



Archivio inPratica (dottrina)

5064 - ORARIO DI LAVORO DEI LAVORATORI MOBILI NEL SETTORE TRASPORTI

Protospataro dott. Giandomenico - funzionario di Polizia stradale

Lo scritto riflette esclusivamente le opinioni dell'Autore e non impegna in alcun modo l'Ente di cui egli sia dipendente

Sommario:

[5064.0](#) QUADRO GENERALE

[5064.1](#) ORARIO DI LAVORO

[5064.1.1](#) Durata dell'orario di lavoro settimanale

[5064.1.2](#) Riposi intermedi

[5064.1.3](#) Lavoro notturno

[5064.2](#) OBBLIGHI DEL DATORE DI LAVORO

[5064.2.1](#) Obblighi di informazione dei lavoratori mobili

[5064.2.2](#) Registrazione dell'attività di lavoro nell'ambito dell'autotrasporto

[5064.3](#) VIOLAZIONI ALL'ORARIO DI LAVORO

[5064.4](#) CONTROLLI SU CONDUCENTI E IMPRESE

[5064.5](#) CONTROLLO DELLE ASSENZE DEI CONDUCENTI

[5064.5.1](#) Compilazione del modulo di controllo delle assenze

[5064.5.2](#) Attestazione di attività: modulo delle assenze

5064.0 QUADRO GENERALE

L'attività dei lavoratori mobili [\(1\)](#) e degli autotrasportatori autonomi [\(2\)](#) che operano nel settore del trasporto stradale di cose o di persone sia per conto terzi sia in conto proprio è disciplinata dal DLG n. 234/2007 [\(3\)](#) che ha recepito la direttiva 2002/15/CE [\(4\)](#).

La disciplina del DLG n. 234/2007:

- **non trova applicazione** per conducenti e altri soggetti che effettuano attività di trasporto escluse dall'ambito di applicazione della disciplina del regolamento (CE) n. 561/2006 o dell'accordo AETR [\(7\)](#);
- **non si sovrappone** alle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 perché ha differenti finalità e disciplina attività diverse [\(5\)](#). Nei confronti dei conducenti tenuti al rispetto delle prescrizioni di questo regolamento, perciò, tutti gli aspetti disciplinati dal regolamento stesso (ore di guida, interruzioni della guida, riposo giornaliero, ecc.) concorrono o, in alcuni casi, prevalgono sulle analoghe disposizioni del DLG n. 234/2007 [\(6\)](#) (v. [inPratica 5070](#)).

Figura 1

Disciplina dell'attività dei lavoratori mobili e degli autotrasportatori autonomi che si sovrappone al regolamento (CE) n. 561/2006 (controllo dei tempi di guida e riposo)

5064.1 ORARIO DI LAVORO

L'orario di lavoro [\(8\)](#) per le persone addette ad attività di autotrasporto è costituito da ogni periodo compreso fra inizio e fine del lavoro durante il quale il lavoratore si trova sul posto di lavoro stesso.

La definizione assume, tuttavia, un diverso contenuto a seconda che si riferisca al lavoratore mobile, cioè al dipendente di un'impresa che effettua trasporti stradali ovvero a un autotrasportatore autonomo.

Per il **lavoratore mobile**, questo periodo comprende il tempo che il lavoratore pone a disposizione del datore di lavoro ed esercita le sue funzioni o attività sul posto di lavoro, cioè il periodo trascorso:

- nel luogo in cui si trova lo stabilimento principale o secondario dell'impresa dalla quale il lavoratore mobile

dipende ⁽⁹⁾;

- sul veicolo usato dalla persona che effettua operazioni mobili di autotrasporto per lo svolgimento delle sue mansioni;
- in qualsiasi altro luogo in cui sono svolte attività connesse con l'esecuzione del trasporto.

Figura 2

Orario di lavoro: lavoratore mobile e lavoratore autonomo

L'orario di lavoro comprende:

- **attività di guida del veicolo;**
- **altre operazioni di autotrasporto** quali carico e scarico, supervisione della salita o della discesa di passeggeri dal veicolo, pulizia e manutenzione tecnica del veicolo;
- **ogni altra operazione** volta a garantire la sicurezza relativa a veicolo, carico e passeggeri o ad adempiere agli obblighi legali o regolamentari direttamente legati allo specifico trasporto in corso;
- **sorveglianza delle operazioni di carico e scarico;**
- **disbrigo delle formalità amministrative** di polizia, dogana o altro.

Sono **compresi nell'orario di lavoro** anche i periodi 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, sono considerati compresi nell'orario di lavoro i periodi di attesa per carico e scarico, qualora non se ne conosca in anticipo la durata probabile ⁽¹⁰⁾.

Figura 3

Attività comprese nell'orario di lavoro

Non sono compresi nell'orario di lavoro:

- **periodi di interruzione dalla guida** (v. art. 7 regolamento (CE) n. 561/2006);
- **periodi di riposo giornaliero o settimanale** previsti dal regolamento (CE) n. 561/2006;
- **riposi intermedi e riposi giornalieri** previsti dal DLG n. 234/2007;
- **tempi di disponibilità** cioè 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 a eventuali chiamate con le quali gli si chiede di iniziare o riprendere la guida o di eseguire altri lavori ⁽¹¹⁾;
- tempo trascorso a fianco del conducente o in una cuccetta durante la marcia del veicolo, per i lavoratori che guidano in squadre.

Nel caso di **autotrasportatore autonomo**, cioè di conducente titolare di impresa di trasporto (cosiddetto "padroncino") deve essere computato all'interno dell'orario di lavoro tutto il tempo compreso tra inizio e fine del lavoro, con l'eccezione del tempo dedicato alle attività amministrative generali dell'impresa.

Sono comunque esclusi dall'orario di lavoro:

- periodi di interruzione dalla guida (v. art. 7 regolamento (CE) n. 561/2006),
- periodi di riposo giornaliero o settimanale previsti dal regolamento (CE) n. 561/2006,
- riposi intermedi e giornalieri previsti dal DLG n. 234/2007.

Figura 4

Attività non comprese nell'orario di lavoro

Orario di lavoro (lavoratore mobile)

Comprende	Non comprende
Attività di guida	Interruzione di guida
Operazioni di autotrasporto	Riposo giornaliero o settimanale
Altre operazioni	Riposi intermedi e giornalieri
Operazioni di sicurezza	Tempi di disponibilità
Sorveglianza operazioni di carico e scarico	
Disbrigo formalità	

5064.1.1 Durata dell'orario di lavoro settimanale

L'orario medio di lavoro di un lavoratore mobile o di un autotrasportatore autonomo dovrebbe essere di **48 ore settimanali** (12), mentre quello massimo non può comunque superare le **60 ore**.

