

Davide Aufiero

NORMATIVA SOCIALE



Dello stesso autore:

PATENTINO SCORTA TECNICA AI TRASPORTI ECCEZIONALI
Teoria ed esercizi

PATENTINO GAS TOSSICI
Teoria ed esercizi

PATENTINO ADR
seconda edizione
BASE - CISTERNA - RADIOATTIVI - ESPLOSIVI
TEORIA+QUIZ
Manuale ADR per autisti, aziende e forze dell'ordine

NORME SUL TRASPORTO DI MERCI E PERSONE
Per aziende, forze dell'ordine e consulenti

PATENTINO ADR
BASE - CISTERNA - RADIOATTIVI - ESPLOSIVI
TEORIA+QUIZ
con nozioni per altri operatori coinvolti
nella gestione delle merci pericolose

MANUALE DEL CONDUCENTE PROFESSIONISTA
Per corsi Rinnovo CQC, corsi sul tachigrafo
ed altri corsi relativi al trasporto ed alla sicurezza stradale

Tutti i diritti sono riservati
Vietata ogni riproduzione o adattamento, parziale o totale, su qualunque supporto
Vietate le traduzioni non autorizzate in qualsiasi lingua

© 2026 - ADRCORSI S.A.S. di Aufiero Davide Claudio Francesco & C.



ADRCORSI S.A.S.
di Aufiero Davide Claudio Francesco & C.
email: adrcorsi@pec.it - adrcorsi-sas@adrcorsi.com - davide_aufiero@yahoo.it
tel.: 393 403 46 09 - 02 23054012

Indice

Normative in materia di ore di guida e di riposo	5
■ Casi di esenzione dall'uso del tachigrafo	5
■ Casi di esenzione dall'uso del tachigrafo solo in Italia	7
■ Guida giornaliera	9
■ Pausa	11
■ Guida settimanale e bisettimanale	12
■ Riposo giornaliero	13
■ Impegno	15
■ Riposo settimanale	16
■ La multipresenza	19
Deroghe	21
■ Deroghe ai periodi di guida e di riposo	21
■ Deroga per gli NCC	22
■ Deroghe ai riposi	23
■ Deroga nazionale e sovranazionale	24
Orario di lavoro	25
■ Durata massima settimanale della prestazione di lavoro	25
■ Pause	26
■ Lavoro notturno	27
Fonti normative	28
Controlli in strada e in azienda	30
Test	31
Soluzioni Test	34

Normative in materia di ore di guida e di riposo



Per normativa sociale si intende un insieme di norme che definiscono le ore di guida massime e le ore di riposo minimo per gli autisti professionisti, tale insieme di norme si applica a tutti i conducenti dei veicoli, anche non immatricolati in uno stato UE, che trasportano merci o persone (Art.1-2 del reg.561/2006).

■ Casi di esenzione dall'uso del tachigrafo

Le norme prevedono delle deroghe dal rispetto della normativa sociale e quindi anche dall'uso del tachigrafo come di seguito riportato:

- Veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 35 quintali comprensivi di eventuali rimorchi o semi-rimorchi (NOTA: *un veicolo fino a 35 quintali di massa complessiva è esente ma se aggancia un rimorchio si deve utilizzare il tachigrafo*) – vedere lettera a) comma 1 art.2 reg.561/2006.
- Trasporti effettuati a mezzo di veicoli o combinazioni di veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate impiegati per il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione, oppure per la consegna di merci prodotte artigianalmente (con mezzo immatricolato in conto proprio), solamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente e il trasporto non sia effettuato per conto terzi, vedere lettera a bis) dell'art.3 del reg. 561/2006. Vedere anche circolare congiunta MIT-Ministero del 27 febbraio 2015 che afferma che non si rientra in tale esenzione nell'ipotesi di trasporto di materiale che non serva all'autista ma ad altri dipendenti della stessa impresa. L'esenzione non si applica all'approvvigionamento.



Massimo 100 Km di raggio per andare e 100 Km per tornare.

Non sono esenti tutti i trasporti con veicolo in conto proprio



**NO
RIFIUTI**

- Veicoli adibiti al trasporto di persone con numero di posti uguale o inferiore a 9 compreso il conducente – vedere lettera b) comma 1 art.2 reg.561/2006.
- Veicoli per il trasporto nazionali di merci di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t compreso l'eventuale rimorchio o semirimorchio; per i trasporti internazionali e di cabotaggio di merci a partire dal 1 luglio 2026 saranno esentati solo i veicoli fino a 25

quintali di massa complessiva a pieno carico compreso l'eventuale rimorchio – lettera h bis) art. reg.561/52006.

INTERNAZIONALE E CABOTAGGIO



da 25 a 35 q

- Veicoli per il soccorso stradale operanti entro 100 km dalla propria base operativa – lettera f) art.3 reg.561/2006. Nota: *In qualche raro caso il veicolo per il soccorso stradale non è immatricolato ad uso speciale. Si tenga conto che in Europa le immatricolazioni possono prevedere diverse situazioni.*
- Veicoli delle forze dell'ordine, dei militari, dei vigili del fuoco e della protezione civile oppure da questi noleggiati nell'ambito delle loro funzioni istituzionali – lettera c) art.3 del 561/2006.



- Veicoli utilizzati in operazioni di salvataggio o in situazioni di emergenza, o per trasporti non commerciali di aiuti umanitari anche appartenenti a ditte private che collaborano con l'autorità pubblica – lettera d) art.3 reg.561/2006.

- Veicoli in servizio regolare (cioè di linea) di passeggeri con più di 9 posti, compresi gli scuolabus e i mini scuolabus, il cui percorso non supera i 50 km di percorso, per percorso si deve intendere la lunghezza complessiva della linea – lettera a art.3 reg.561/2006.



- Veicoli adibiti al trasporto non commerciale di merci di massa massima fino a 75 quintali (senza profitto diretto o indiretto), non deve essere legato ad attività commerciali o professionali.
- Veicoli speciali ad usi medici (ambulatorio mobile, AVIS, tamponi ecc.) – lettera e) art.3 del reg.561/2006.



Veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 40 km/h (es. trattore agricolo) – lettera b art.3 del 561/2006.

- Veicoli sottoposti a prove su strada per riparazione, manutenzione o miglioramento tecnico, oppure nuovi (o trasformati) non ancora messi in circolazione (per esempio con targa di prova).
- Veicoli commerciali che rientrano nella categoria dei veicoli storici (art.60 Cds).



- Veicoli di massa massima complessiva a pieno carico maggiore di 25 quintali fino a 35 quintali immatricolati in conto proprio utilizzati per il trasporto internazionale di merci o in regime di cabotaggio e sempre che la guida non costituisca attività principale – lettera g) art.3 del reg.561/2006.

