Sistema sanzionatorio:

con particolare riferimento alla normativa Reg CE 561/06

* *Girolamo Simonato*

Premessa

Nel settore dei trasporti su strada, il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune **disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada intende armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre**, con particolare riguardo al trasporto su strada e al miglioramento delle condizioni di lavoro e della sicurezza stradale. I progressi compiuti in tale settore dovrebbero essere consolidati ed incrementati.

A seguire è stata emanata la direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente **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.

Come si è appreso dagli studi e analizzando i documenti preparatori all'emissione del Reg. 561/06, vi erano determinate disposizioni del regolamento (CEE) n. 3820/85 relative ai **periodi di guida, interruzioni e riposo dei conducenti dei veicoli addetti ai trasporti comunitari nazionali e internazionali su strada** che nel tempo si sono dimostrate di difficile uniforme interpretazione, applicazione e controllo in tutti gli Stati membri, data la loro formulazione alquanto generica.

La Commissione europea al fine di conseguire gli obiettivi prefissi ed evitare che le regole vigenti vengano disattese è auspicabile che le suddette disposizioni vengano fatte osservare rigorosamente e uniformemente, soprattutto con l'obiettivo di dettare un **complesso di regole più semplici e chiare**, di immediata comprensione, che possano essere facilmente interpretate e applicate tanto dalle imprese del settore quanto dalle autorità che devono farle osservare.

Il presente regolamento dovrebbe applicarsi al trasporto stradale effettuato sia esclusivamente all'interno della Comunità che fra Comunità, Svizzera e paesi dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

Le disposizioni dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada del 1° luglio 1970 (AETR), e successive modificazioni, **dovrebbero continuare ad applicarsi ai trasporti su strada di merci e passeggeri effettuati da veicoli immatricolati negli Stati membri o in altri paesi parti dell'AETR** per tutto il percorso effettuato, se tale percorso è compiuto da, per o attraverso il territorio della Comunità e quello di un paese al di fuori della Comunità, della Svizzera e dei paesi parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo. È importante modificare l'AETR entro due anni dall'entrata in vigore del presente regolamento per conformarlo alle disposizioni del medesimo.

Al fine di garantire un'attuazione efficace è essenziale che, dopo un periodo transitorio, le autorità competenti siano in grado di verificare, nel corso dei controlli stradali, la debita osservanza dei periodi di guida e di riposo nel giorno in cui è effettuato il controllo e nei 28 giorni precedenti.

Le regole fondamentali in materia di periodi di guida devono essere rese più chiare e semplici per permetterne un'applicazione più efficace ed uniforme, grazie all'impiego del tachigrafo digitale, come stabilito nel regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore del trasporto su strada *[6]*e nel presente regolamento.

Nell'interesse della **sicurezza stradale** e per una migliore osservanza delle disposizioni in materia, tenuto conto dell'aumento del volume di traffico transfrontaliero nel trasporto sia di persone che di cose, è opportuno che nel corso dei controlli stradali e dei controlli nei locali delle imprese si considerino anche i periodi di guida, i periodi di riposo e le interruzioni effettuati in altri Stati membri o in paesi terzi e si accerti se le pertinenti disposizioni siano state adeguatamente e completamente osservate.

La **responsabilità del trasportatore** dovrebbe estendersi all'impresa di trasporto, sia essa persona fisica o giuridica, senza peraltro escludere la possibilità di agire contro le persone fisiche che hanno commesso l'infrazione o che hanno istigato o in altro modo contribuito a violare le disposizioni del presente regolamento.

È necessario che i conducenti che lavorano per imprese di trasporto diverse forniscano a ciascuna di queste le informazioni necessarie per permettere loro di ottemperare agli obblighi previsti dal presente regolamento.

Ai fini di **un'applicazione chiara ed efficace** è auspicabile garantire regole comuni in materia di responsabilità delle imprese di trasporto e dei conducenti in caso di violazione del presente regolamento. Tale responsabilità può tradursi in sanzioni penali, civili o amministrative negli Stati membri.

Poiché **l'obiettivo dell'azione prospettata**, cioè la definizione di regole comuni chiare in materia di periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, vista la necessità di un'azione coordinata, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

Con l’introduzione di un **dispositivo di registrazione conformemente al regolamento (CE) n. 2135/98** e pertanto con la registrazione elettronica delle attività del conducente sulla sua scheda per un periodo di ventotto giorni e del veicolo per un periodo di 365 giorni, si consentirà in futuro un controllo più rapido e ampio su strada.

La **direttiva 88/599/CEE** prescrive per i controlli su strada unicamente il controllo dei tempi di guida giornalieri, dei periodi di riposo giornalieri e delle interruzioni. Con l’introduzione di un sistema di registrazione digitale, i dati del conducente e del veicolo vengono memorizzati elettronicamente e potranno essere valutati elettronicamente in loco. Ciò dovrebbe, nel tempo, consentire un controllo semplice dei periodi di riposo giornalieri, regolari e ridotti, dei periodi di riposo settimanali, regolari e ridotti, nonché dei riposi ottenuti quale compensazione.

Ho portato la premessa a questo incontro al fine di dare prima di tutto una visione dell'interno stato dell'autotrasporto di cose, disciplinato dal Reg. CE 561/

La cosa che ritengo opportuno ai fini sanzionatori, è quella dettata dall'art. 1 del già citato regolamento, che prevede:" *Il presente regolamento disciplina periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e di merci su strada, al fine di armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre, con particolare riguardo al trasporto su strada, nonché di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale. Il presente regolamento mira inoltre ad ottimizzare il controllo e l'applicazione da parte degli Stati membri nonché a promuovere migliori pratiche nel settore dei trasporti su strada*".

Come già è noto questo strumento legislativo trova la sua applicazione al trasporto su **strada**. Mi corre l'obbligo di sottolineare che il Codice della strada all'art. 2 comma primo afferma che per l'applicazione delle norme del presente codice si definisce **«strada»** l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.

Infatti leggendo il regolamento europea troviamo all'art. 4 una serie di definizioni che come operatori di polizia stradale è opportuno conoscere:

"**trasporto su strada**": qualsiasi spostamento, interamente o in parte su strade aperte ad uso pubblico, a vuoto o a carico, di un veicolo adibito al trasporto di passeggeri o di merci;

"**veicolo**": veicoli a motore, trattori, rimorchi o semirimorchi ovvero una combinazione di questi veicoli, ove con tali termini si intende:

"**veicolo a motore**": qualsiasi mezzo semovente che circola su strada senza guida di rotaie, normalmente adibito al trasporto di passeggeri o di merci,

"**trattore**": qualsiasi mezzo semovente che circola su strada senza guida di rotaie, concepito in particolare per tirare, spingere o azionare rimorchi, semirimorchi, attrezzi o macchine,

"**rimorchio**": qualsiasi mezzo di trasporto destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore o ad un trattore,

"**semirimorchio**": un rimorchio privo di assale anteriore, collegato in maniera che una parte considerevole del peso di detto rimorchio e del suo carico sia sostenuta dal trattore o dal veicolo a motore;

"**conducente**": chiunque sia addetto alla guida del veicolo, anche per un breve periodo, o che si trovi a bordo di un veicolo nel contesto delle proprie mansioni per poterlo, all'occorrenza, guidare;

"**interruzione**": ogni periodo in cui il conducente non può guidare o svolgere altre mansioni e che serve unicamente al suo riposo;

"**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;

"**riposo**": ogni periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo;

"**periodo di riposo giornaliero**": il periodo giornaliero durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e comprende sia il "periodo di riposo giornaliero regolare" sia il "periodo di riposo giornaliero ridotto

"**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 interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione,

"**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 "periodo di riposo settimanale regolare" sia il "periodo di riposo settimanale ridotto":

"**periodo di riposo settimanale regolare**": ogni tempo di riposo di almeno 45 ore;

"**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;

"**settimana**": il periodo di tempo compreso tra le ore 00.00 di lunedì e le ore 24.00 della domenica;

"**tempo di guida**": la durata dell'attività di guida registrata:

automaticamente o semiautomaticamente dall'apparecchio di controllo come definito all'allegato I e all'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85;

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

"**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;

"**massa massima ammissibile**": la massa limite del veicolo in ordine di marcia, carico utile compreso;

"**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 di un secondo conducente è facoltativa, ma per il resto del periodo è obbligatoria;

"**impresa di trasporto**": persona fisica o giuridica, associazione o gruppo di persone senza personalità giuridica, con o senza scopo di lucro, o altro organismo ufficiale, dotato di propria personalità giuridica o facente capo ad un organismo che ne è dotato, che effettua trasporti su strada, sia per conto terzi che per conto proprio.

