del conducente (D.Lgs. n. 234 del 2007).

[6] Circolare Ministero dell'Interno e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 22.07.2011.



[*] Avvocato, Ispettore del lavoro - Le considerazioni che seguono sono frutto esclusivo del libero pensiero dell'autore e non impegnano in alcun modo l'Amministrazione di appartenenza.