■ Casi di esenzione dall'uso del tachigrafo solo in Italia

In Italia per trasporti nazionali si applicano le seguenti esenzioni:

- Veicoli utilizzati dai fornitori universali di servizi postali di massa massima fino a 75 quintali, esenzione applicabile non solo ai veicoli in disponibilità di poste italiane, ma anche imprese che collaborano con Poste Italiane vedere lettera a) art.1 DM 22-04-2025, non rientra in questa esenzione il caso del corriere che trasporta anche effetti postali.



- Veicoli adibiti alla raccolta del latte presso le fattorie e alla riconsegna alla fattoria di contenitori di latte o di prodotti a base di latte per l'alimentazione animale. Questa deroga non è riferita solo alle cisterne adibite al trasporto di latte ma anche ai veicoli che trasportano il latte fresco, in contenitori, raccolto da fattorie di produzione verso centrali per il trattamento del latte; l'esenzione si applica anche nel caso di restituzione di questi contenitori. L'esenzione non si applica ai veicoli che trasportano il latte dalle centrali alla rete di distribuzione (vedi circolare del Ministero dell'Interno del 10.5.2021 Prot. 300/A/4524/21/108/16).

- Veicoli "speciali" che trasportano materiale per circhi o parchi divertimenti. Per beneficiare della deroga bisogna esibire della documentazione che attesti la regolarità dell'attività svolta - lettera d) art.1 DM 22-04-2025.



- Veicoli utilizzati per i servizi relativi ad acqua, fognature, gas, elettricità, telefonia, protezioni contro le inondazioni, telegrafi e rete stradale (es. sgombero neve, spargimento sale) - lettera c) art.1 DM 22-04-2025.
- Veicoli adibiti ai servizi fognari, sono esentati anche i veicoli utilizzati nell'attività di spurgo dei pozzi neri, per singoli insediamenti, che non usufruiscono dello scarico in reti fognarie urbane, l'esenzione è valida anche quando i veicoli circolano scarichi - lettera c) art.1 DM 22-04-2025. Questi veicoli devono essere considerati esentati sia se immatricolati come autoveicoli per servizi fognari sia se immatricolati come veicoli ad uso speciale (vedere circolare congiunta 22-07-2011 MINT prot. n.300/A/A6262/11/111/20/3 e MIT prot. n.17598).



- Veicoli ad uso speciale non atti al carico.
- Raccolta e smaltimento dei rifiuti domestici a domicilio, il ministero dell'interno con la circolare 11.4.1994 prot. n.300/A/23073/111.20.3 ha precisato che l'esenzione si applica solo ai veicoli adibiti alla raccolta dei rifiuti solidi urbani che trasportano i rifiuti ad un vicino punto di scarico, non si possono fare rientrare i veicoli che fanno trasporto di rifiuti per destinazioni spesso lontane dai luoghi in cui si è operata la raccolta. Secondo la Cass.Civ. Sez I n.11481 del 7-09-2001 il trasporto deve essere fino al più vicino centro di raccolta; non vale nel caso di trasporto su lunghe tratte stradali o autostradali. Secondo la lettera ministeriale (Ministero del lavoro e delle politiche sociali) 7.6.2012 prot. n. 37/0010651/MA007.A001, basata sul



parere dell'avvocatura di stato: il servizio di trasporto in discarica, indipendentemente dalla durata del tragitto, è un elemento necessario al completamento del servizio, per cui deve ritenersi esente dall'applicazione della disciplina generale sui tempi di guida e di riposo.

Come si può notare la deroga è opinabile, la prassi di settore è diventata che nella raccolta con il compattatore non viene utilizzato il tachigrafo a meno di percorrere autostrade o extra-urbane principali verso "altre città", invece nel trasporto con lo "scarrabile" verso la discarica viene utilizzato il tachigrafo.



- Veicoli della RAI e di emittenti private nonché i veicoli di imprese che effettuano noleggio di attrezzature televisive e cinematografiche – lettera c) art.1 DM 22-04-2025.

- Veicoli adibiti al trasporto di rifiuti di animali o di carcasse non destinate al consumo umano – lettera g) art.1 DM 22-04-2025.



- Veicoli utilizzati per il trasporto di animali vivi dalle fattorie ai mercati locali e viceversa, o dai mercati ai macelli locali, entro un raggio di 100 km.



- I carri attrezzi, intesi come veicoli per soccorsi stradali, se immatricolati ad uso speciale, senza alcuna limitazione di chilometraggio, vedi punto 5 della circolare congiunta 22.7.2011 Ministero dell'interno prot. n. 300/A/6262/11/111 e MIT prot. n. 17598 e la circolare del Ministero dell'interno 18.5.2015, prot. n. 300/A/3757/15/124/61/13/1 (sono comunque esentati essendo veicoli non atti al carico).



- Veicoli utilizzati per le esercitazioni di guida (art.2 D.M. 20-06-2007, circolare prot.n.39506/236.3.5 del 20-12-2019, DM MIT 22-04-2025) e per l'esame di guida (anche CQC) – vedere lettera b) art.1 DM 22-04-2025.
- Veicoli speciali adibiti al trasporto di denaro o valori – lettera f) art.1 DM 22-04-2025.

■ Guida giornaliera



Le ore di guida sono così regolate:

- sono concesse al massimo 4 ore e 30 minuti di guida senza interruzioni valide, quindi 4h30' come somma di tante guide senza pausa oppure come un unico intervallo continuato (art.4 reg.561/2006);
- sono concesse al massimo 9 ore di guida al giorno (non consecutive) vedere c.1 dell'Art.6 del Reg.561/2006;
- sono concesse 10 h di guida (non consecutive) solo per due volte alla settimana, vedere c.1 dell'Art.6 del Reg.561/2006.

NOTE

- È consigliabile che a 4h 29' il veicolo sia già fermo.
- 9h ed 1 minuto di guida vengono conteggiate come se fossero 10h di guida.
- Per settimana si deve intendere il periodo che va dalle ore 00:00 del lunedì alle ore 24:00 della domenica, quindi le 10h di guida due volte a settimana canonica indipendentemente dalle giornate in cui viene preso il riposo settimanale.
- In uno stesso giorno, cioè in un intervallo di tempo di 24h, si può guidare più di 10h purché tra un turno di lavoro e l'altro sia stato svolto un riposo regolare o ridotto.
- Come affermato nella nota n.4 di orientamento della Commissione Europea è concessa una tolleranza fino a un massimo di 15 minuti su un periodo di guida di quattro ore e mezza, purché si abbia la prova delle frequenti soste per i tachigrafi che non rispettano la regola del minuto e dei tre minuti, in poche parole per i tachigrafi omologati prima dell'1.10.2011 (voce 042 dell'allegato IB del reg. (UE) n.165/2014 prevista dal reg. (UE) n.1266/2009), è prevista una tolleranza.
- La violazione oltre il 20% rientra nelle ipotesi di sospensione breve della patente.
- Il controllo in merito alle ore di guida ed in merito al tachigrafo compete agli organi di polizia stradale di cui all'art.12 Cds ed anche all'Ispettorato nazionale del Lavoro (art.3 D.lgs 144 del 4 agosto 2008).