"**periodo di guida**": il periodo complessivo di guida che intercorre tra il momento in cui un conducente comincia a guidare dopo un periodo di riposo o un'interruzione fino al periodo di riposo o interruzione successivi. Il periodo di guida può essere ininterrotto o frammentato.

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.

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 un periodo di due settimane consecutive **non deve superare 90 ore**.

I periodi di guida giornalieri e settimanali comprendono tutti i periodi passati alla guida sia nella Comunità che nei paesi terzi.

Il conducente registra fra le "altre mansioni" i periodi di cui all'articolo 4, lettera e), e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dal campo di applicazione del presente regolamento, nonché i tempi di "disponibilità", di cui all'articolo 15, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CEE) n. 3821/85, dall'ultimo periodo di riposo giornaliero o settimanale effettuato. Tali dati sono inseriti manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, o grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

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

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 di cui al primo comma.

I conducenti **devono** aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero nell'arco di 24 ore dal termine **del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale**.

Se la parte di periodo di riposo giornaliero effettuata **entro le previste 24 ore** è di almeno 9 ore ma inferiore a 11, tale periodo di riposo è considerato un riposo giornaliero ridotto.

Un periodo di **riposo giornaliero** può essere prolungato e convertito in un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto.

I conducenti **non possono** effettuare più di tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale.

In **deroga** alle disposizioni del paragrafo 2, 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.

Nel corso di **due settimane consecutive** i conducenti effettuano almeno:

due periodi di riposo settimanale regolare, oppure

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

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

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

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 e sia in sosta.

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

In deroga alle disposizioni dell'articolo 8, 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.

Il **tempo impiegato dal conducente** per rendersi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrante nel campo di applicazione del presente regolamento, o per ritornarne 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 di una cuccetta.

Il tempo impiegato dal conducente **alla guida di un veicolo non rientrante** nel campo di applicazione del presente regolamento per rendersi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrante nel campo di applicazione del presente regolamento, o per ritornarne 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".**

Le imprese di trasporto organizzano l'attività dei conducenti di cui al precedente paragrafo in modo che essi possano rispettare le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3821/85 e del capo II del presente regolamento.

Le imprese di trasporto **forniscono ai conducenti** le opportune istruzioni ed effettuano controlli regolari per garantire che siano rispettate le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3821/85 e del capo II del presente regolamento.

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.

Fatto salvo il diritto degli Stati membri di considerare le imprese di trasporto pienamente responsabili, detti Stati membri possono subordinare tale responsabilità all'infrazione dei paragrafi 1 e 2 da parte dell'impresa. Gli Stati membri possono tener conto di ogni prova per dimostrare che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione commessa.

Gli Stati membri **possono** stabilire interruzioni e periodi di riposo minimi superiori o periodi di guida massimi inferiori a quelli fissati negli articoli da 6 a 9 per i trasporti su strada effettuati interamente sul loro territorio. Così facendo gli Stati membri tengono conto di pertinenti contratti collettivi o altri accordi conclusi tra le parti sociali. Tuttavia le disposizioni del presente regolamento rimangono applicabili ai conducenti nell'ambito di operazioni di trasporto internazionale.

A condizione di **non compromettere la sicurezza stradale** e per poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni degli articoli da 6 a 9 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.

Analizzata la parte regolamentare ora ci si addentra nella parte sanzionatoria, le disposizioni sanzionatorie in materia di violazione della disciplina su:
periodi di guida e di riposo, contenute negli artt. 174 e 178 del Codice della strada.

È bene rammentare che le sanzioni previste dalle due norme citate, non sono applicabili alle violazioni delle disposizioni della direttiva 2002/15/CE relativa all'orario di lavoro e recepita in Italia dal **d.lgs. 234/2007 Orario di lavoro dei lavoratori mobili (autisti) e**

nuovi adempimenti dei datori di lavoro che, per l'inosservanza delle prescrizioni dettate nel regolamento n. 561/2006/CE e negli accordi AETR.
Le violazioni riguardanti i tempi di guida e di riposo sono previste e punite dal Codice della strada che, ai sensi dell'art. 22 bis della Legge 689/81 comma 3 lettera c), devolve specificatamente le opposizioni avverso le relative sanzioni al giudice di pace. Non trova perciò applicazione la disposizione del comma 2 lettera a) dello stesso articolo che prevede l'opposizione davanti al tribunale per le violazioni concernenti tutela del lavoro.

Una attenta lettura deve essere svolta per quanto concerne l'art. 174 e l'art. 178 del codice della strada, il quale ai sensi dell'articolo 30, della Legge 120/2010 è stato così riformulato:

Modifiche degli articoli 174 e 178 e agli articoli 176 e 179 del decreto legislativo n. 285 del 1992, in materia di durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose, di documenti di viaggio, di comportamenti durante la circolazione e di verifiche in caso di incidenti

1. L'articolo 174 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è sostituito dal seguente:

«*Art. 174. - (***Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose***).*

1. La durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose e i relativi controlli sono disciplinati dalle norme previste dal regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006.

2. I registri di servizio, gli estratti del registro e le copie dell'orario di servizio di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 devono essere esibiti, per il controllo, al personale cui sono stati affidati i servizi di polizia stradale ai sensi dell'articolo 12 del presente codice. I registri di servizio di cui al citato regolamento (CE), conservati dall'impresa, devono essere esibiti, per il controllo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici e agli ispettori della direzione provinciale del lavoro.

3. Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo possono essere sempre accertate attraverso le risultanze o le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli, nonché attraverso i documenti di cui al comma 2.

4. Il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 40 a euro 160. Si applica la sanzione da euro 211 a euro 843 al conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero di cui al citato regolamento (CE).

5. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 10 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 316 a euro 1.265. Si applica la sanzione da euro 369 a euro 1.476 se la violazione di durata superiore al 10 per cento riguarda il tempo minimo di riposo prescritto dal citato regolamento.

6. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 20 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida, ovvero minimo del tempo di riposo, prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 422 a euro 1.686.

7. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 264 a euro 1.054. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti dal predetto regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 369 a euro 1.476. Se i limiti di cui ai periodi precedenti non sono rispettati per oltre il 20 per cento, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 422 a euro 1.686.

8. Il conducente che durante la guida non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 163 a euro 653.

9. Il conducente che è sprovvisto dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 324 a euro 1.294. La stessa sanzione si applica a chiunque non ha con sè o tiene in modo incompleto o alterato l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.

10. Le sanzioni di cui ai commi 4, 5, 6, 7, 8 e 9 si applicano anche agli altri membri dell'equipaggio che non osservano le prescrizioni previste dal regolamento (CE) n. 561/2006.

11. Nei casi previsti dai commi 4, 5, 6 e 7 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, provvede al ritiro temporaneo dei documenti di guida, intima al conducente del veicolo di non proseguire il viaggio se non dopo aver effettuato i prescritti periodi di interruzione o di riposo e dispone che, con le cautele necessarie, il veicolo sia condotto in un luogo idoneo per la sosta, ove deve permanere per il periodo necessario; del ritiro dei documenti di guida e dell'intimazione è fatta menzione nel verbale di contestazione. Nel verbale è indicato anche il comando o l'ufficio da cui dipende l'organo accertatore, presso il quale, completati le interruzioni o i riposi prescritti, il conducente è autorizzato a recarsi per ottenere la restituzione dei documenti in precedenza ritirati; a tale fine il conducente deve seguire il percorso stradale espressamente indicato nel medesimo verbale. Il comando o l'ufficio restituiscono la patente e la carta di circolazione del veicolo dopo avere constatato che il viaggio può essere ripreso nel rispetto delle condizioni prescritte dal presente articolo. Chiunque circola durante il periodo in cui gli è stato intimato di non proseguire il viaggio è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.865 a euro 7.460, nonché con il ritiro immediato della patente di guida.