La possibilità di superare il limite delle 48 ore settimanali per arrivare fino a 60 ore è, tuttavia, ammessa solo nel caso in cui la media dei tempi lavorati per settimana, in un periodo di 4 mesi, non superi le 48 ore.

Per i lavoratori mobili che dipendono da più imprese, vale il cumulo di ore effettuate presso ciascuna, con obbligo di rendiconto scritto a ogni datore di lavoro.

La durata dell'orario settimanale può essere derogata dai CCNL stipulati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative quando ciò sia necessario per esigenze tecniche o di organizzazione del lavoro (13).

Figura 5
Orario di lavoro settimanale

5064.1.2 Riposi intermedi

I riposi minimi durante la giornata, devono essere almeno di:

- **30 minuti** per impegni da 6 a 9 ore,
- **45 minuti** se si superano le 9 ore.

I periodi di riposo possono essere fruiti anche in modo frazionato a condizione che ciascuna frazione non abbia durata inferiore a 15 minuti.

Questi riposi minimi non pregiudicano il rispetto delle interruzioni alla guida previste dal regolamento (CE) n. 561/2006 o dell'accordo AETR che devono essere comunque effettuate da chi svolge attività di conduzione dei veicoli.

Figura 6
Riposi intermedi

5064.1.3 Lavoro notturno

Se il lavoratore mobile o l'autotrasportatore autonomo sono costretti a svolgere lavoro notturno, l'orario di lavoro giornaliero non può superare le 10 ore per ciascun periodo di 24 ore. Il lavoro notturno è definito come quello svolto per almeno 4 ore consecutive tra le ore 00,00 e le ore 7,00 (14).

Il lavoro notturno deve essere indennizzato secondo la normativa nazionale, le previsioni dei CCNL e gli accordi tra le parti sociali a condizione che non siano scelti metodi di calcolo che possono compromettere il rispetto delle regole imposte a tutela della sicurezza stradale e della salute del lavoratore.

Figura 7
Lavoro notturno

5064.2 OBBLIGHI DEL DATORE DI LAVORO

Il datore di lavoro ha l'obbligo di:

- informare il lavoratore relativamente alle materie attinenti al settore (disposizioni nazionali, regolamento interno dell'impresa, accordi tra parti sociali, CCNL e eventuali contratti aziendali);
- registrare gli orari di lavoro dei lavoratori mobili o degli autotrasportatori autonomi secondo specifiche modalità e conservate per un determinato periodo di tempo.

Figura 8
Obblighi del datore di lavoro: informare il lavoratore e registrare gli orari di lavoro

5064.2.1 Obblighi di informazione dei lavoratori mobili

Il lavoratore mobile deve essere informato dal datore di lavoro delle disposizioni nazionali, del regolamento interno dell'impresa, degli accordi tra parti sociali, dei CCNL e degli eventuali contratti aziendali stipulati.

Le modalità di informazione sono fissate dai CCNL.

Quando un lavoratore mobile svolge prestazioni lavorative per conto di più datori di lavoro:

- il datore di lavoro deve chiedere per iscritto al lavoratore mobile il numero di ore di lavoro prestate ad altro datore di lavoro;
- il lavoratore mobile deve fornire per iscritto tali informazioni al datore di lavoro.

Figura 9

Obblighi di informazione dei lavoratori mobili

5064.2.2 Registrazione dell'attività di lavoro nell'ambito dell'autotrasporto

Gli orari di lavoro dei lavoratori mobili o degli autotrasportatori autonomi devono essere obbligatoriamente registrati e tali registrazioni devono essere conservate per i due anni successivi.

A tale scopo, presso la sede legale dell'impresa che effettua attività di autotrasporto sia in conto proprio sia per conto di terzi (15), devono essere conservati i registri (16) contenenti le informazioni sull'orario di lavoro effettivamente svolto dai dipendenti o dagli autotrasportatori autonomi. I registri devono essere compilati con cadenza mensile (26).

I datori di lavoro sono responsabili della registrazione dell'attività dei lavoratori mobili. Il datore di lavoro ha, inoltre, l'obbligo di rilasciare copia di tali registrazioni al dipendente che ne faccia richiesta.

Quest'obbligo di registrazione dell'orario di lavoro non esclude né si sostituisce a quello previsto dalle disposizioni del regolamento CEE n. 3821/85 che devono essere comunque rispettate (27). Il registro, perciò, non si sostituisce alla memorizzazione delle registrazioni dei tachigrafi digitali o alla raccolta dei fogli di registrazione dei cronotachigrafi analogici che il datore di lavoro deve curare e conservare presso l'impresa secondo le disposizioni del citato regolamento CEE n. 3821/85 (17).

Figura 10

Registrazione dell'attività di lavoro nell'ambito dell'autotrasporto

5064.3 VIOLAZIONI ALL'ORARIO DI LAVORO

Il DLG n. 234/2007 prevede sanzioni amministrative pecuniarie (18) per la violazione delle disposizioni in materia di orario di lavoro per i lavoratori mobili e per gli autotrasportatori autonomi (19).

Le principali violazioni, per le quali sanzioni amministrative pecuniarie sono applicate al conducente o all'autotrasportatore autonomo, riguardano:

- superamento dei limiti di durata massima dell'orario di lavoro settimanale (con sanzioni diverse a seconda che la violazione non determini il superamento di oltre 10% il limite massimo consentito ovvero sia superiore a tale valore) (20),
- mancato rispetto dei tempi minimi di pausa del lavoro (21),
- inosservanza dei periodi di riposo degli apprendisti (22),
- superamento del limite di 10 ore lavorative su 24 ore quando l'orario di lavoro prevede una frazione notturna (23).

Nei confronti del datore di lavoro o del titolare dell'impresa di autotrasporto, sono inoltre oggetto di sanzioni amministrative pecuniarie le seguenti condotte illecite (24):

- omissioni nelle registrazioni dell'orario di lavoro e in particolare:
 - mancata istituzione del registro,
 - omessa esibizione agli organi di vigilanza,
 - omessa, incompleta o inesatta registrazione dei dati,
 - rimozione del registro dalla sede legale dell'impresa,
 - mancata conservazione del registro per un periodo di almeno 2 anni,
 - omessa consegna di copia delle registrazioni relative alle ore effettuate al lavoratore che ne faccia richiesta;
- omissione dell'obbligo di informare il lavoratore sulle disposizioni nazionali, sul regolamento interno dell'impresa e sugli accordi delle parti sociali, inclusi i CCNL, relativi alla disciplina dell'orario di lavoro (25).

Figura 12

Sanzioni per violazioni degli orari di lavoro

5064.4 CONTROLLI SU CONDUCENTI E IMPRESE

Il DLG n. 144/2008 disciplina i controlli su conducenti, imprese e veicoli di tutte le categorie di trasporto che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 561/2006.