Se la violazione è avvenuta il giorno stesso del controllo il viaggio deve essere interrotto, in questo caso vengono ritirati temporaneamente i documenti fino avvenuta effettuazione dei dovuti periodi di interruzione e di riposo.

La violazione in oggetto prevede segnalazione all'ispettorato del lavoro ed anche all'UMC nel caso di trasporto di merci o all'ente che ha rilasciato l'autorizzazione nel caso di trasporto di persone.

Norma violata-Cds	Percentuali di eccesso	Guida consentita 10 h	Guida consentita 9h	Sottrazione punti	Sanzione
Art.174 comma 4	entro il 10%	da 10h01 a 11h	da 9h01 a 9h54	0	Limiti edittali: 41-165 p.m.r.: 41 euro scontato: 28,70 euro Oltre 60 gg: 82,50 euro
Art. 174 comma 5	tra il 10% e il 20%	da 11h01 a 12h	da 9h55 a 10h48	2	Limiti edittali: 325-1.301 p.m.r.: 325 euro scontato: 227,50 euro Oltre 60 gg: 650,50 euro
Art.174 comma 6	oltre il 20%	da 12h01 in su	da 10h49 in su	10	Limiti edittali: 433-1.735 p.m.r.: 433 euro scontato: 303,10 euro Oltre 60 gg: 867,50 euro



SANZIONI

Come da art.12 reg.561/2006 al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo (circolare Ministero dell'Interno prot.n°300/A/2353/21/111/2/2 del 16 marzo 2021 - circolare Ministero dell'Interno prot.n°300/STRAD/1/30689.U/2022 del 22 settembre 2022):

- settimanale ridotto o regolare, il conducente può superare le ore massime di guida giornaliere e settimanali di 1h, si può slittare l'impegno di 1h e quindi andare alla 16h di impegno e concludere impegno e riposo giornaliero entro 25h invece di 24h, è consentito slittare il solo impegno 1h senza superamento delle ore di guida.



GUIDA



IMPEGNO

- settimanale regolare (quindi non il riposo ridotto), il conducente può superare al massimo di 2h il periodo di guida giornaliero e settimanale, a patto di aver osservato un'interruzione di 30 minuti consecutivi - da fruire alla fine del tempo massimo di guida - subito prima del periodo di guida aggiuntivo è consentito spostare avanti l'impegno di 2h con o senza superamento delle ore di guida e quindi consentito arrivare a 17h di impegno e concludere impegno e riposo entro 26h di orologio invece di 24h.



GUIDA



IMPEGNO



NOTE

1. Per l'utilizzo della deroga - di cui all'art.12 del reg.561/2006 - alle ore di guida giornaliere o settimanali di 1h o di 2h (appena esposta) tenere conto che sulla parte posteriore della stampa giornaliera o del disco analogico, devono essere riportate le circostanze eccezionali che hanno imposto l'estensione dell'orario di guida, il luogo di destinazione o il punto di sosta appropriato. Entro la fine della terza settimana successiva il periodo di guida in eccesso deve essere compensato da un periodo di riposo equivalente fruito in blocco unico e quindi non frazionabile, tale riposo può essere agganciato ad un riposo settimanale o giornaliero. La deroga non può essere frutto di programmazione, ma deve scaturire da circostanze imprevedibili, la situazione che induce all'utilizzo di tale deroga può generarsi anche prima che il conducente si debba fermare per iniziare un riposo settimanale. In poche parole non si può utilizzare tale deroga tutti i venerdì perché non si riesce a rispettare i tempi massimi di guida.
2. Ai fini del conteggio delle ore di guida - durante un controllo - tenere conto che l'utilizzo della funzione OUT (Out of Scope) consente, nei casi previsti, gli spostamenti del veicolo in deroga alla normativa, tali spostamenti devono essere conteggiati come altre mansioni (con la tessera inserita), non come guide.
3. La deroga di 1h o di 2h può comportare slittamento dell'impegno e quindi l'inizio del riposo giornaliero assorbito dal riposo settimanale può avvenire non entro 24h ma entro 25h o 26h, è possibile utilizzare questa deroga anche senza superare le ore di guida vedere circolari del Ministero dell'Interno 16.3.2021 prot. n. 300/A/2353/21/111/ 2/ 2 (riferita ai soli tempi di guida) e 22.9.2022 prot. n. 300/STRAD/1/30689.U/2022 (che estende la deroga anche all'impegno).

■ Pausa



Dopo 4h 30' di guida l'autista è obbligato ad effettuare 45' di pausa, per pausa si deve intendere attività non lavorativa (Art.7 Reg.561/2006).

È consentito fruire della pausa anche in due frazioni, una da 15' e la seconda da 30' (l'ordine è tassativo), una prima pausa compresa tra 16' e 44' viene comunque conteggiata come se fosse 15', la seconda pausa dovrà comunque essere di almeno 30'.

Se il conducente effettua un'interruzione di 45 minuti oppure di 15'+30', anche prima di avere effettuato 4h30 di guida, scandisce l'inizio di un nuovo periodo di guida di massimo 4h30, quindi ad esempio:

- Se si guida per 1h consecutivamente e si effettua una pausa di 45' si può guidare per altre 4h30.
- Se si effettua un guida di 20' seguiti da 30' di pausa a sua volta seguiti da 30' di guida e poi ci si ferma per altri 30' di pausa si ha il diritto, da questo istante in poi, di guidare consecutivamente per 4h30'.

NOTE



1. L'art.1 punto 2) del reg.UE 1258/2024 consente ai conducenti dei veicoli NCC di effettuare due pause di almeno 15 minuti quindi si possono effettuare pause da 30'+15' oppure 17'+38'.

Per usufruire della deroga il conducente deve compilare il foglio di viaggio (vedere punto 4 dell'art.1 del reg.UE 1254/2024 e art.16 del reg. 561/2006).

2. Nel caso si un solo autista non è chiaro se si possa considerare la disponibilità valida per pausa di 45'. Secondo l'art.34 del reg.UE n°165/2014 sembrerebbe non essere consentito.

3. Nell'utilizzo del tachigrafo si consiglia di effettuare 1 minuto di pausa in più rispetto a quello previsto.



SANZIONI

Guidare per più di 4h30 consecutivamente oppure effettuare meno di 45' di pausa oppure effettuare più pause non valide nelle 4h30 di guida comporta l'applicazione dell'articolo 174 Cds c.8 che prevede sanzione da 168 euro con sottrazione di 2 punti (pagata entro 5 giorni la sanzione è di 117,60 euro). Limiti edittali: 168-672 euro. Pagamento oltre i 60 gg: 336 euro.