12. Per le violazioni della normativa comunitaria sui tempi di guida, di interruzione e di riposo commesse in un altro Stato membro dell'Unione europea, se accertate in Italia dagli organi di cui all'articolo 12, si applicano le sanzioni previste dalla normativa italiana vigente in materia, salvo che la contestazione non sia già avvenuta in un altro Stato membro; a tale fine, per l'esercizio dei ricorsi previsti dagli articoli 203 e 204-bis, il luogo della commessa violazione si considera quello dove è stato operato l'accertamento in Italia.

13. Per le violazioni delle norme di cui al presente articolo, l'impresa da cui dipende il lavoratore al quale la violazione si riferisce è obbligata in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questo dovuta.

14. L'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nel regolamento (CE) n. 561/2006, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 324 a euro 1.294 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.

15. Nel caso di ripetute inadempienze, tenuto conto anche della loro entità e frequenza, l'impresa che effettua il trasporto di persone ovvero di cose in conto proprio ai sensi dell'articolo 83 incorre nella sospensione, per un periodo da uno a tre mesi, del titolo abilitativo o dell'autorizzazione al trasporto riguardante il veicolo cui le infrazioni si riferiscono se, a seguito di diffida rivoltale dall'autorità competente a regolarizzare in un congruo termine la sua posizione, non vi abbia provveduto.

16. Qualora l'impresa di cui al comma 15, malgrado il provvedimento adottato a suo carico, continui a dimostrare una costante recidività nel commettere infrazioni, anche nell'eventuale esercizio di altri servizi di trasporto, essa incorre nella decadenza o nella revoca del provvedimento che la abilita o la autorizza al trasporto cui le ripetute infrazioni maggiormente si riferiscono.

17. La sospensione, la decadenza o la revoca di cui al presente articolo sono disposte dall'autorità che ha rilasciato il titolo che abilita al trasporto. I provvedimenti di revoca e di decadenza sono atti definitivi.

18. Quando le ripetute inadempienze di cui ai commi 15 e 16 del presente articolo sono commesse con veicoli adibiti al trasporto di persone o di cose in conto terzi, si applicano le disposizioni del comma 6 dell'articolo 5 del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395.

2. Al comma 22 dell'articolo 176 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: «*della sospensione della patente di guida per un periodo da sei a ventiquattro mesi*» sono sostituite dalle seguenti: «*della revoca della patente di guida*».

W.V.D. MOTORI OGGI VDO

3. L'articolo 178 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è sostituito dal seguente:

«*Art. 178. - (**Documenti di viaggio per trasporti professionali con veicoli non muniti di cronotachigrafo**). –*

1. La durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose non muniti dei dispositivi di controllo di cui all'articolo 179 è disciplinata dalle disposizioni dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), concluso a Ginevra il 1° luglio 1970, reso esecutivo dalla legge 6 marzo 1976, n. 112. Al rispetto delle disposizioni dello stesso accordo sono tenuti i conducenti dei veicoli di cui al paragrafo 3 dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006.

2. I registri di servizio, i libretti individuali, gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio di cui all'accordo indicato al comma 1 del presente articolo devono essere esibiti, per il controllo, agli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12. I libretti individuali conservati dall'impresa e i registri di servizio devono essere esibiti, per il controllo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

3. Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo possono essere sempre accertate attraverso le risultanze o le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli, nonché attraverso i documenti di cui al comma 2.

4. Il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 40 a euro 160. Si applica la sanzione da euro 211 a euro 843 al conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero.

5. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 10 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida prescritto dalle disposizioni dell'accordo di cui al comma 1, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 316 a euro 1.265. Si applica la sanzione da euro 369 a euro 1.476 se la violazione di durata superiore al 10 per cento riguarda il tempo minimo di riposo prescritto dal citato accordo.

6. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 20 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida, ovvero minimo del tempo di riposo, prescritti dall'accordo di cui al comma 1, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 422 a euro 1.686.

7. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 264 a euro 1.054. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti dal predetto accordo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 369 a euro 1.476. Se i limiti di durata di cui ai periodi precedenti non sono rispettati per oltre il 20 per cento, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 422 a euro 1.686.

8. Il conducente che, durante la guida, non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni previste dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 264 a euro 1.054.

9. Il conducente che è sprovvisto del libretto individuale di controllo, dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio previsti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 324 a euro 1.294. La stessa sanzione si applica a chiunque non ha con sè o tiene in modo incompleto o alterato il libretto individuale di controllo, l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.

10. Le sanzioni di cui ai commi 4, 5, 6, 7, 8 e 9 si applicano anche agli altri membri dell'equipaggio che non osservano le prescrizioni previste dall'accordo di cui al comma 1.

11. Nei casi previsti dai commi 4, 5, 6 e 7 del presente articolo si applicano le disposizioni di cui al comma 11 dell'articolo 174.

12. Per le violazioni delle norme di cui al presente articolo, l'impresa da cui dipende il lavoratore al quale la violazione si riferisce è obbligata in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questo dovuta.

13. L'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nell'accordo di cui al comma 1, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa del

pagamento di una somma da euro 324 a euro 1.294 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.

14. In caso di ripetute inadempienze si applicano le disposizioni di cui ai commi 15, 16, 17 e 18 dell'articolo 174. Quando le ripetute violazioni sono commesse alla guida di veicoli immatricolati in Stati non facenti parte dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, la sospensione, la decadenza o la revoca di cui ai medesimi commi 15, 16, 17 e 18 dell'articolo 174 si applicano all'autorizzazione o al diverso titolo, comunque denominato, che consente di effettuare trasporti internazionali.

Art.179 Cronotachigrafo e limitatore di velocità

1. Nei casi previsti dal regolamento (CEE) n. 3821/85 e successive modificazioni, i veicoli devono circolare provvisti di cronotachigrafo, con le caratteristiche e le modalità d'impiego stabilite nel regolamento stesso. Nei casi e con le modalità previste dalle direttive comunitarie, i veicoli devono essere dotati altresì di limitatore di velocità.

2. Chiunque circola con un autoveicolo non munito di cronotachigrafo, nei casi in cui esso è previsto, ovvero circola con autoveicolo munito di un cronotachigrafo avente caratteristiche non rispondenti a quelle fissate nel regolamento o non funzionante, oppure non inserisce il foglio di registrazione **o la scheda del conducente**, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 841 a euro 3.366. La sanzione amministrativa pecuniaria è raddoppiata nel caso che l'infrazione riguardi la manomissione dei sigilli o l'alterazione del cronotachigrafo.

2-bis. Chiunque circola con un autoveicolo non munito di limitatore di velocità ovvero circola con un autoveicolo munito di un limitatore di velocità avente caratteristiche non rispondenti a quelle fissate o non funzionante, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 939 a euro 3.758. La sanzione amministrativa pecuniaria è raddoppiata nel caso in cui l'infrazione riguardi l'alterazione del limitatore di velocità.

3. Il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose o di persone che mette in circolazione un veicolo sprovvisto di limitatore di velocità o cronotachigrafo e dei relativi fogli di registrazione, ovvero con limitatore di velocità o cronotachigrafo manomesso oppure non funzionante, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 808 a euro 3.234.

4. Qualora siano accertate nel corso di un anno tre violazioni alle norme di cui al comma 3, l'ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C. applica la sanzione accessoria della sospensione della licenza o autorizzazione, relativa al veicolo con il quale le violazioni sono state commesse, per la durata di un anno. La sospensione si cumula alle sanzioni pecuniarie previste.

5. Se il conducente del veicolo o il datore di lavoro e il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose su strada sono la stessa persona, le sanzioni previste sono applicate una sola volta nella misura stabilita per la sanzione più grave.