Tali controlli, sia su strada che nei locali delle imprese, sono effettuati, ogni anno, almeno sul 2 per cento dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti.

I controlli su strada sono effettuati in luoghi ed orari diversi e riguardano una parte sufficientemente estesa della rete stradale, in modo da ostacolare l'aggiramento dei posti di controllo, e le relative operazioni sono condotte in modo che vengano verificati almeno i seguenti punti:

- i periodi di guida giornalieri e settimanali, le pause e i periodi di riposo giornalieri e settimanali;
- i fogli di registrazione fino a 28 giorni precedenti e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo e/o sui tabulati;
- gli eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo e, all'occorrenza, le velocità istantanee quali registrate dall'apparecchio di controllo durante, le ultime ventiquattro ore di uso del veicolo;
- il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo (verifica di eventuali manipolazioni dell'apparecchio e/o della carta del conducente e/o dei fogli di registrazione) oppure, se del caso, la presenza dei documenti indicati all'art. 16, c. 2, del regolamento (CE) n. 561/2006.

I controlli nei locali delle imprese [\(29\)](#) sono svolti in modo che vengano verificati, in aggiunta a quanto sopra, almeno i seguenti altri punti:

- periodi di riposo settimanale e periodi di guida tra detti periodi di riposo,
- osservanza della limitazione bisettimanale delle ore di guida,
- fogli di registrazione, dati e tabulati dell'unità di bordo e della carta del conducente.

Detti controlli si effettuano, inoltre, quando siano state accertate su strada gravi infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 o al regolamento (CEE) n. 3821/85.

Le imprese che presentano un indicatore della classe di rischio elevato sono assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti. A tal fine verranno definiti criteri e modalità di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto, sulla base del numero e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85.

È prevista l'organizzazione, almeno sei volte l'anno, di operazioni concertate per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85.

Le imprese responsabili dei conducenti devono conservare per un anno i verbali loro rilasciati relativi sia ai controlli su strada che nei locali.

Non è escluso che durante il controllo emerga la corresponsabilità di altri soggetti (es. caricatori, commissionari di trasporto o subappaltatori) che hanno contribuito in qualche modo a commettere l'infrazione: in tal caso può ricorrere anche la verifica che i contratti per la fornitura del servizio di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85.

5064.5 CONTROLLO DELLE ASSENZE DEI CONDUCENTI

Le assenze del conducente per:

- **malattia**,
- **ferie** annuali o recupero,
- **guida di altro veicolo** escluso dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006,
- svolgimento di **attività non registrabili** dall'apparecchio di controllo,
- tempi di **disponibilità**, ecc.,

che emergono dal controllo delle registrazioni tachigrafiche relative ai 28 giorni precedenti devono essere documentate attraverso apposito modulo (v. [inPratica 5064.5.2](#)) in formato elettronico e stampabile [\(28\)](#) che il conducente deve avere con sé, in formato cartaceo, che deve essere esibito ad ogni richiesta degli organi di controllo.

L'impresa è tenuta alla conservazione del modulo per un anno dalla scadenza del periodo cui si riferisce.

Salvo che il fatto costituisca reato, e ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui agli artt. 174, 178 e 179 CDS, il conducente che non ha con sé ovvero che tiene in modo incompleto o alterato il modulo è soggetto a una sanzione amministrativa, e così pure l'impresa che non conserva il modulo per il periodo di tempo sopra indicato. In caso di mendaci dichiarazioni circa il contenuto del documento ovvero di false indicazioni relative all'assenza del conducente, si applicano le disposizioni dell'art. 495 CP.

5064.5.1 Compilazione del modulo di controllo delle assenze

Il conducente che guida un veicolo esente dall'obbligo di cronotachigrafo e conduce sempre lo stesso

veicolo, non è tenuto a compilare il modulo prescritto dal DLG n. 144/2008 al fine di giustificare le assenze o le altre mansioni svolte. Viceversa, se alterna la guida di veicoli esenti con veicoli obbligati al cronotachigrafo, il predetto modulo deve essere compilato per giustificare l'assolvimento di altre mansioni diverse dalla guida, ovvero la conduzione di veicoli esenti e deve essere riferito all'attività effettuata nei 28 giorni precedenti alla giornata in corso di accertamento ⁽³⁰⁾.

Secondo le disposizioni comunitarie il modulo va compilato per ogni conducente del veicolo e firmato dal legale rappresentante dell'impresa o da altro soggetto dell'impresa autorizzato alla firma. Perciò, l'imprenditore può delegare a sottoscrivere il documento un qualsiasi preposto o rappresentante, purché diverso dallo stesso conducente: questi invece è tenuto alla firma della voce 21 del modulo.

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

Il documento deve essere consegnato in copia al conducente affinché lo possa esibire ad ogni controllo di polizia. Quando il conducente, dopo un periodo di assenza, riprende l'attività di guida in luogo diverso dalla sede dell'azienda da cui dipende e, perciò, senza avere la possibilità di prendere il documento originale compilato dal datore di lavoro, in luogo del modulo in originale, può esibire una copia dello stesso che gli è stata trasmessa in fax o per via telematica.

5064.5.2 Attestazione di attività: modulo delle assenze

ATTESTAZIONE DI ATTIVITÀ ^[1]

[REGOLAMENTO (CE) N. 561/2006 O AETS ^[2]

*Il presente modulo deve essere riempito a macchina e firmato prima dell'operazione di trasporto.
Il modulo va custodito insieme alle registrazioni originali del tachigrafo che devono essere conservate.*

Le dichiarazioni mendaci costituiscono reato.

Conforme all'Allegato alla decisione 2007/30/CE
come sostituito dall'allegato alla decisione 2009/959/UE del 14.12.2009 ⁽²⁸⁾

Parte da compilarsi a cura dell'impresa

1. Nome 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:

II/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 (giorno, mese, anno):
10. Numero di patente di guida o numero della carta d'identità oppure numero del passaporto:
.....
11. che ha iniziato a lavorare nell'impresa il (giorno, mese, anno):

per il periodo:

12. dal (ora, giorno, mese, anno):
13. al (ora, giorno, mese, anno):
14. [era assente per malattia ^[*]
]
15. [era in ferie ^[*]
]
16. [era in congedo o in recupero ^[*]
]
17. [era alla guida di un veicolo non rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n.
] 561/2006 o dell'accordo AETS ^[*]

18. [esegua un altro lavoro diverso dalla guida [*]
]

19. [era disponibile [*]
]

20. Luogo: Data:

Firma

21. 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.

22. Luogo: Data:

Firma del conducente

[1] Il presente modulo è disponibile in formato elettronico e stampabile su Internet sul sito: <http://ec.europa.eu>.