■ Guida settimanale e bisettimanale

La legge fissa le ore di guida massime settimanali come segue (c.2-c.3 art.6 Reg.561/2006):

- massimo 56h a settimana;
- 90h nelle due settimane consecutive (es. 1°settimana 40h, 2°settimana 50h, 3°settimana 40h).



NOTE

Per settimana si deve intendere il periodo che va dalle ore 00:00 del lunedì alle ore 24:00 della domenica, quindi se una persona lavora ad esempio dal giovedì ore 09:00 al lunedì ore 20:00 (settimana sfalsata) il conteggio numero di ore di guida settimanale deve andare dal giovedì alle ore 09:00 alla domenica ore 24:00, le ore di guida effettuate lunedì fanno conteggio per la settimana successiva.

Norma violata - Cds	Percentuali di eccesso	Ore di guida effettuate	Sottrazione punti	Sanzione
Art.174 comma 4	fino al 10%	Da 56h01 a 61h36 (da 90h01' a 99h bisettimanali)	0	Limiti edittali: 41-165 p.m.r: 41 euro scontato: 28,70 euro Oltre 60 gg: 82,50 euro
Art.174 comma 7	fino al 20%	Da 61h37 a 67h12 (oltre le 99h01' ma fino a 108h bisettimanali)	1	Limiti edittali: 271-1.084 p.m.r: 271 euro scontato: 189,70 euro Oltre 60 gg: 542 euro
Art.174 comma 7	oltre il 20%	Da 67h13 (oltre le 108h bisettimanali)	2	Limiti edittali: 433-1.735 p.m.r: 433 euro scontato: 303,10 euro Oltre 60 gg: 867,50 euro

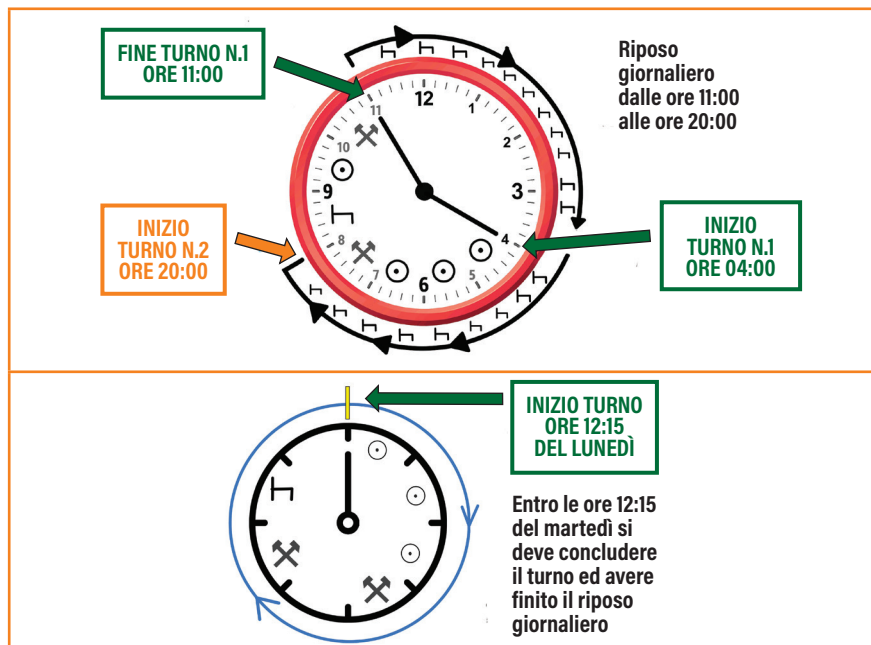
Se la violazione si riferisce proprio al giorno dell'accertamento il viaggio deve essere interrotto, vengono ritirati temporaneamente i documenti di guida fino al completamento del riposo.



■ Riposo giornaliero

Dalla fine del turno di lavoro precedente all'inizio di un nuovo turno il conducente deve fruire di un riposo in una delle modalità di seguito esposte (art.8 del Reg.561/2006):

- riposo regolare intero di durata di almeno 11h;
- riposo regolare frazionato, composto da 2 intervalli, il primo di almeno 3h durante la giornata di lavoro ed il secondo di almeno 9h a fine giornata di lavoro, che devono essere fruiti obbligatoriamente in questo ordine. Nota: 2h guida + 9h di riposo + 2h di guida + 9h di riposo è consentito tutti giorni;
- riposo ridotto, di almeno 9 h, questo tipo di riposo è consentito al massimo per 3 volte tra due riposi settimanali consecutivi.



NOTE

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 (11h oppure 3h+9h) può, durante tale periodo di riposo, effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessivamente.



Questo riposo dovrà essere completato entro 24h dall'inizio del turno di lavoro, quindi ad esempio se si iniziasse a lavorare alle ore 09:00 del lunedì entro le ore 09:00 del martedì dovrebbe essere completato, da questo consegue anche che se il riposo è completato prima delle ore 09:00 del martedì si può iniziare un nuovo turno di lavoro e quindi si può guidare, nuovamente.



Come previsto dal punto 3) dell'art.1 reg.2024/1258 e dal c.2 bis dell'art.8 del reg.561/2006 i conducenti che effettuano un singolo servizio occasionale passeggeri di durata non inferiore a sei periodi consecutivi di 24 ore (144h) possono effettuare e completare il riposo giornaliero entro 25 ore dalla fine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale, purché il tempo di guida totale accumulato per quel giorno non abbia superato le 7 ore. Nel rispetto delle stesse condizioni, tale deroga può essere utilizzata due volte in un singolo servizio occasionale di trasporto passeggeri con una durata di almeno 8 periodi consecutivi di 24 ore (192h).

Per usufruire della deroga bisogna compilare il foglio di servizio vedere punto 4) dell'art.1 del reg.2024/1258 e quindi c.4 dell'art.16 del reg.561/2006.

Se la violazione si riferisce proprio al giorno dell'accertamento il viaggio deve essere interrotto, vengono ritirati temporaneamente i documenti di guida fino al completamento del riposo.

Norma violata - Cds	% Mancato riposo	Riposo effettuato (riferimento 9 h)	Riposo effettuato (riferimento 11 h)	Riposo effettuato (riferimento 3+9 h)	Sot-trazione punti	Sanzione
Art.174 comma 4	entro il 10%	da 8h06 a 8h59	da 9h54 a 10h59	da 10h48 a 11h59	0	Limiti edittali: 218-868 p.m.r: 218 euro scontato: 152,60 euro Oltre 60 gg: 434 euro
Art. 174 comma 5	tra il 10% e il 20%	da 7h12 a 8h05	da 8h48 a 9h53	da 9h36 a 10h47	5	Limiti edittali: 379-1.519 p.m.r: 379 euro scontato: 265,30 euro Oltre 60 gg: 759,50 euro
Art.174 comma 6	oltre il 20%	fino a 7h11	fino a 8h47	fino a 9h35	10	Limiti edittali: 433-1.735 p.m.r: 433 euro scontato: 303,10 euro Oltre 60 gg: 867,50 euro

I mancati riposi nel 3 +9 h sono calcolati su 12 h tenendo conto che l'intervallo di 3 h è stato svolto correttamente.