6. Per le violazioni di cui al comma 3, le violazioni accertate devono essere comunicate all'ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C. presso il quale il veicolo risulta immatricolato.

6-bis. Quando si abbia fondato motivo di ritenere che il cronotachigrafo o il limitatore di velocità siano alterati, manomessi ovvero comunque non funzionanti, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, anche scortando il veicolo o facendolo trainare in condizioni di sicurezza presso la più vicina officina autorizzata per l'installazione o riparazione, possono disporre che sia effettuato l'accertamento della funzionalità dei dispositivi stessi. Le spese per l'accertamento ed il ripristino della funzionalità del limitatore di velocità o del cronotachigrafo sono in ogni caso a carico del proprietario del veicolo o del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose o di persone in solido.

7. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste dai commi precedenti, il funzionario o l'agente che ha accertato la circolazione di veicolo con limitatore di velocità o cronotachigrafo mancante, manomesso o non funzionante diffida il conducente con annotazione sul verbale a regolarizzare la strumentazione entro un termine di dieci giorni. Qualora il conducente ed il titolare della licenza od autorizzazione non siano la stessa persona, il predetto termine decorre dalla data di ricezione della notifica del verbale, da effettuare al più presto.

8. Decorso inutilmente il termine di dieci giorni dalla diffida di cui al comma 7, durante i quali trova applicazione l'articolo 16 del regolamento CEE n. 3821/85, è disposto, in caso di circolazione del veicolo, il fermo amministrativo dello stesso. Il veicolo verrà restituito dopo un mese al proprietario o all'intestatario della carta di circolazione.

W.V.D. MOTORI OGGI VDO

8-bis. In caso di incidente con danno a persone o a cose, il comando dal quale dipende l'agente accertatore segnala il fatto all'autorità competente, che dispone la verifica presso la sede del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto o dell'iscrizione all'albo degli autotrasportatori di cose per l'esame dei dati sui tempi di guida e di riposo relativi all'anno in corso.

9. Alla violazione di cui ai commi 2 e 2-bis consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II del titolo VI. Nel caso in cui la violazione relativa al comma 2-bis riguardi l'alterazione del limitatore di velocità, alla sanzione amministrativa pecuniaria consegue la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente secondo le norme del capo I, sezione II del titolo VI.

10. Gli articoli 15, 16 e 20 della legge 13 novembre 1978, n. 727, sono abrogati. Per le restanti norme della legge 13 novembre 1978, n. 727, e successive modificazioni, si applicano le disposizioni del titolo VI. Nel caso di accertamento di violazioni alle disposizioni di cui ai commi 2 e 3, il verbale deve essere inviato all'ufficio metrico provinciale per le necessarie verifiche del ripristino della regolarità di funzionamento dell'apparecchio cronotachigrafo.

Dopo la riformulazione dell'art. 174 e con il nuovo aggiornamento decorrente dal primo gennaio 2013, già sopra riportato, è entrata in vigore l'attuazione al principio comunitario della gradualità delle **sanzioni commisurate alla gravità delle violazioni**: le violazioni più gravi sono punite con sanzioni più elevate, mentre le infrazioni minori con sanzioni di minore entità.
Tale principio comporta inoltre che nei casi in cui la violazione dei tempi (guida e riposo) sia superiore al 10% di quelli prescritti, la relativa sanzione dovrà essere pagata immediatamente nelle mani dell'organo accertatore.

Verifica del periodo di guida giornaliero			
Calcolo rispetto alle 9 ore		Calcolo rispetto alle 10 ore, consentite per due volte in una settimana	
Percentuale	Eccedenza	Percentuale	Eccedenza
Entro il 10%	Fino a 54 minuti. Periodo di guida giornaliero superiore a 9 ore e 1 minuto fino a 9 ore e 54 minuti	Entro il 10%	Fino a 1 ora. Periodo di guida giornaliero superiore a 10 ore e 1 minuto fino a 11 ore.
Oltre il 10% ma entro il 20%	Da 55 minuti a 1 ora e 48 minuti. Periodo di guida giornaliero superiore a 9 ore e 54 minuti fino a 10 ore e 48 minuti.	Oltre il 10% ma entro il 20%	Da 1 ora e 1 minuti a 2 ore. Periodo di guida giornaliero superiore a 11 ore fino a 12 ore.
Oltre il 20%	Oltre 1 ora e 48 minuti. Periodo di guida giornaliero superiore	Oltre il 20%	Oltre 2 ore. Periodo di guida giornaliero

	alle 10 ore e 48 minuti		superiore a 12 ore.

Superamento del periodo di guida giornaliero							
Soglia % di violazione	**Eccesso di guida in minuti**	**Comma violato**	**pmr**	**Minimo e massimo edittale**	**Pagamento oltre i 60 giorni**	**Sanzione notturna**	**Decurtazione punti**
≤ 10%	≤ 54 (60)	4	40,00	40,00 - 160,00	80,00	53.33	0
≤ 20%	≥ 108 (120)	5	369,00	369,00 – 1.265,00	738,00	492,00	2
> 20%	< 108 (120)	6	422,00	422,00 – 1.686,00	844,00	562.67	10

Verifica del periodo di guida settimanale e bisettimanale			
Calcolo rispetto alle 56 ore		Calcolo rispetto alle 90 ore	
Percentuale	Eccedenza	Percentuale	Eccedenza
Entro il 10%	Periodo di guida settimanale fino a 61 ore e 36 minuti. Si applica a carattere residuale il comma 4° dell'art 174 del Nuovo Codice della Strada (che fa generico riferimento al superamento della durata dei periodi di guida, che possono essere giornalieri, settimanali o bisettimanali).	Entro il 10%	Fino a 9 ore. Periodo di guida settimanale fino a 99 ore. Si applica a carattere residuale il comma 4° dell'art 174 C.d.S. (che fa generico riferimento ai periodi di guida, che possono essere giornalieri, settimanali o bisettimanali).
Oltre il 10% ma entro il 20%	Da 5 ore e 37 minuti fino a 11 ore e 12 minuti. Pertanto rientra in tale casistica un periodo di guida settimanale che risulti compreso tra le 61 ore e 37 minuti e le 67 ore e 12 minuti.	Oltre il 10% ma entro il 20%	Da 99 ore e 1 minuto fino a 18 ore. Periodo di guida settimanale che risulti compreso tra le 99 ore e 1 minuto e le 108 ore.
Oltre il 20%	Oltre 11 ore e 12 minuti. Pertanto rientra in tale casistica un periodo di	Oltre il 20%	Oltre 108 ore. Pertanto rientra in tale casistica un periodo di guida settimanale che

	guida settimanale che risulti superiore a 67 ore e 12 minuti.		risulti superiore a 108 ore.

)

Superamento del periodo di guida settimanale							
Soglia % di violazione	**Eccesso di guida in minuti**	**Comma violato**	**pmr**	**Minimo e massimo edittale**	**Pagamento oltre i 60 giorni**	**Sanzione notturna**	**Decurtazione punti**
≤ 10%	≤ 5h,36	4	40,00	40,00 - 160,00	80,00	53.33	0
≤ 20%	≥ 11h,12	7/1 periodo	264,00	264,00 – 1.054,00	528,00	352,33	1
> 20%	< 11h,12	7/3 periodo	422,00	422,00 – 1.686,00	844,00	562.37	2