[2] Accordo europeo relativo all'attività di equipaggi di veicoli adibiti al trasporto internazionale su strada.

[*] Barrare solo una delle caselle.

- (1) Il "lavoratore mobile" è il lavoratore facente parte del personale che effettua spostamenti con veicoli stradali, compresi i tirocinanti e gli apprendisti, al servizio di un'impresa che effettua autotrasporto di passeggeri o di merci in conto proprio o per conto terzi che è sottoposta al rispetto delle disposizioni del [regolamento \(CE\) n. 561/2006](#). Il lavoratore mobile, che può anche non essere addetto alla conduzione del veicolo sul quale si trova, può essere, perciò, solo un lavoratore dipendente di un'impresa che effettua attività di trasporto con uno dei veicoli di cui all'art. 2 del regolamento (CE) n. 561/2006. Sono perciò fuori dal campo di applicazione del [DLG n. 234/2007](#) tutte le attività di trasporto che l'art. 3 del regolamento (CE) n. 561/2006 e le norme nazionali escludono dal campo di applicazione dello stesso regolamento (CE) n. 561/2006. Per gli lavoratori che non hanno un rapporto di subordinazione con un'impresa che effettua attività di autotrasporto ricorre la definizione di "autotrasportatore autonomo" di cui all'art. 1 DLG n. 234/2007.
- (2) L'**autotrasportatore autonomo** (v. art. 1 [DLG n. 234/2007](#)) è una persona la cui attività professionale principale consiste nel trasporto su strada di passeggeri o merci ai sensi della legislazione nazionale o UE (in virtù, cioè, di una licenza nazionale o UE o di un'altra autorizzazione professionale ad effettuare il trasporto) e dietro remunerazione, abilitata a lavorare per conto proprio e che non è legata ad un datore di lavoro da un contratto di lavoro o a 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. Sono considerati lavoratori autonomi (cosiddetti padroncini) tutti coloro che non hanno un rapporto di lavoro dipendente, come ad esempio i soci di una cooperativa di autotrasporto, i titolari di imprese facenti parte di un consorzio di autotrasporto o i soci di un'azienda costituita in forma di società di persone, ecc. Diversamente da quanto previsto per i lavoratori mobili (dipendenti di imprese di autotrasporto) l'art. 1 DLG n. 234/2007 non sembra subordinare l'applicazione delle sue disposizioni alla circostanza che l'autotrasportatore autonomo svolga una delle attività di autotrasporto alle quali si applicano le disposizioni del [regolamento \(CE\) n. 561/2006](#). Ciò lascia intendere che le norme sull'orario di lavoro, per gli autotrasportatori autonomi, siano applicabili anche se l'attività di trasporto avviene con uno dei veicoli esclusi dall'applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.
- (3) Le disposizioni del [DLG 19.11.2007 n. 234](#) si applicano dal 1.1.2008 solo per i lavoratori mobili, cioè per i dipendenti di imprese europee che effettuano attività di autotrasporto (sia in conto proprio sia per conto terzi). Per i conducenti titolari di imprese monoveicolari ovvero per tutti gli altri autotrasportatori autonomi, gli obblighi in tema di orario di lavoro, invece, dovranno essere adeguati entro il 2009. Infatti, l'art. 2, c. 2, DLG n. 234/2007, salvo ulteriori proroghe o modifiche, stabilisce che le disposizioni dello stesso DLG entrano in vigore per questi soggetti solo dal 23.3.2009.
- (4) La direttiva 2002/15/CE sull'orario di lavoro degli autisti e del personale che opera sui veicoli commerciali per trasporto di cose o di persone è stata pubblicata sulla GUCE del 23.3.2002 e definisce in modo uniforme su tutto il territorio dell'Unione, e nel pieno rispetto del ruolo della autonomia negoziale collettiva, i profili di disciplina del rapporto di lavoro connessi alla organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, per migliorare la tutela della salute, la sicurezza delle persone, la sicurezza stradale, nonché a ravvicinare maggiormente le condizioni di concorrenza. La norma, infatti, ha lo scopo di definire un contesto normativo che consenta di scongiurare tutte le forme di concorrenza, basate esclusivamente sullo sfruttamento degli autisti o sull'autosfruttamento dei trasportatori artigiani. La direttiva si applica a tutti i conducenti residenti in uno Stato UE e anche agli autisti extra UE che dipendono da imprese UE. La direttiva stabilisce, inoltre, che gli Stati membri devono provvedere affinché speditori, caricatori, spedizionieri, capifila, subappaltatori e imprese che occupano lavoratori mobili (cioè autisti) rispettino le disposizioni pertinenti della direttiva stessa. Tale aspetto, non ha trovato ancora pratica attuazione nell'ordinamento italiano. La direttiva prevedeva che gli Stati membri adeguassero la loro legislazione nazionale entro il 2005. La direttiva è stata recepita nell'ordinamento nazionale italiano con il [DLG 19.11.2007 n. 234](#), che entra in vigore dall'1.1.2008 per i lavoratori mobili (dipendenti o contratto subordinati) e che deve essere regolamentato entro il 2009 per gli altri.
- (5) Infatti, il [regolamento \(CE\) n. 561/2006](#) disciplina solo l'attività di guida e di riposo ma non ha per oggetto gli altri aspetti dell'orario di lavoro per il settore dell'autotrasporto. La direttiva 2002/15 CE, perciò, prevede un insieme di prescrizioni più specifiche relative all'orario di lavoro per i trasporti su strada, miranti ad assicurare la sicurezza dei trasporti nonché la salute e la sicurezza delle persone interessate. La direttiva integra le disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 e, ove necessario, dell'accordo AETR, che, tuttavia, se più restrittive, prevalgono su quelle della direttiva. Così, il limite di ore di guida giornaliero o settimanale previsto dal regolamento (CE) n. 561/2006 è inderogabile anche se la direttiva fissa un limite diverso. Questo diverso limite, tuttavia, può essere applicato, nel rispetto di quelli di guida e riposo fissati dal regolamento (CE) n. 561/2006, per regolare la massima durata di attività diverse dalla guida.
- (6) Anche la Commissione europea ritiene che non è necessario "armonizzare" i suddetti strumenti giuridici. Essi possono senza dubbio coesistere l'uno accanto all'altro e sarebbe controproducente se le definizioni presenti nella direttiva interferissero con la revisione di quelle presenti nel regolamento. Nell'ambito dei lavori preparatori del [regolamento \(CE\) n. 561/2006](#), il coordinamento con la direttiva sull'organizzazione dell'orario di lavoro per gli autotrasportatori ha costituito il principale ostacolo al raggiungimento di una soluzione negoziale più rapida. Nel testo del regolamento (CE) n. 561/2006 non è stato inserito un collegamento immediato alla direttiva 2002/15/CE sull'orario di lavoro che avrebbe permesso alle autorità di controllo degli Stati membri di eseguire ispezioni per verificare se i limiti all'orario di lavoro, fissati dalla direttiva, fossero stati rispettati, consentendo, ad es., di tenere conto dell'affaticamento dei conducenti provocato dalle operazioni di carico e scarico dei veicoli. Solo in un considerando del regolamento figura un richiamo all'importanza della direttiva sull'orario di lavoro per la creazione di un mercato comune della sicurezza stradale e delle condizioni di lavoro. È stato inoltre aggiunto un altro considerando, che afferma l'opportunità di affrontare, attraverso l'applicazione della direttiva sull'orario di lavoro, il problema dei rischi

derivati dall'affaticamento dei conducenti.