Con un riposo giornaliero minore di 7 ore, le ore di guida che precedono e che seguono tale intervallo si considerano un unico periodo di guida (circolare Ministero dell'Interno prot.300/A/6262/11/111/20/3 del 22-07-2011).

La violazione oltre il 20% rientra tra le ipotesi di sospensione breve della patente.



■ Impegno

Per impegno si intende il tempo massimo che intercorre tra la fine di un riposo giornaliero e l'inizio del successivo riposo oppure va inteso come il tempo massimo che può essere dedicato alle attività di lavoro, se vengono superate le ore di impegno il riposo giornaliero non potrà risultare a "norma", tale impegno può essere calcolato come segue:

- 24h - 9h (riposo ridotto) = 15h, quindi sono 15h di impegno con il riposo di 9h;
- 24h - 11h (riposo normale) = 13h, quindi sono 13h di impegno con il riposo di 11h;
- 24h - 9h (frazione lunga riposo frazionato) = 15h, quindi sono 15h anche nel riposo regolare frazionato.

Se il conducente inizia a lavorare alle 05:00 del mattino non può lavorare oltre le ore 20:00 perché altrimenti non potrebbe fruire del riposo regolarmente neanche in forma ridotta (9h), perché una giornata è composta da 24 ore. Immaginiamo di iniziare alle 05:00 di lunedì e di concludere la giornata di lavoro alle 21:00 effettuando 9h di riposo, a conclusione del riposo ridotto da 9h si arriverebbe alle ore 06:00 del martedì quindi dalle 05:00 del lunedì alle ore 06:00 del martedì sono passate 25 ore, questa non è una situazione conforme alle norme.



Un impegno superiore alle 13h comporta un riposo ridotto o frazionato

Un impegno inferiore alle 13h potrebbe essere seguito da un riposo minore di 11h ed in tal caso sarebbe considerato un riposo ridotto o frazionato.

15

Norma violata - Cds	% di eccesso	Impegno effettuato (massimo previsto 15h)	Impegno effettuato (massimo previsto 13h)	Punti patente	Sanzione
Art.174 comma 4	entro il 10%	Fino a 15h54 (fino a 16h12' nel 3+9)	Fino a 14h06	0	Limiti edittali: 218-868 p.m.r.: 218 euro scontato: 152,60 euro Oltre 60 gg: 434 euro
Art. 174 comma 5	tra il 10% e il 20%	Fino a 16h48 (fino a 17h24' nel 3+9)	Fino a 15h12	5	Limiti edittali: 379-1.519 p.m.r.: 379 euro scontato: 265,30 euro Oltre 60 gg: 759,50 euro
Art.174 comma 6	oltre il 20%	Oltre 16h48 (oltre 17h24' nel 3+9)	Oltre 15h12	10	Limiti edittali: 433-1.735 p.m.r.: 433 euro scontato: 303,10 euro Oltre 60 gg: 867,50 euro



I valori di sfioramento nel 3+9 h sono rapportati a 12 h di riposo con 1° intervallo correttamente svolto.

Un impegno superiore a 17 h comporta che le ore di guida che precedono e che seguono tale intervallo si considerano un unico periodo di guida e per questo vengono ulteriormente sanzionate (circolare Ministero dell'Interno prot.300/A/6262/11/111/20/3 del 22-07-2011).

La violazione oltre il 20% rientra tra le ipotesi di sospensione breve della patente.

■ Riposo settimanale

Al massimo dopo 6 periodi consecutivi di 24 ore ciascuno dal termine di un precedente periodo di riposo settimanale cioè dopo al massimo 144h, il conducente deve iniziare a fruire di un nuovo riposo settimanale, quindi ad esempio se si inizia la settimana di lavoro il lunedì ore 09:00 per le ore 09:00 della domenica bisogna iniziare un riposo settimanale.

Il riposo settimanale può essere fruito al di fuori del week end.

Il riposo settimanale:

- regolare ha durata di almeno 45h consecutive,
- ridotto ha durata inferiore a 45 ore ma non inferiore a 24 ore consecutive, le ore che mancano al riposo regolare vanno recuperate in blocco unico entro le ore 24:00 della terza domenica che segue.



In 2 settimane consecutive si deve fruire di:

- n.2 riposi regolari, oppure
- n.1 riposo regolare e n.1 riposo ridotto.

Non si possono effettuare due riposi ridotti consecutivi tranne che nel trasporto internazionale di merci.



NOTA: 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 (11h oppure 3h+9h) può, durante tale periodo di riposo, effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessivamente.

Un periodo di riposo giornaliero può essere prolungato o convertito in riposo settimanale.

In merito ai riposi settimanali si fanno presenti le seguenti novità introdotte dal reg.UE 2020/1054:

- Nel trasporto internazionale di merci si possono effettuare due riposi settimanali ridotti consecutivi al di fuori dello stato in cui si trova l'impresa o la residenza del conducente, ovviamente le ore mancanti devono essere recuperate. Dopo il secondo riposo settimanale ridotto il conducente deve rientrare presso la sede dell'azienda o la propria residenza ed inoltre, nell'arco di 4 settimane consecutive, il conducente deve comunque avere effettuato quattro riposi settimanali, di cui almeno 2 regolari, è necessario tenere

conto che però il riposo compensativo deve essere concluso prima del successivo riposo settimanale regolare.

LU	MA	ME	GI	VE	SA	DO	
					1	2	← RIPOSO REGOLARE
3	4	5	6	7	8	9	← RIPOSO RIDOTTO
10	11	12	13	14	15	16	← RIPOSO RIDOTTO
17	18	19	20	21	22	23	← RIPOSO REGOLARE + COMPENSATIVO
24	25	26	27	28	29	30	← RIPOSO REGOLARE
31							

- Per i periodi di riposo settimanale regolari le eventuali spese per l'alloggio sono a carico del datore di lavoro.
- Le imprese di trasporto organizzano l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare a casa per il riposo settimanale regolare o anche regolare + compensativo almeno nell'arco di quattro settimane consecutive. L'impresa documenta in che modo ottempera a tale obbligo e conserva la documentazione presso i suoi locali per presentarla su richiesta delle autorità di controllo.



Non si possono effettuare riposi settimanali da 45h o più sul mezzo. Durante lo spostamento del veicolo il secondo autista non può dormire.



NOTE



1. Il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero settimanale ridotto (minimo 24h) può, durante tale periodo di riposo, effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più 1h complessivamente.



2. Nel trasporto internazionale ed ora anche nel trasporto nazionale occasionale di persone (NCC) come dal reg.UE 1258/2024 si può rinviare il riposo settimanale di 12 giorni a condizione che si provenga da un riposo settimanale regolare, ci sia il tachigrafo digitale a bordo, non si guidi più di 3h se si è soli tra le 22:00 e le 06:00. Per usufruire di tale deroga il conducente deve compilare il foglio di viaggio.