Verifica del periodo di riposo giornaliero					
Calcolo rispetto alle 11 ore (riposo giornaliero regolare)		Calcolo rispetto alle 12 ore cui è possibile frazionare il riposo giornaliero regolare con due periodi di almeno 3 ore e 9 ore)		Calcolo rispetto alle 9 ore (cui è possibile ridurre il riposo giornaliero per 3 volte nell'arco di una stessa settimana)	
Percentuale	Riduzione	Percentuale	Riduzione	Percentuale	Riduzione
Entro il 10%	Fino ad 1 ora e 6 minuti. Riposo giornaliero regolare che risulti compreso tra le 10 ore e 59 minuti e le 9 ore e 54 minuti	Entro il 10%	Fino ad 1 ora e 12 minuti. Riposo giornaliero regolare complessivo che risulti compreso tra le 11 ore e 59 minuti e le 10 ore e 48 minuti.	Entro il 10%	Fino a 54 minuti. Riposo giornaliero ridotto che risulti compreso tra le 8 ore e 59 minuti e le 8 ore e 6 minuti.
Oltre il 10% ma entro il 20%	Da 1 ora e 7 minuti a 2 ore e 12 minuti. Riposo giornaliero regolare che risulti compreso tra le 9 ore e 53	Oltre il 10% ma entro il 20%	Da 1 ora e 13 minuti a 2 ore e 24 minuti. Riposo giornaliero regolare complessivo che risulti	Oltre il 10% ma entro il 20%	Da 55 minuti fino a 1 ora e 48 minuti. Riposo giornaliero ridotto che risulti compreso tra le 8 ore e 5

	minuti e le 8 ore e 48 minuti.		compreso tra le 10 ore e 47 minuti e le 9 ore e 36 minuti.		minuti e 7 ore e 12 minuti.
Oltre il 20%	Oltre le 2 ore e 12 minuti. Riposo giornaliero regolare che risulti inferiore a 8 ore e 48 minuti.	Oltre il 20%	Oltre le 2 ore e 24 minuti. Riposo giornaliero regolare complessivo che risulti inferiore a 9 ore e 36 minuti.	Oltre il 20%	Oltre 1 ora e 49 minuti. Riposo giornaliero ridotto che risulti inferiore a 7 ore e 12 minuti.

Superamento del periodo di riposo giornaliero							
Soglia % di violazione	**Eccesso di guida in minuti**	**Comma violato**	**pmr**	**Minimo e massimo edittale**	**Pagamento oltre i 60 giorni**	**Sanzione notturna**	**Decurtazione punti**
≤ 10%	≤ 66 [72] (54)	4	211,00	211,00 – 843,00	422,00	281.33	0
≤ 20%	≥ 132 [144] (108)	5	369,00	369,00 – 1.476,00	738,00	492.00	5
> 20%	< 132 [144] (108)	6	422,00	422,00 – 1.686,00	844,00	562.67	10

Verifica del periodo di riposo settimanale			
Calcolo rispetto alle 45 ore (riposo settimanale regolare)		Calcolo rispetto alle 24 ore (cui è possibile ridurre il riposo settimanale)	
Percentuale	Eccedenza	Percentuale	Eccedenza
Entro il 10%	Fino a 4 ore e 30 minuti. Riposo settimanale regolare che risulti compreso tra le 44 ore e 59 minuti e le 40 ore e 30 minuti. Non si applica però alcuna sanzione	Entro il 10%	Fino a 2 ore e 24 minuti. Riposo settimanale ridotto che risulti compreso tra le 23 ore e 59 minuti e le 21 ore e 36 minuti. Non si applica però alcuna sanzione.
Oltre il 10% ma entro il 20%	Da 4 ore e 31 minuti fino a 9 ore. Riposo settimanale regolare	Oltre il 10% ma entro il 20%	Da 2 ore e 25 minuti fino a 4 ore e 48 minuti. Riposo settimanale ridotto

	che risulti compreso tra le 40 ore e 29 minuti e le 36 ore.		che risulti compreso tra le 21 ore e 35 minuti e le 19 ore e 12 minuti.
Oltre il 20%	Oltre 9 ore. Riposo settimanale regolare che risulti inferiore a 36 ore.	Oltre il 20%	Oltre 4 ore e 48 minuti. Riposo settimanale ridotto che risulti inferiore a 19 ore e 12 minuti.

Superamento del periodo di riposo settimanale							
Soglia % di violazione	**Eccesso di guida in minuti**	**Comma violato**	**pmr**	**Minimo e massimo edittale**	**Pagamento oltre i 60 giorni**	**Sanzione notturna**	**Decurtazione punti**
<_ 10% ma ≤ 20%	> 4h.30 (2h24)	7/2 periodo	369,00	369,00 – 1.476,00	738,00	492.00	3
> 20%	> 11h,12	7/3 periodo	422,00	422,00 – 1.686,00	844,00	562.67	5

Mancato rispetto delle interruzioni

Il comma 8 dell' articolo 174 del Codice della strada sanziona il mancato rispetto delle interruzioni previste dal regolamento 561/2006 con il pagamento di una somma da *euro 163 ad euro 653 e la decurtazione è di due punti dalla CQC*. In questo caso si tratta di sanzione unica, indipendentemente dai minuti di mancato riposo.

Nei casi suddetti, l'organo accertatore - oltre ad applicare la sanzione amministrativa pecuniaria - provvederà al ritiro temporaneo dei documenti di guida, intimando al conducente di non proseguire il viaggio se non dopo aver effettuato i prescritti periodi di interruzione o di riposo ed il veicolo verrà condotto in un luogo idoneo per la sosta, dove dovrà permanere per il periodo necessario. Il conducente, al termine di tale periodo, potrà recuperare i documenti recandosi al comando o ufficio competente ed a tal fine espressamente autorizzato nel verbale di contestazione.

Va sottolineato che il conducente che non rispetti l'intimidazione a non proseguire il viaggio, è soggetto alla sanzione ulteriore del pagamento da 1.988 euro a 7.957 euro nonché al ritiro immediato della patente di guida.

Cambiamenti importanti sotto il profilo sanzionatorio riguardano anche le imprese da cui dipendono i conducenti.

Infatti, se da un lato l'impresa continua ad essere obbligata in solido con il conducente, le sanzioni a carico della stessa per non aver osservato le disposizioni del regolamento 561/2006, ovvero non aver tenuto i documenti prescritti fortemente inasprite.

Regolamentazione normativa dei dischi cronotachigrafi: le fonti

Le norme in materia di tempi di guida, rispecchiano l’esigenza di uniformare la condotta delle imprese di trasporto su strada, dal momento che sono ispirate ad una concezione di controllo prevalentemente tecnico sull’operato degli autisti.

L’art. 174 del Codice della strada fa riferimento al Regolamento CEE 3820/85 e 3821/85 in vigore fin dal 29 settembre 1986, tale regolamento si applica ai veicoli di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate e con velocità superiore a 30 km orari.

I cronotachigrafi necessari per calcolare il rispetto dei tempi di guida e riposo, indicano e registrano la velocità, le distanze ed i tempi di lavoro. L'utilizzo dei cronotachigrafi si basa sulle disposizioni del Regolamento CE n. 561/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, pubblicato in data 11 aprile 2006 in GU dell'Unione Europea, il quale ha abrogato il vecchio Regolamento CEE n. 3820/85 del 20 dicembre 1985.

Mentre fino al 2006 i dati sono stati registrati usando un disco cartaceo, i mezzi immatricolati dal 1 maggio 2006 in poi devono essere dotati di cronotachigrafo digitale.

Più recentemente è intervenuta la Circ. Min. infrastrutture e trasporti del 20 luglio 2004, n. 563/MOT1 che ha disciplinato l'installazione del tachigrafo digitale, disciplina poi integrata dalla Circ. Min. Interno 8 settembre 2005 che ha poi prorogata l'installazione al maggio 2006.

Si consideri anche il Decreto legislativo 4 agosto 2008 n. 144, disciplinante i controlli sui conducenti, le imprese e i veicoli di tutte le categorie di trasporto che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti CEE, i controlli da effettuarsi sono descritti dall'allegato I al decreto stesso.

In realtà le fonti sono estremamente complesse e deve essere effettuata necessariamente una lettura integrata per poter comprendere appieno la problematica, le fonti pertanto si distinguono in comunitarie, italiane, prassi amministrativa e da ultimo anche la giurisprudenza che ha contribuito a far luce in numerosi casi interpretativi dubbi.

Come calcolare il periodo di guida giornaliero, il riposo giornaliero e settimanale

Il tempo di guida compreso fra due riposi non deve superare 9 ore, ma per massimo due volte la settimana, può essere esteso a 10 ore.