Il regolamento (CE) n. 561/2006, infatti, contiene disposizioni concernenti i requisiti cui devono soddisfare gli equipaggi (ad es. età, formazione professionale), il tempo di guida, le interruzioni e i periodi di riposo dei conducenti, il divieto di taluni tipi di retribuzioni, la possibilità di deroghe, il controllo e le sanzioni. Il regolamento prevede soltanto i tempi di guida senza tener conto, in modo normativo, degli altri tempi che il personale viaggiante e gli autotrasportatori autonomi trascorrono al lavoro. Le disposizioni relative all'orario di lavoro variano da uno Stato membro all'altro sia in termini di forma che per grado di precisione. Il mantenimento di differenze in termini di orario di lavoro non poteva essere giustificato nell'ambito del mercato interno in quanto poneva le imprese interessate in una situazione di concorrenza non equa. Erano dunque necessarie norme comuni in materia di durata dell'orario di lavoro. Nel contesto della liberalizzazione del trasporto su strada, del suo sviluppo e dell'aumento degli scambi con i Paesi terzi, a giudizio della Commissione tali regole sono inoltre necessarie per prevenire i rischi di deterioramento delle condizioni di lavoro degli autotrasportatori e di degrado della sicurezza. La Commissione fa inoltre presente la necessità di porre sullo stesso piano tutti gli autotrasportatori, siano essi dipendenti o meno, il che implica far sì che rientrino nel campo della regolamentazione relativa all'orario di lavoro forme di subappalto che la potevano invece eludere.

- (7) Per espressa previsione della direttiva il suo campo di applicazione comprende soltanto i lavoratori mobili alle dipendenze di imprese di trasporto stabilite in uno Stato membro che partecipano ad operazioni di autotrasporto disciplinate dal [regolamento \(CE\) n. 561/2006](#) ovvero dall'AETR. La norma disciplina, tuttavia, solo l'attività delle persone che effettuano, a titolo professionale, operazioni mobili di autotrasporto non espressamente disciplinate dal regolamento CEE e dall'accordo AETR, senza sostituirvisi, con la conseguenza che le norme del regolamento (CE) n. 561/2006 (e, ove necessario dell'AETR) concorrono o prevalgono su quelle della direttiva stessa. Il regolamento (CE) n. 561/2006, infatti, fissa le norme comuni relative ai tempi di guida e riposo dei conducenti ma non ha per oggetto gli altri aspetti dell'orario di lavoro per il settore dell'autotrasporto che, perciò, sono presi in considerazione dalla direttiva. La direttiva, inoltre, prevale sulle disposizioni della direttiva 93/104/CE del Consiglio del 23.11.1993, concernente alcuni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro. Il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, Direzione generale per l'attività ispettiva, con [circolare 19.3.2008 prot. n. 25/SEGR/0004103](#), ha precisato che le disposizioni del [DLG 19.11.2007 n. 234](#) si applicano esclusivamente al trasporto su strada di merci, effettuato da veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate, e di passeggeri, effettuato da veicoli atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente.
- (8) Occorre sottolineare che la direttiva 2002/15/CE ed il [DLG n. 234/2007](#) che gli ha dato attuazione nazionale forniscono definizioni dell'orario di lavoro e delle relative pause o riposi che non sono completamente in linea con quelle del [regolamento \(CE\) n. 561/2006](#). Per espressa previsione della norma UE, queste definizioni non costituiscono un precedente o una chiave di interpretazione per altre normative UE relative all'orario di lavoro e non condizionano, quindi, l'interpretazione del regolamento (CE) n. 561/2006. Le sanzioni previste dall'[art. 174 CDS](#) per l'inosservanza dei tempi di guida e di riposo, fissati dal [regolamento \(CE\) n. 561/2006](#), possono concorrere con quelle previste dal [DLG n. 234/2007](#).
- (9) La disposizione si applica a prescindere dal fatto che la loro ubicazione corrisponda o meno alla sede sociale o allo stabilimento principale dell'impresa.
- (10) Si considera sconosciuta la durata del periodo di attesa quando non sia stata comunicata al lavoratore mobile prima della partenza o poco prima dell'inizio effettivo del periodo considerato, oppure conformemente alle condizioni generali negoziate tra le parti sociali.
- (11) Sono considerati tempi di disponibilità anche i periodi durante i quali il lavoratore 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.
- (12) Per **settimana** si intende il periodo compreso fra le ore 00,00 del lunedì e le ore 24,00 della domenica.
- (13) Il [DLG n. 234/2007](#), infatti, fa espressamente 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. Tali contratti, nel rispetto dei principi generali della protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori, possono, perciò, determinare una diversa durata massima e media dell'orario di lavoro, definendone le modalità e le ipotesi di applicazione. Tuttavia, il periodo temporale utilizzabile quale termine di riferimento per calcolare la settimana lavorativa media non può in ogni caso essere esteso oltre i sei mesi. In pratica, entro un anno dall'entrata in vigore del DLG n. 234/2007, alla contrattazione collettiva di settore è stato demandato il compito di prevedere che determinati lavoratori mobili, per lo più incaricati di effettuare operazioni di lavoro con lunghi tempi di attesa per carico o scarico ovvero operazioni di lavoro discontinue, possano effettuare una media settimanale di lavoro più elevata rispetto alla regola generale con la facoltà di raggiungere al massimo fino a 60 ore settimanali in un periodo di riferimento semestrale anziché su un periodo quadrimestrale.
- (14) La direttiva prevede che non possano essere effettuati turni aventi durata superiore a 10 ore nelle 24 ore, salve le deroghe previste, per motivi tecnici, dai CCNL o da accordi sindacali specifici. Tuttavia, la legislazione italiana ([DLG n. 234/2007](#)) non ha esteso la possibilità di deroga di questo limite attraverso la contrattazione collettiva nella consapevolezza che l'attività notturna sia gravemente nociva alla salute dei lavoratori. Infatti, dalla ricerca scientifica emerge che di notte l'organismo umano è più sensibile ai fattori di disturbo dell'ambiente circostante e a talune forme di organizzazione del lavoro particolarmente faticose e che periodi prolungati di lavoro notturno possono nuocere alla salute dei lavoratori e compromettere la loro sicurezza, nonché la sicurezza stradale in genere. Per questi motivi il limite di 10 ore di lavoro su 24 è inderogabile nel nostro ordinamento.
- (15) Il Ministero del lavoro e della previdenza sociale ([circolare 30.1.2008 prot. n. 25/segr/0001625](#)) ha individuato l'ambito di applicazione soggettivo dell'obbligo di tenuta del registro precisando che non si riferisce a tutte le imprese che hanno alle proprie dipendenze persone che effettuano attività mobili di autotrasporto ma solo alle imprese che svolgono attività nel settore degli autotrasporti e sono formalmente inquadrate in tale ambito. Sullo stesso argomento si è pronunciato lo stesso Ministero nell'interpello n. 5817 del 9.11.2006, seguendo un orientamento interpretativo adottato dalla Corte di giustizia della Comunità europea nella sentenza del 4.10.2001 (case Bowden). Con quella sentenza, la Corte ha delineato il concetto di lavoratore mobile confermando che, ai fini della individuazione di tale categoria di lavoratori occorre far riferimento al settore di attività dell'azienda e non all'attività svolta dai singoli lavoratori, ancorché mobili.
- (16) Il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, Direzione generale per l'attività ispettiva, con la [circolare 30.1.2008 prot. n. 25/segr/0001625](#), ha chiarito che i registri devono essere vidimati dalla direzione provinciale del lavoro territorialmente competente. Per quanto concerne gli obblighi di tenuta e registrazione, si applicano le disposizioni di cui agli artt. 20, 21, 25 e 26 DPR 30.6.1965 n. 1124. Secondo il predetto Ministero, le disposizioni riguardanti la tenuta dei registri devono essere applicate secondo un'interpretazione teleologica delle disposizioni stesse, in forza della quale, al fine di evitare inutili duplicazioni, l'annotazione deve avere ad oggetto soltanto i dati inerenti all'orario di lavoro del personale mobile, con esclusione degli altri dati già contenuti in libri contabili. In particolare:

- per ogni dipendente, deve essere indicato il cognome, il nome e il numero di matricola, il numero delle ore in cui ha lavorato in ciascun giorno, con indicazione distinta delle ore di lavoro straordinario (v. art. 20 DPR 30.6.1965 n. 1124);
- il registro non può essere rimosso dalla sede dell'impresa, neanche temporaneamente e deve essere esibito ad ogni richiesta del personale di vigilanza (v. art. 21 DPR 30.6.1965 n. 1124);
- devono essere rispettate tutte le modalità di compilazione previste dall'art. 20 DPR 30.6.1965 n. 1124 per gli ordinari libri obbligatori cioè: assenza di spazi in bianco, scrittura con inchiostro indelebile, mancanza di abrasioni ed eventuali cancellazioni leggibili, ecc.

Con [circolare 19.3.2008 prot. n. 25/SEGR/0004103](#), il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, Direzione generale per l'attività ispettiva, ha precisato che, con riferimento alle modalità di tenuta del registro, è estensibile anche a quest'ultimo la disciplina relativa alla tenuta per mezzo di fogli mobili o supporti informatici di cui al DPR 20.4.1994 n. 350 e successivo DM 30.10.2002 già previste per i libri matricola e paga, di cui agli artt. 20 e seguenti DPR 30.6.1965 n. 1124.

Non è previsto dalla disciplina normativa un modello ufficiale e, perciò, può essere utilizzato un qualunque registro che contenga le generalità, il numero di matricola del lavoratore ed il numero di ore complessive di attività, distinte in ordinarie e straordinarie.