Nel caso di servizio NCC con inizio al 1° giorno del mese di lunedì ore 09:00 il riposo settimanale 45h + 45h oppure 45h + 24h va iniziato entro le 09:00 del 13° giorno che segue che sarebbe il secondo sabato che segue.

Norma-Cds	Percentuale di riduzione	Riposo consentito 24 h	Riposo consentito 45 h	Punti patente	Sanzione
Art.174 comma 7	tra il 10% e il 20%	da 19h12 a 21h35	da 36h a 40h29	3	da 379 a 1519 euro p.m.r: 379 euro scontato: 265,30 euro Oltre 60 gg: 1.015,67 euro
Art.174 comma 7	oltre il 20%	fino a 19h11	fino a 35h59	5	da 433 a 1735 euro p.m.r: 433 euro scontato: 303,10 euro Oltre 60 gg: 1.156,67 euro



NOTA Effettuare due riposi settimanali da 40h30' non prevede sanzione al conducente ma all'azienda perché si configurano 2 riposi settimanali ridotti consecutivi, quindi viene applicato l'art.174 c14 Cds con 333 euro di sanzione pecuniaria (233,10 euro pagata entro 5 giorni) una singola volta per più violazioni per ogni autista, stesso per il mancato recupero del riposo ridotto entro 3^a settimana.

La violazione oltre il 20% rientra tra le ipotesi di sospensione breve della patente.

Il riposo settimanale iniziato in ritardo cioè dopo più di 144h dall'inizio della settimana non prevede sanzione.

Riposo settimanale regolare ovvero riposo di più 45h fruito in cabina o in alloggio non adeguato

Il riposo effettuato in queste condizioni si considera non effettuato. Vengono ritirati i documenti fino avvenuto riposo, vedere anche Circolare MI 30-04-2018, Prot.n. 300/A/3530/18/113/2.

Norma-Cds	Percentuale di difetto	Ore di riposo non effettuate riferite al 45h	Punti patente	Sanzione
Art.174 (c.7/2° periodo)	Sopra il 10% ma fino al 20%	Meno di 40h30' ma non meno di 36h	3	Limiti edittali: 379-1519 p.m.r: 379 euro scontato: 265,30 euro Oltre 60 gg: 759,50 euro
Art. 174 (c.7/3° periodo)	Sopra il 20%	Meno di 36h	5	Limiti edittali: 433-1.735 p.m.r: 433 euro scontato: 303,10 euro Oltre 60 gg: 867,50 euro



Mancato recupero riposo settimanale ridotto entro terza settimana

Vedere sanzioni per mancato riposo settimanale. La violazione oltre il 20% rientra tra le ipotesi di sospensione breve della patente.

■ La Multipresenza



Si tratta di una guida con due autisti che prevede dei vantaggi rispetto alla guida in doppia normale, per potere sfruttare tali vantaggi però è necessario soddisfare i seguenti vincoli:

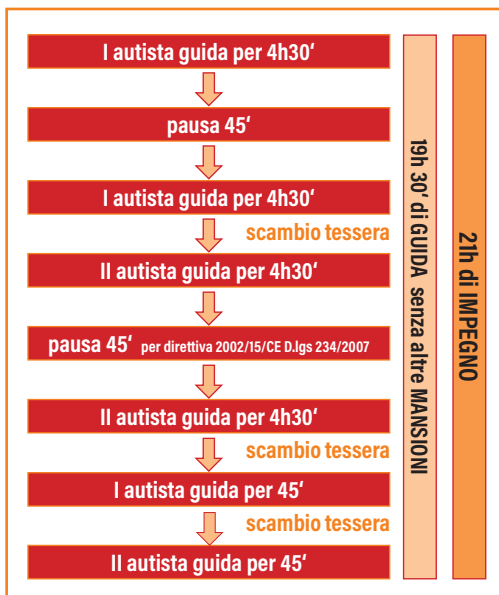
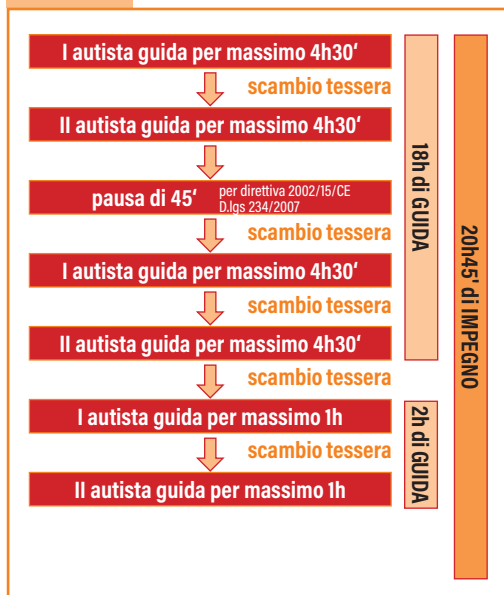
- il primo autista può guidare senza la presenza del secondo autista per massimo 1h;
- almeno 1 dei 2 autisti deve rimanere a bordo del veicolo fino alla fine del viaggio affinché il servizio possa rimanere in multipresenza.

Il secondo autista o magazziniere autista che sia a bordo del mezzo deve sempre inserire la tessera nello slot 2 anche se non intende guidare, stesso per il "passaggio" concesso al collega autista.

Lo scopo della multi-presenza è quello:

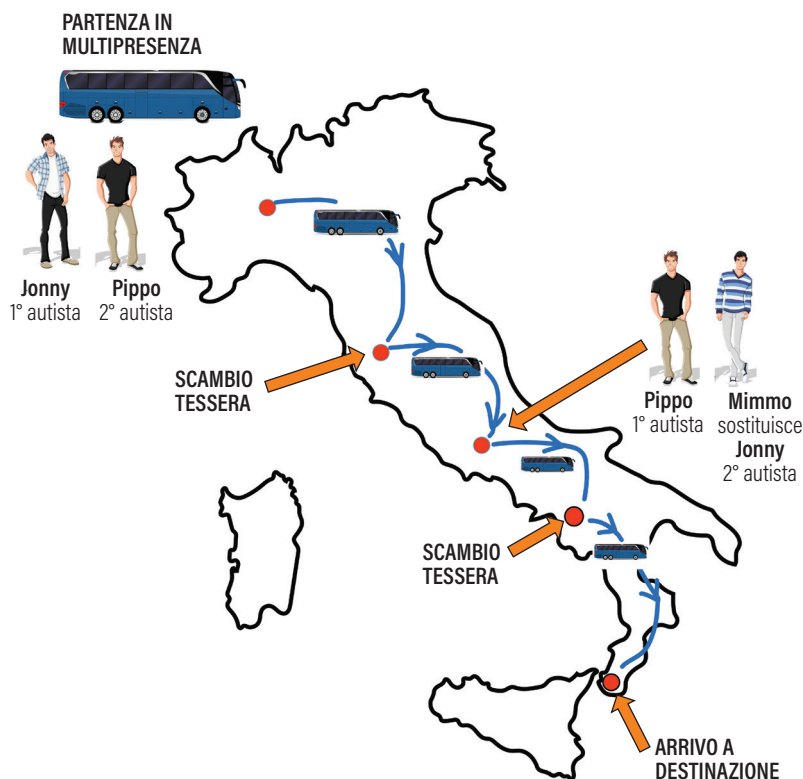
- di consentire la fruizione del riposo giornaliero entro le 30h anziché le 24h;
- di consentire di effettuare il riposo ridotto di 9h per tutta la settimana solo se la multi-presenza permane per tutta la settimana (in pratica fino a quattro volte a settimana);
- di consentire di evitare la pausa e quindi evitare di fermare il mezzo (si considera come una valida interruzione alla guida un periodo di almeno 45 minuti di disponibilità); si tenga presente che comunque ogni autista può guidare al massimo 4h30' consecutive dopodiché va scambiata fisicamente la posizione della tessera (vedere reg.UE 2020/1054);
- permettere di spostare il mezzo per un totale di 20h cioè dieci ore per autista (non