Dopo un massimo di sei periodi di guida giornalieri il conducente deve prendere un periodo di riposo settimanale; ne consegue che in un periodo settimanale il numero massimo delle ore di guida è di 56 infatti, 6x9= 54 più 2 ore = 56.

In un periodo di due settimane consecutive, il periodo complessivo di guida non deve superare 90 ore, pertanto se in una settimana si sono fatte 56 ore di guida, la settimana successiva se ne potranno fare solo 34, infatti 90 meno 56 = 34.

Dopo una guida di quattro ore e mezzo, il conducente deve interrompersi per 45 minuti che può essere sostituita da pause di almeno 15 minuti + 30 minuti, intercalate nel periodo di guida di quattro ore e mezza.

In una classica ipotesi didattica la guida potrebbe essere del seguente tenore: a) guida per 4 ore e 30, quindi stop per 45 minuti, altre 4 ore e 30 minuti, quindi riposo per 11 ore oppure, b) guida per 4 ore e 30 con pause interne di 15 minuti + 30 minuti per un totale di 45 minuti all'interno delle 4 ore e 30; quindi altre 4 ore e 30 consecutive, riposo per 11 ore. Questa interruzione quindi può essere frazionata in un periodo di sosta di almeno 15 minuti + 30 minuti, intercalato nel periodo di guida in modo da totalizzare 45 minuti.

Durante le interruzioni il conducente non può eseguire altri lavori e le interruzioni stesse non possono essere mai utilizzate come riposo giornaliero.

Il periodo complessivo di guida non deve superare 90 ore nel corso di due settimane consecutive. Si comprende come, in caso di necessità, le ore di guida giornaliere possono passare da 9 a 10 ore, per non più di due giorni nella settimana, ma nella settimana successiva le ore di guida complessive di quel conducente dovranno essere ridotte di due ore, perché il numero totale di ore di guida in un periodo di due settimane consecutive non può mai superare 90 ore.

Il riposo settimanale è fissato in 45 ore consecutive. Questo periodo può essere ridotto ad un minimo di 36 ore se preso nel luogo di stazionamento abituale del veicolo o nella sede del conducente, oppure può essere ridotto ad un minimo di 24 ore consecutive se preso fuori da tali luoghi. In questi casi, le ore di riposo non godute devono essere recuperate prima della fine della terza settimana successiva.

Il riposo giornaliero in 24 ore deve essere di 11 ore consecutive riducibili a 9 ore solo tre volte in una settimana. La riduzione deve essere recuperata prima della fine della settimana successiva.

Il riposo giornaliero può essere anche suddiviso in due o tre periodi nell'arco delle 24 ore, di cui almeno uno deve essere di 8 ore consecutive, in questo caso però il riposo giornaliero deve essere di 12 ore e non è riducibile.

Il riposo giornaliero può essere preso nel veicolo esclusivamente se questo è provvisto di cuccetta ed è in sosta.

Nel caso di presenza di due conducenti a bordo del veicolo, nell'arco di 30 ore, ciascuno di essi deve avere un riposo giornaliero di almeno 8 ore consecutive. Pertanto durante le 22 ore i due devono alternarsi e guidare ciascuno per 4 ore e 30 per quattro step, cui si aggiungono i 45 minuti di pausa alla fine di ogni step, infine sono obbligatorie 8 ore di fermo del veicolo.

In deroga al regolamento il conducente può proseguire il viaggio per poter raggiungere il luogo di sosta appropriato. In tal caso deve annotare sul foglio di registrazione del cronotachigrafo il genere ed il motivo della deroga alle disposizioni del regolamento.

Come vanno completati i dischi dal conducente, quando devono essere sostituti e conservati

Al momento dell'inserimento del foglio di registrazione il conducente deve inserire le seguenti indicazioni: cognome e nome; data e luogo all'inizio e alla fine del viaggio; numero di targa del veicolo preso in consegna; in caso di cambio del veicolo il nuovo numero di targa; i km segnati dal contachilometri alla partenza; i km segnati dal contachilometri all'arrivo; in caso di cambio del veicolo i km del primo e del secondo veicolo.

Il conducente deve essere in grado di esibire i fogli di registrazione della settimana in corso e quelli dei quindici giorni precedenti.

Durante il periodo del guasto dell'apparecchio, le registrazioni dei gruppi dei tempi devono essere riportati manualmente a cura del conducente nella parte posteriore del foglio di registrazione.

I dischi di registrazione vanno sostituiti nel cronotachigrafo ogni 24 ore e non alle ore 24.00 di ogni giorno. Infatti il riferimento a periodo di guida e riposo va effettuato all'arco di 24 ore dall'inizio della guida e non con riferimento al giorno solare, parimenti il riposo settimanale va effettuato nel periodo tra le 0,00 del lunedì e le ore 24,00 della domenica.

Il datore deve consegnare ai conducenti un numero sufficiente di dischi omologati ed atti ad essere utilizzati con l'apparecchio installato sul veicolo. L'impresa deve conservare i fogli per almeno un anno dalla loro utilizzazione. I conducenti non devono utilizzare fogli di registrazione sporchi o deteriorati, in caso di deterioramento di un foglio in corso di utilizzazione, occorre sostituirlo con uno nuovo che va allegato a quello sostituito. I fogli vanno utilizzati a partire dal momento in cui il conducente prende in consegna il veicolo e deve essere sostituito dopo 24 ore o quando il conducente riprende servizio.

La Corte di Cassazione ha poi stabilito che l'omessa conservazione sistematica dei fogli di registrazione è sanzionata dall'art. 19 della legge n. 727/78 per ciascun giorno lavorativo. La Corte Suprema ha statuito che l'impresa esercente l'attività di trasporto su strada mediante autocarri è tenuta alla conservazione sistematica per un anno dei fogli di registro con dei dati giornalieri di azienda, come emerge dall'art. 15 comma secondo del regolamento CEE n. 3821 del 1985, che fa riferimento alla utilizzazione da parte dei conducenti dei fogli di registrazione «per ciascun giorno in cui guidano» e che si riferisce, quindi, all'obbligo di conservazione di ciascun foglio che ha una capacità di registrazione limitata a ventiquattro ore.

Quali adempimenti vanno effettuati quando il conducente prende in consegna il veicolo e quando cambia mezzo.

Quando prende in consegna il veicolo, il conducente deve indicare sul foglio di registrazione la data, il suo nominativo, la targa, il chilometraggio indicato dal contachilometri prima dell'inizio del primo viaggio, il luogo dove si trova. Soprattutto se si trova all'estero deve controllare che l'apparecchio indichi l'ora legale del paese di immatricolazione del veicolo.

Dopo aver introdotto il foglio nel cronotachigrafo, il conducente deve azionare i dispositivi di commutazione a seconda che debba registrare i tempi di guida, gli altri tempi di lavoro, le interruzioni ed i periodi di riposo, ovvero i tempi di disponibilità.

Poiché il disco è legato al conducente e non al veicolo, nel caso di cambio del veicolo il conducente deve portare con sé il proprio disco e deve conservare sul mezzo che ha in consegna tutti i fogli della settimana in corso e l'ultimo foglio della settimana precedente o dell'ultima settimana in cui ha lavorato, indipendentemente dal tipo di mezzo utilizzato. Se il cambio di veicolo avviene nel corso dell'utilizzazione di un foglio, il conducente deve

riportare sul medesimo la targa del nuovo veicolo preso in consegna, la lettura del contachilometri del veicolo che lascia e quella del contachilometri del veicolo che prende in consegna, nonché l'ora del cambio del veicolo.

In caso di guasto del cronotachigrafo, il datore deve farlo riparare al più presto, se il ritorno in sede non può avvenire entro una settimana, la riparazione deve essere effettuata durante il percorso.

Durante il periodo del guasto, il conducente deve riportare le indicazioni dei diversi gruppi di tempi sul disco o su altro foglio da accludere al foglio di registrazione.