- (17) Il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, Direzione generale per l'attività ispettiva, in considerazione della sostanziale corrispondenza dei dati da inserire nel registro in esame con quelli previsti nel libro paga sezione presenze ritiene che non contrasti con la previsione normativa l'utilizzo del solo libro presenze purché debitamente vidimato oltre che dall'Istituto assicuratore, anche da parte della competente Direzione provinciale dei lavoro, la quale potrà limitarsi a contrassegnare l'ultima pagina del citato registro (v. [circolare 19.3.2008 prot. n. 25/SEGR/0004103](#)). Resta inteso, invece, che il registro non si sostituisce alle specifiche disposizioni normative inerenti i cronotachigrafi, i fogli di registrazione e la carta del conducente che devono essere conservati e registrati in modo autonomo.
- (18) Per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni si applicano le disposizioni della [legge n. 689/1981](#). Competente a ricevere il rapporto e ad emettere l'ordinanza ingiunzione è il prefetto del luogo in cui è stato commesso il fatto.
- (19) Le sanzioni sono applicabili agli autotrasportatori autonomi solo dal 23.3.2009.
- (20) La violazione delle disposizioni dell'[art. 5 DLG n. 234/2007](#) è punita dall'[art. 9 comma 1](#) con le seguenti sanzioni amministrative pecuniarie applicate per ogni lavoratore e per ciascun periodo cui si riferisce la violazione:
- superamento fino al 10% della durata consentita: sanzione amministrativa pecuniaria da 130,00 a 780,00 euro;
 - superamento oltre il 10% della durata consentita: sanzione amministrativa pecuniaria da 260,00 a 1.560,00 euro;
- La violazione ricorre sia per lavoratori mobili (dipendenti di imprese di trasporto) che per gli autotrasportatori autonomi. È dubbio se tali sanzioni siano applicabili anche alla violazione degli obblighi di cui all'[art. 4, c. 3, DLG n. 234/2007](#) cioè in caso di mancata comunicazione scritta da parte del lavoratore dell'attività svolta presso un altro datore di lavoro ovvero la mancata richiesta scritta di tali dati da parte del datore di lavoro.
- (21) La violazione delle disposizioni dell'[art. 5 DLG n. 234/2007](#) è punita dall'[art. 9 comma 2](#) (sanzione amministrativa pecuniaria da 103,00 a 300,00 euro). La violazione ricorre sia per lavoratori mobili (dipendenti di imprese di trasporto) che per gli autotrasportatori autonomi.
- (22) La violazione delle disposizioni dell'[art. 6 DLG n. 234/2007](#) è punita dall'[art. 9 comma 3](#) (sanzione amministrativa pecuniaria da 105,00 a 630,00 euro). La violazione ricorre solo i per lavoratori mobili (dipendenti di imprese di trasporto). La violazione ricorre solo per lavoratori mobili (dipendenti di imprese di trasporto).
- (23) La violazione delle disposizioni dell'[art. 7 DLG n. 234/2007](#) è punita dall'[art. 9 comma 4](#) (sanzione amministrativa pecuniaria da 300,00 a 900,00 euro). La violazione ricorre sia per lavoratori mobili (dipendenti di imprese di trasporto) che per gli autotrasportatori autonomi.
- (24) La violazione delle disposizioni dell'[art. 8 DLG n. 234/2007](#) è punita dall'[art. 9 c. 5](#) (sanzione amministrativa pecuniaria da 250,00 a 1500,00 euro e ricorre sia per lavoratori mobili (dipendenti di imprese di trasporto) che per gli autotrasportatori autonomi. Come precisato dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, Direzione generale per l'attività ispettiva, con la [circolare 30.1.2008, prot. n. 25/segr/0001625](#), ciascuna delle condotte sopraindicate relativa alle omissioni in materia di registrazione dell'orario di lavoro è autonoma e indipendente dall'altra. Perciò, in presenza di più violazioni delle diverse fattispecie richiamate si può configurare l'ipotesi del concorso delle violazioni e, di conseguenza, l'applicazione di una sanzione soprarichiamata per ciascuna delle condotte indicate.
- (25) Secondo le precisazioni fornite dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale ([circolare 30.1.2008, prot. n. 25/segr/0001625](#)) la norma sanzionatoria dell'[art. 9, c. 5, DLG n. 234/2007](#) (sanzione amministrativa pecuniaria da 250,00 a 1.500,00 euro) ricorre anche per lavoratori mobili (dipendenti di imprese di trasporto) e trova applicazione anche con riferimento a tale ulteriore obbligo posto a carico dei datori di lavoro che, pertanto, devono fornire adeguata dimostrazione agli organi di vigilanza dell'avvenuta attività di informazione e formazione effettuata nei confronti del personale mobile.
- (26) Nella prima fase di applicazione delle disposizioni del [DLG n. 234/2007](#), Ministero del lavoro e della previdenza sociale aveva stabilito che l'orario di lavoro doveva essere annotato nel registro giornalmente. Tuttavia, ove non fosse stata possibile l'annotazione quotidiana in quanto la prestazione non permetteva il rientro giornaliero nei locali dell'azienda, l'annotazione dell'orario di lavoro doveva avvenire entro il terzo giorno successivo alla scadenza del termine di ricorrenza del pagamento delle retribuzioni (in tal senso era stato interpretato il richiamo all'[art. 25 DPR 30.6.1965 n. 1124](#)). Con [circolare 19.3.2008 prot. n. 25/SEGR/0004103](#), il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, Direzione generale per l'attività ispettiva, ha, invece, precisato che il registro deve essere compilato mensilmente. In particolare: giornalmente deve essere indicata la presenza del lavoratore (con annotazione della lettera "p") e mensilmente il riepilogo dell'orario effettivamente svolto. Le registrazioni mensili devono evidenziare le complessive ore di lavoro ordinario e straordinario effettuate dal lavoratore mobile. Il riepilogo mensile va effettuato entro il mese successivo a quello di riferimento e resta fermo, evidentemente, il diritto di accesso del personale autista alle registrazioni riportate nel registro in esame. Ciò in considerazione della evidente difficoltà operativa di una registrazione quotidiana dell'effettivo orario complessivo svolto dal lavoratore mobile, attesa la distribuzione multiperiodale dell'orario da parte dei CCNL di settore. Tale facoltà di annotazione mensile è comunque condizionata alla conservazione di tutta la documentazione dei cronotachigrafi analogici e digitali, ove è possibile ricavare i dati relativi al tempo di guida giornalmente effettuato dal personale autista.
- (27) Si tratta quindi di un obbligo ulteriore rispetto agli altri adempimenti (libro paga, documentazione cronotachigrafi, ecc.). Tuttavia, al fine di evitare inutili duplicazioni la registrazione può limitarsi ai dati inerenti all'orario di lavoro del personale mobile (con esclusione degli altri dati già contenuti in altra documentazione obbligatoria): in particolare, vanno indicate per ogni lavoratore le generalità e le ore di lavoro di ciascun giorno con la distinta delle ore di lavoro straordinario (v. circolare Ministero del lavoro [30.1.2008 prot. n. 25/Segr/0001625](#)).
- (28) Il modulo è previsto dall'[art. 11, c. 3, direttiva 2006/22/CE](#), e riportato in allegato alla [decisione 2007/230/CE](#), nella versione sostituita dalla [decisione 2009/959/UE del 14.12.2009](#). Devono essere riportati i dati identificativi di conducente e impresa con l'indicazione del periodo di assenza per ferie, malattia o per guida di veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento n. 561/2006/CE. Con la citata [decisione 2009/959/UE del 14.12.2009](#) il modulo di controllo è stato modificato in modo da documentare anche altre situazioni: assenza per congedo o recupero, svolgimento di attività non registrabili dall'apparecchio di controllo, tempi di disponibilità, ecc. Nei casi in cui il rapporto di lavoro del conducente resta sospeso o interrotto (es. cassa integrazione, sciopero o serrata) è possibile contrassegnare la casella "in congedo o recupero". Nei suddetti casi di cassa integrazione, sciopero o serrata, e solo per le operazioni di autotrasporto in ambito nazionale, è data facoltà alle imprese di non compilare il modulo ma dovrà essere tenuta a bordo del veicolo ed esibita ad ogni controllo la prova documentale di tali circostanze. V. anche [circolare interministeriale \(Interno - Infrastrutture e trasporti\) 20.1.2010, n. 4969](#).

Se al controllo manca il modulo viene intimato sia al conducente sia all'impresa di esibire il documento (in genere entro 30 giorni dalla contestazione o dalla notificazione del verbale). In caso di omissione, con un nuovo verbale redatto secondo le procedure del CDS, si applica la sanzione prevista dall'[art. 180, c. 8, CDS](#). In caso di mendaci dichiarazioni circa il contenuto del documento ovvero di false indicazioni relative all'assenza del conducente, si applicano le disposizioni dell'[art. 495 CP](#).

Il modulo attestante l'assenza del conducente non serve a documentare riposi settimanali effettuati negli ultimi 28 giorni, che sono oggetto di documentazione attraverso le registrazioni dell'apparecchio di controllo. Nel caso di veicolo munito di cronotachigrafo analogico, l'effettuazione del riposo è documentata dal fatto che per quel periodo non sono stati utilizzati fogli di registrazione. Se il veicolo, invece, è dotato di tachigrafo digitale, al momento in cui riprende servizio dopo un riposo settimanale, il conducente provvede a confermare che il periodo intercorrente tra l'estrazione della carta tachigrafica ed il successivo reinserimento della stessa è da considerare come periodo di riposo: tale opzione viene, in genere, presentata in modo automatico all'atto dell'inserimento della carta.