Due
esempi
di guida
in multi
presenza.



consecutivamente).

Affinché il servizio sia in multipresenza è previsto che almeno uno degli autisti iniziali rimanga fino alla fine del viaggio quindi nel frattempo uno dei due potrebbe essere sostituito, quello che dovesse andare via risponderà di un servizio ordinario con impegno massimo 15h e con riposo giornaliero da effettuarsi entro 24h.



L'effettuazione di multipresenza per tutti i giorni tra due riposi settimanali, consente di effettuare sempre il riposo giornaliero di sole 9 ore. Invece, se la guida in multipresenza si alterna a quella di guida singola, quando il conducente è solo a bordo, deve rispettare il limite di 3 riposi ridotti tra due riposi settimanali.

Per la multipresenza a tre persone rimane il vincolo delle 20h di guida massime (con 21h di impegno) e con 9 di riposo minimo nella giornata da 30h, visto che ci sono solo due slot una possibile soluzione potrebbe essere alternare i tre conducenti alla guida prima delle 4:30 ore ciascuno, in modo da poter dimostrare che si trovavano sempre a bordo dell'autobus.

Per dimostrare nei giorni seguenti la situazione basta la stampa dell'attività del veicolo e dei conducenti per l'intero periodo della trasferta a tre e una certificazione firmata dell'azienda sulla multi-presenza con tre persone, tali documenti si devono portare con sé per 28 giorni (56 giorni dal 2025) ed invece per il controllo in azienda non dovrebbe esserci problemi poiché l'attività dei tre autisti e del veicolo risulta dai dati scaricati.

Deroghe



■ Deroghe ai periodi guida e di impegno

Premesso che i casi esonerati dal rispetto della normativa sociale sono esonerati del rispetto delle ore di guida.

Le deroghe prevedono che si possa estendere la durata massima di guida in circostanze eccezionali, non prevedibili e programmabili, si citano degli esempi:

- per raggiungere un luogo di sosta appropriato si può guidare più del previsto, tale deroga non ha una durata massima ed è consentita unicamente per il tempo strettamente necessario a raggiungere il più vicino luogo appropriato di sosta dove potersi fermare per effettuare la pausa, il riposo giornaliero o il riposo settimanale, esempi di situazioni che possono richiedere l'uso di tale deroga sono: condizioni meteorologiche estreme, incidenti stradali di notevole entità, deviazioni del traffico non previste (art.12 reg.561/2006);
- per raggiungere la sede dell'impresa o il luogo di residenza per effettuare il riposo settimanale regolare (45h) o ridotto (min.24h) è consentito guidare 1 h in più, il conducente può violare le disposizioni relative alla durata massima della guida giornaliera (10h) e settimanale (56h), è consentito derogare alle ore di impegno con o senza sformaneto delle ore di guida quindi fino a 11h (Circolare del Ministero dell'Interno 16.3.2021 prot.n. 300/A/2353/21/111/2/2). Esempi che possono determinare la possibilità di utilizzo di tale deroga sono problematiche per il carico o lo scarico della merce;
- per raggiungere la sede dell'impresa o il luogo di residenza per effettuare il riposo settimanale regolare (45h) si può guidare 2h in più a condizione di aver osservato un'interruzione di 30 minuti consecutivi subito prima del periodo di guida aggiuntivo, si può slittare l'impegno di 2h (Circolare 22-9/2022 prot.n. 300/STRAD/1/30689.U/2022). Esempi che possono determinare la possibilità di utilizzo di tale deroga sono problematiche per il carico o lo scarico della merce.



Il conducente deve indicare a penna sul retro della stampa o sul retro del disco il motivo che ha imposto l'utilizzo dell'esenzione, tale indicazione deve essere riportata appena è possibile per le situazioni di emergenza oppure appena si arriva a destinazione per l'estensione di 1h o 2h per inizio del riposo settimanale. In tutti i casi sopra esposti bisogna recuperare le ore di guida aggiuntive – entro la 3^a settimana che segue– compensandole con un equivalente periodo di riposo in blocco unico, tale riposo compensativo potrà essere agganciato ad un riposo settimanale o giornaliero tale deroga non consente di ridurre la durata di un riposo.

■ Deroga per gli NCC

Sono state introdotte (vedi Reg.1258/2024) delle deroghe sul c.d. impegno per i servizi NCC come di seguito esposto:

- Il conducente impiegato in un singolo servizio NCC la cui durata sia complessivamente almeno di 6 periodi di 24 ore cioè 144 h di orologio può estendere l'impegno di 1h cioè deve completare un periodo di riposo (regolare o ridotto) al massimo entro le 25 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o di riposo settimanale, a condizione che la deroga sia effettuata 1 sola volta durante il trasporto e che in quel giorno la guida giornaliera non superi le 7 ore.



- Il conducente impiegato in un singolo servizio NCC la cui durata sia complessivamente almeno di 8 periodi di 24 ore cioè 192h può estendere l'impegno di 1h per 2 volte cioè deve completare un periodo di riposo (regolare o ridotto) al massimo entro le 25 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o di riposo settimanale, a condizione che la deroga sia effettuata massimo 2 volte durante il trasporto e che in quei giorni la guida giornaliera non superi le 7 ore.