Quali sono gli obblighi e le responsabilità che fanno capo a datori e conducenti

Il datore deve organizzare il lavoro in modo tale che i conducenti si attengano alle regole relative ai tempi di guida e di riposo, egli deve equipaggiare i suoi veicoli di apparecchi di controllo conformi e in buon stato di funzionamento e tenere aggiornati i documenti di controllo manoscritti. Il datore deve consegnare ad ogni conducente un numero sufficiente di dischi nuovi conformi all'apparecchio e deve conservare i dischi per un periodo di un anno e darne copia ai conducenti se vengono richieste.

Gli autotrasportatori possono essere responsabili delle infrazioni commesse dai loro autisti dipendenti.

I conducenti devono rispettare i tempi di guida e di riposo, devono assicurarsi del buon funzionamento dell'apparecchio di controllo, non devono in nessun caso né circolare con l'apparecchio aperto, né utilizzare più dischi per la stessa giornata, o dischi non adatti al modello installato sul veicolo, né sovrastampare il disco.

Se l'infrazione risulta di sola colpa del conducente, egli può essere l'unico responsabile.

I verbali di infrazione vengono comunicati alla Provincia settore Mobilità e Trasporti, Albo Autotrasporti, in particolare al Comitato Provinciale Albo il quale, considerato anche il precedente verbale, potrebbe decidere di comminare una sanzione, possibile "ammonizione" che non implicherebbe nessun procedimento se non quello di avere un "precedente" per eventuali future infrazioni. I casi i cui il Comitato Provinciale dell'Albo può comminare sanzioni sono diversi, tra i più gravi vanno annoverati: mancanza di requisiti morali, finanziari e professionali; violazione alle norme tariffarie; sovraccarico; violazione alle assicurazioni obbligatorie; violazione al contratto di lavoro dei dipendenti; violazione alle norme sul cronotachigrafo. Tali infrazioni possono essere rilevate direttamente dall'Albo e dagli organi di Polizia. La tipologia delle sanzioni: ammonimento, censura, sospensione da 1 a 6 mesi, radiazione dall'Albo.

Cosa si può sapere dalla lettura del disco, sanzioni irrogate e principio di solidarietà

Dal disco si rileva: l'orario di partenza del veicolo, l'ora di arrivo, i km percorsi (per differenza tra gli iniziali e terminali della giornata), la distanza percorsa (digramma interno), la velocità (diagramma esterno), le soste effettuate (linea continua sottile), i tempi di guida

e di riposo, il luogo di partenza e quello di arrivo, il nome del conducente e la targa del veicolo

L'articolo 179 del Codice della strada, prevede una serie di violazioni che possono essere commesse nell'uso del cronotachigrafo e dischi. Le principali violazioni che vengono sanzionate riguardano:

a) veicolo circolante senza cronotachigrafo;

b) veicolo che circola con cronotachigrafo non rispondente alle caratteristiche previste;

c) veicolo che circola con cronotachigrafo non funzionante;

d) mancato inserimento nel cronotachigrafo del disco.

Per ciascuna di queste infrazioni è prevista una sanzione pecuniaria il cui importo viene raddoppiato nel caso che l'infrazione riguardi la manomissione dei sigilli o l'alterazione del cronotachigrafo.

Inoltre è prevista la sospensione della patente di guida da 15 giorni a tre mesi e la perdita di 10 punti sulla patente.

Nel caso sia stato accertato il mancato funzionamento del cronotachigrafo o la sua manomissione, viene disposto l'obbligo a regolare l'apparecchio entro un termine di 10 giorni.

Qualora il conducente e il titolare dell'autorizzazione o della licenza non siano la stessa persona, l'obbligo della regolarizzare lo strumento deve avvenire entro un congruo tempo.

Il titolare della licenza o dell'autorizzazione che nel corso di un anno incorre in tre violazioni relative alla manomissione del cronotachigrafo incorre nella sospensione dell'autorizzazione o della licenza relativa al veicolo interessato per il periodo di un anno.

Dovendo sintetizzare i comportamenti passibili di sanzione e semplificando al massimo, possiamo dire che vi sono sanzioni che riguardano la durata della guida, l'interruzione e i riposi (art. 174 C.d.S.). Dette violazioni possono essere a carico del conducente, a carico degli altri membri dell'equipaggio e altresì a carico dell'impresa.

- Guida giornaliera al massimo 9 ore, in sei giorni 54 ore (deroga 10 ore al giorno solo 2 volte alla settimana);
- Riposo settimanale di 45 ore dopo 6 periodi di guida da 9 ore ciascuno (12 periodi se trasporti internazionali);
- Guida massima di 90 ore in due settimane;
- Interruzione di 45 minuti ogni 4 ore e 30 minuti, i 45 minuti possono essere frazionati in 15 + 30 minuti all'interno delle 4.30;
- Riposo di 11 ore in 24 ore, se il periodo massimo di guida è 9 ore, dopo 9 ore occorrerà un riposo di 11 (minimo 10 ore solo 3 volte alla settimana);
- Se vi sono 2 conducenti il periodo di sosta del veicolo deve essere di 8 ore.

Analoghe violazioni possono essere riscontrate anche in veicoli non muniti di cronotachigrafo (art. 178 C.d.S.), anche in questo caso sono previste a carico del conducente e degli altri membri dell'equipaggio, nonché a carico dell'impresa.

Altre violazioni possono riguardare direttamente il cronotachigrafo (Art. 179 NCS e legge n. 727/1978) e possono essere sia a carico del conducente che dell'impresa sia per quelle collegate all'apparecchio che ai dischi.

La Circ. Ministero dell'interno 22 maggio 2001, n. M/2413/19 ribadisce il principio di solidarietà in funzione del quale conducente e proprietario del veicolo rispondono in solido delle eventuali violazioni amministrative riscontrate dagli organi di vigilanza.

Il vincolo di solidarietà nell'adempimento di un obbligo, in altri termini, ha una funzione di garanzia del "credito" in quanto ne rende più agevole la soddisfazione pratica e ne rafforza la possibilità di realizzazione. Al riguardo, anzi, la giurisprudenza ha ritenuto che l'identificazione e l'indicazione dell'autore materiale della violazione non costituiscono requisito di legittimità dell'ordinanza-ingiunzione emessa nei confronti dell'obbligato solidale, in quanto la "ratio" della responsabilità di questi non è solo quella di far fronte a situazioni d'insolvenza dell'autore della trasgressione, bensì anche quella di evitare che l'illecito resti impunito quando sia impossibile identificare tale ultimo soggetto e sia, invece, facilmente identificabile il soggetto obbligato solidalmente a norma dell'art. 6, primo comma, della legge n. 689 del 1981 (Corte Cass., Sez. I, sent. n. 172 del 10 gennaio 1997).

In questo quadro, anche se il proprietario del veicolo con il quale è stata commessa la violazione è sottoposto ad un'autonoma disciplina sanzionatoria, egli è tenuto a rispondere, in via solidale, anche della infrazione commessa dal conducente.

Né in questo caso, lo stesso proprietario, risulta più gravemente sanzionato, in quanto egli può esercitare il diritto di regresso per l'intero nei confronti dell'autore della violazione (art. 196, comma 4, del Codice della strada, d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285.)

Casi in cui si procede a segnalazione alla DPL provinciale da parte della Polizia stradale e casi di intervento diretto della DPL

Sono sanzionati direttamente dalla polizia stradale e comunicate alla DPL territoriale le seguenti violazioni: mancata esibizione dei dischi, superamento o mancata effettuazione del periodo massimo di guida giornaliero-settimanale, omissione delle prescritte pause, cronotachigrafo mancante, non omologato, non funzionante o alterato, omesso inserimento del foglio, messa in circolazione di un veicolo sprovvisto di cronotachigrafo o non omologato, mancata annotazione manuale delle attività di guida e di riposo con veicolo avente cronotachigrafo non funzionante, omissioni o irregolarità sui fogli di registrazione.

La sanzioni vengono applicate direttamente dalla DPL a seguito di controlli sull'impresa nei seguenti casi: mancata conservazione dei dischi cronotachigrafo/dati di almeno un anno dalla data di utilizzazione, mancata osservanza delle prescrizioni regolamentari sul lavoro.