- (29) Al conducente, cui è stata contestata la violazione dell'[art. 174 CDS](#) per omesso riposo giornaliero non direttamente ma presso la sede dell'impresa da ispettore del lavoro, la violazione va notificata entro i termini previsti dall'[art. 201 CDS](#) e non entro i termini di cui all'[art. 14, c. 2, legge n. 689/1981](#) (Giudice di pace, Tortona, 12.3.2009).
- (30) Il modulo va compilato anche per i giorni in cui il conducente ha guidato un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del [regolamento \(CE\) n. 561/2006](#) o dell'accordo AETR, come è, ad es., un autobus di linea su percorso inferiore a 50 km: nei giorni in cui ha guidato tale veicolo segnerà la voce 17 del modulo. Se però un tale veicolo è guidato per tutti gli ultimi 28 giorni non occorre affatto compilare l'attestazione.

Disposizioni, giurisprudenza e bibliografia collegate:

- [circolare 22.7.2011, n. 17598](#) (DTT) "Indirizzi interpretativi relativi alla disciplina in materia sociale di cui al regolamento (CE) n. 561/2006. Decisione della Commissione Europea 2011(C) 3579 del 7.6.2011. - Direttive per l'uniforme applicazione delle sanzioni di cui all'art. 174 C.d.S. - ";
- [comunicato 25.3.2011](#) (Parlamento Europeo e Consiglio Unione Europea) "Rettifica del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 102 dell'11 aprile 2006)";
- [circolare 2.8.2010, n. 25/II/0013587/MA003.A004](#) (Ministero del lavoro e delle politiche sociali) "Quesiti settore autotrasporto: modalità di calcolo delle sanzioni amministrative a carico del datore di lavoro e nozione di lavoro notturno";
- [circolare 16.7.2010, n. 60856](#) (DTT) "Modulo di controllo delle assenze dei conducenti - Quesito Confartigianato";
- [circolare 9.7.2010, n. 25/II/0012009/MA003.A001](#) (Ministero del lavoro e delle politiche sociali) "Vigilanza nel settore dell'autotrasporto - ";
- [lettera ministeriale 15.6.2010, n. 300/A/8616/10/108/13/1](#) (Ministero dell'interno) "Autotrasporto di merci e persone. Quesiti e chiarimenti interpretativi";
- [circolare 20.1.2010, n. 4969](#) (DTT) "Decreto Legislativo 4 agosto 2008, n. 144 - Attuazione della Direttiva 2006/22/CE, sulle norme minime per l'applicazione dei Regolamenti 3820/85/CEE e n. 3821/85/CEE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE. Articolo 9 - Modulo di controllo delle assenze dei conducenti";
- [decisione 14.12.2009, n. 2009/959/UE](#) (Commissione UE) "che modifica la decisione 2007/230/CE relativa ad un modulo in materia sociale nel settore dei trasporti su strada";
- [circolare 31.7.2009, n. 63](#) (Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali) "Art. 9, D.Lgs. n. 124/2004 - registrazione nel Libro Unico del Lavoro dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili. - ";
- [DD 1.12.2008](#) (DTT) "Determinazione di un modello di lista di controllo per uniformare le procedure dei controlli nei locali delle imprese in attuazione dell'articolo 7, comma 4, del decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144";
- [decreto legislativo 4.8.2008, n. 144](#) "Attuazione della direttiva 2006/22/CE, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti n. 3820/85/CEE e n. 3821/85/CEE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE";
- [circolare 19.3.2008, n. 25/SEGR/0004103](#) (Ministero del lavoro e previdenza sociale) "Art 8 D. Lgs 19 novembre 2007, n. 234 - ulteriori istruzioni operative";
- [circolare 11.2.2008, n. 2/2008](#) (Ministero del lavoro e previdenza sociale) "Art. 9, D.Lgs. n. 124/2004 - Orario di Lavoro - Apparato sanzionatorio - Modalità di applicazione delle sanzioni in materia di superamento della durata massima dell'orario di lavoro";
- [circolare 30.1.2008, n. 25/SEGR/0001625](#) (Ministero del lavoro e previdenza sociale) "Art. 8 D.Lgs 19 novembre 2007, n. 234 - istituzione del registro dell'orario di lavoro da parte delle imprese di autotrasporto e relativi aspetti sanzionatori";
- [circolare 29.1.2008, n. 25/SEGR/0001604](#) (Ministero del lavoro e previdenza sociale) "Art. 1, comma 1178, L. n. 296/2006 (Finanziaria 2007) - Libri obbligatori ed attività "itineranti" - Indicazioni operative al personale ispettivo";
- [decreto legislativo 19.11.2007, n. 234](#) "Attuazione della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporti";
- [circolare 22.5.2007, n. 25/II/0006366](#) (Ministero del lavoro e previdenza sociale) "Art. 1, comma 1178, L. n. 296/2006 (Finanziaria 2007) - omessa istituzione e omessa esibizione libri matricola e paga - indicazioni operative al personale ispettivo - istruzioni operative";
- [decisione 12.4.2007, n. 2007/230/CE](#) (Commissione europea) "relativo ad un modulo in materia sociale nel settore dei trasporti su strada";
- [circolare 29.3.2007, n. 25/SEGR/0004024](#) (Ministero del lavoro e previdenza sociale) "Art. 1, comma 1178, L. n. 296/2006 (Finanziaria 2007) - omessa istituzione e omessa esibizione libri matricola e paga - indicazioni operative al personale ispettivo";
- [regolamento \(CE\) 15.3.2006, n. 561/2006/CE](#) (Parlamento Europeo e Consiglio Unione Europea) "relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio";
- [direttiva europea 15.3.2006, n. 2006/22/CE](#) (Parlamento Europeo e Consiglio Unione Europea) "sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio";
- [circolare 3.3.2005, n. 8/2005](#) (Ministero del lavoro e previdenza sociale) "Disciplina di alcuni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro (D.Lgs. n. 66/2003; D.Lgs. n. 213/2004)";
- [decreto legislativo 8.4.2003, n. 66](#) "Attuazione delle direttive 93/104/CE e 2000/34/CE concernenti taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro";
- [direttiva europea 11.3.2002, n. 2002/15/CE](#) (Parlamento Europeo e Consiglio Unione Europea) "concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto".

NOTE 4.8.2011

Aggiunto paragrafo 5064.5.1, nota (30) e modificata nota (28) a seguito circolare congiunta Interno/trasporti del 22.7.2011.

NORMA PRIMARIA	DATA	NUMERO	ARTICOLO	COMMA
decreto legislativo	30/04/1992	285	88	