È la stessa legge n. 727/1978, d'altra parte, che, dopo aver affidato agli organi di polizia stradale il compito di vigilare sull'applicazione della presente legge (art. 7, comma 1), stabilisce che i fogli di registrazione sono altresì soggetti al controllo dell'Ispettorato del lavoro.

La disposizione prevede uno spettro di elementi più vasto per le verifiche svolte dagli Ispettori del lavoro, in considerazione del periodo di guida preso in esame (normalmente più ampio rispetto a quello verificato su strada dagli organi di polizia) e della specifica finalità attribuita ai controlli nelle imprese, riferibile principalmente alle esigenze di tutela psicofisica dei lavoratori. Mentre infatti per i controlli su strada la norma (art. 4, Dm 12.7.1995) prevede che i controlli vengano effettuati dal personale di polizia stradale sui periodi di guida giornalieri (interruzioni di lavoro e periodi di riposo giornalieri) e sul corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo, nel caso dei controlli nei locali delle imprese si stabilisce (art. 6) che, in aggiunta agli elementi già previsti dall'art. 5, l'organo di controllo verifichi anche i seguenti elementi: a) periodi di riposo settimanali e periodi di guida tra detti periodi di riposo; b) limitazione bisettimanale dei periodi di guida; c) compensazione per la riduzione dei periodi di riposo giornalieri e settimanali; d) uso dei fogli di registrazione e/o organizzazione dei periodi di lavoro dei conducenti

Applicazione dell'art. 19 Legge 727/78

Premesso che le sanzioni della Legge n. 727/78 sono applicabili, in via residuale, laddove altra normativa non sanzioni specificamente la disposizione violata, si rappresenta che la sanzione di cui all'art. 19 è destinata principalmente al conducente che alla guida di un veicolo con **cronotachigrafo analogico**:

- utilizza fogli di registrazione di un modello non omologato per il tipo di apparecchio montato a bordo del veicolo;
- utilizza fogli di registrazione sporchi o deteriorati;
- ritira il foglio di registrazione prima della fine del periodo di lavoro giornaliero;
- utilizza per più di 24 ore il foglio di registrazione (*valutare l'applicazione dell'art. 179 CdS*);
- essendosi allontanato dal veicolo e non potendo così utilizzare l'apparecchio di controllo montato sullo stesso, non inserisce sul foglio di registrazione i seguenti periodi di tempo: altre mansioni, i tempi di disponibilità, le interruzioni di guida ed i periodi di riposo giornaliero;
- non sincronizza l'orologio del dispositivo con l'ora legale vigente nel paese di immatricolazione del veicolo;
- non aziona correttamente i dispositivi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i seguenti periodi di tempo: il tempo di guida, altre mansioni, i tempi di disponibilità, le interruzioni di guida ed i periodi di riposo giornaliero;
- non riporta sul foglio di registrazione (*nell'apposito spazio*) i dati prescritti dall'art. 15, paragrafo5, del Regolamento n. 3821/85 "*Il conducente deve apportare sul foglio di registrazione le seguenti indicazioni:*
    - *a) cognome e nome all'inizio dell'utilizzazione del foglio;*
    - *b) data e luogo all'inizio e alla fine dell'utilizzazione del foglio;*
    - *c) numero della targa del veicolo al quale è assegnato prima del primo viaggio registrato sul foglio e, in seguito, in caso di cambiamento di veicolo, nel corso dell'utilizzazione del foglio;*

- o *d) la lettura del contachilometri: prima del primo viaggio registrato sul foglio; alla fine dell'ultimo viaggio registrato sul foglio, in caso di cambio di veicolo durante la giornata di servizio (contatore del veicolo al quale è stato assegnato e contatore del veicolo al quale sarà assegnato); e) se del caso, l'ora del cambio di veicolo*";
- falsifica, cancella o distrugge i dati registrati sul foglio di registrazione.

Per quanto riguarda i veicoli muniti di **tachigrafo digitale**, si precisa che la sanzione di cui trattasi è applicabile al conducente che:

- con stampante munita di carta in quantità insufficiente per la corretta stampa dei dati di controllo;
- con stampante munita di carta non omologata;
- con carta del conducente difettosa o scaduta di validità;
- risulta titolare di più di una carta in corso di validità;
- con carta del conducente sporca o deteriorata;
- non richiede, entro 7 giorni di calendario, la sostituzione della carta del conducente in caso di suo danneggiamento,
- cattivo funzionamento, smarrimento o furto;
- con carta del conducente danneggiata (*o che non funzioni correttamente o che non sia in suo possesso*), all'inizio del viaggio, omette di stampare le indicazioni del veicolo guidato,inserendo su tale tabulato: a) le informazioni che consentono di identificarlo (*nome, numero della carta del conducente o della patente di guida*), compresa la sua firma; b) i seguenti periodi di tempo: altre mansioni, i tempi di disponibilità, le interruzioni di guida ed i periodi di riposo giornaliero;
- con carta del conducente danneggiata (*o che non funzioni correttamente o che non sia in suo possesso*) che al termine del viaggio omette di 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 identificarlo (*nome, numero della carta del conducente o della patente di guida*), compresa la sua firma;
- ritira la carta del conducente prima della fine del periodo di lavoro giornaliero;
- essendosi allontanato dal veicolo e non potendo così utilizzare l'apparecchio di controllo montato sullo stesso, non inserisce sulla carta del conducente con il dispositivo di inserimento dati manuale di tale apparecchio i seguenti periodi di tempo: altre mansioni, i tempi di disponibilità, le interruzioni di guida ed i periodi di riposo giornaliero;
- in presenza di più di un conducente a bordo dello stesso non inseriscono le loro carte di conducente nella fessura giusta del tachigrafo;
- non introduce manualmente nell'apparecchio di controllo (*non collegato ad un sistema di posizionamento via satellite*) il simbolo del paese in cui inizia il suo periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del paese in cui lo termina;
- falsifica, cancella o distrugge i dati registrati nell'apparecchio di controllo o sulla carta del conducente, nonché i documenti stampati prodotti dall'apparecchio di controllo;
- in caso di smarrimento, furto, deterioramento o cattivo funzionamento della carta del conducente, non stampa, al termine del suo viaggio, le indicazioni relative ai gruppi di tempi registrati dall'apparecchio di controllo, non riporta su tale documento

di stampa gli elementi che consentono di identificarlo (*nome e numero della patente di guida o nome e numero della carta del conducente*), ivi compresa la sua firma;

- continua a guidare senza la carta personale per più di 15 giorni di calendario (*o per un periodo più lungo, se ciò fosse indispensabile per riportare il veicolo alla sede dell'impresa*), senza che possa dimostrare l'impossibilità di esibire o di utilizzare la carta personale durante tale periodo;
- con veicolo munito di **cronotachigrafo analogico**, su richiesta degli addetti ai controlli non era in grado di presentare: a) i fogli di registrazione della giornata in corso e quelli utilizzati nei **28 giorni** precedenti; b) la carta del conducente se è titolare di una siffatta carta; c) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nella giornata in corso e nei **28 giorni** precedenti;
- con veicolo munito di **tachigrafo digitale**, su richiesta degli addetti ai controlli non era in grado di presentare:
    - a) la carta di conducente di cui è titolare;
    - b) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nella giornata in corso e nei **28 giorni** precedenti;
    - c) i fogli di registrazione corrispondenti al precedente periodo nel caso in cui abbia guidato un veicolo munito di un cronotachigrafo analogico;
- munito di carta del conducente **danneggiata, non funzionante correttamente o non in possesso del conducente**, non provvedeva:

a)all'inizio del viaggio, stampare le indicazioni del veicolo guidato dal conducente, inserendo su tale tabulato:

i)informazioni che consentono di identificare il conducente (*nome, numero della carta del conducente o della patente di guida*), compresa la firma;

ii)i periodi di cui al paragrafo 3:

- tempi di lavoro;

- tempi di disponibilità;

- interruzione di guida.

b) 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 e (*nome, numero della carta del conducente e o della patente di guida*), compresa la firma del conducente.

* Direttore sito www.motorioggi.it