Per usufruire delle deroghe sul completamento del riposo entro 25 ore (servizio NCC), il conducente deve compilare il foglio di viaggio previsto per i trasporti internazionali, indicando che viene utilizzato per un servizio nazionale, ed esibirlo a richiesta delle autorità di controllo. Il foglio di viaggio deve essere portato al seguito per i successivi 28 giorni (56 giorni dal 2025), quest'ultimo obbligo decade nel caso in cui il tachigrafo, e la relativa carta del conducente, siano in grado di consentire la registrazione del tipo di trasporto passeggeri effettuato (regolare o occasionale), tuttavia permane l'obbligo di compilare il foglio di viaggio per il trasporto in cui viene utilizzata tale deroga e averlo al seguito per l'intero viaggio.

Per i trasporti NCC internazionali o nazionali il conducente può rinviare il riposo settimanale di 12 giorni consecutivi cioè 288h dopodiché si deve effettuare un periodo di riposo di 45h +45h oppure 45h+ 24h (minimo) con recupero delle 21h mancanti entro la 3ª settimana seguente al termine della deroga, quindi ad esempio se il servizio NCC internazionale iniziasse il lunedì 1° del mese alle ore 07:00 entro il sabato 12° dello stesso mese alla ore 09:00 si avrebbe l'obbligo di iniziare ad effettuare il riposo settimanale regolare più quello compensativo, questa deroga è consentita è consentita solo con tachigrafo digitale ed inoltre solo se si guida per non più di 3h tra le 22:00 e le 06:00 se il servizio prevede un solo conducente.



Il regolamento 1258/2024 consente ai conducenti di autobus impiegati in servizi NCC di frazionare l'interruzione dei 45 minuti in due interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, pertanto è consentito effettuare la prima interruzione da 30 minuti e la seconda da 15 minuti oppure di fare 20' + 20' , non è consentito fare tre interruzioni da 15 minuti; per usufruire della deroga sopra indicata il conducente deve compilare il foglio di viaggio previsto per i trasporti internazionali, indicando che viene utilizzato per un servizio nazionale, ed esibirlo a richiesta delle autorità di controllo, tale foglio deve essere portato al seguito per i successivi 28 giorni (56 dal 31-12-2024), quest'ultimo obbligo decade nel caso in cui il tachigrafo, e la relativa carta del conducente, siano in grado di consentire la registrazione del tipo di trasporto passeggeri effettuato (regolare o occasionale), tuttavia permane l'obbligo di compilare il foglio di viaggio per il trasporto in cui viene fatta la deroga, ed averlo al seguito per il giorno di controllo.

■ Deroghe ai riposi

In situazioni straordinarie per motivi non programmati connessi a processi organizzativi del terminal di carico o di scarico o per richieste delle forze dell'ordine si può interrompere il riposo giornaliero regolare oppure ridotto oppure il riposo settimanale o anche la pausa. Tali spostamenti non hanno limite di durata e vanno documentate scrivendo il motivo sul retro della stampa o sul retro del foglio di registrazione possibilmente richiedendo anche la firma all'organo di polizia o dall'autorità che ha disposto lo spostamento del veicolo. Un'altra esenzione è l'interruzione del riposo giornaliero regolare o il riposo settimanale regolare o ridotto per l'imbarco o sbarco da nave o treno.

Il conducente nel trasporto internazionale di merci può effettuare due riposi settimanali ridotti consecutivamente con alcuni vincoli:

- deve provenire da due riposi settimanali regolari;
- deve iniziare i due riposi settimanali ridotti in uno Stato diverso dalla residenza o dalla sede della ditta;
- dopo il secondo riposo settimanale ridotto deve rientrare presso la sede della ditta o la propria residenza;
- deve completare i due riposi compensativi prima dell'inizio del riposo settimanale regolare e agganciarli a questo;
- dopo i due riposi settimanali ridotti devono essercene due regolari.

■ Deroga nazionale e sovranazionale

L'art.14 del regolamento (CE) n.561/2006 consente di derogare al rispetto dei tempi di guida, interruzione e riposo per determinati trasporti effettuati in circostanze eccezionali, la deroga deve essere autorizzata dalla Commissione UE ma, in circostanze urgenti gli Stati possono autonomamente concedere una deroga temporanea per un periodo non superiore a 30 giorni. L'Italia non si è mai avvalsa di questa deroga, in passato alcuni Paesi hanno utilizzato questa facoltà durante il COVID-19.

Orario di lavoro

I lavoratori mobili alle dipendenze di un'impresa di trasporto (in conto proprio e in conto terzi) stabilita in uno Stato membro che partecipano a operazioni mobili di autotrasporto disciplinate dal regolamento (CE) n. 561/2006 oppure dall'AETR sono sottoposti alla direttiva 2002/15/CE recepita con il D.lgs. n° 234 del 19.11.2007 quindi i soggetti in esenzione dall'uso del tachigrafo non ne sono sottoposti. Per i trasporti internazionali tenere conto che la direttiva 2002/15/CE potrebbe essere recepita in modo diverso.

Il D.lgs. 234/2007 prevede un insieme di prescrizioni specifiche relative all'orario di lavoro per i trasporti su strada come di seguito esposto.

Come lavoro devono essere computate le ore di guida e le altre mansioni, la disponibilità non è conteggiata e neanche le pause e i riposi quindi le ore di impegno non coincidono con le ore di lavoro. Nel caso di autotrasportatore autonomo (cosiddetto "padroncino") deve essere computato all'interno dell'orario di lavoro tutto il tempo compreso tra inizio e fine lavoro, con l'eccezione del tempo dedicato alle attività amministrative generali dell'impresa.

🕒 + 🛠️ = LAVORO

LAVORO non è IMPEGNO

■ Durata settimanale massima della prestazione di lavoro

Per dirimere eventuali dubbi sollevati nel trasporto in conto proprio sull'obbligo di registrare – come altre mansioni – attività non di guida come ad esempio attività artigianali o di cantiere si citano:

- L'articolo 34 del Regolamento (UE) n. 165/2014 punto 5 lettera b punto ii) afferma che sotto il simbolo "altre mansioni" devono essere registrate "attività diverse dalla guida, secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE, e anche altre attività per lo stesso o per un altro datore di lavoro, all'interno o al di fuori del settore dei trasporti"

- L'art.2 del D.lgs. 234/2007 afferma che "Le disposizioni contenute nel presente decreto si applicano ai lavoratori mobili alle dipendenze di imprese stabilite in uno Stato membro dell'Unione europea che partecipano ad attività di autotrasporto di persone e merci su strada contemplate dal regolamento (CE) n. 561/06", bene ricordare che il reg. CE 561/2006 non è limitato al trasporto in conto terzi ma si applica anche al trasporto in conto proprio.
- All'art.3 del d.lgs. n. 234/2007 comma 1 lettera d) si definisce "lavoratore mobile: un lavoratore facente parte del personale che effettua spostamenti, compresi gli apprendisti, che è al servizio di un'impresa che effettua autotrasporto di merci e di persone per conto proprio o di terzi".

Per eventuali violazioni al D.lgs. 234/2007 non si possono contestare se commesse all'estero.

La durata media della settimana lavorativa dovrebbe essere di 48h arrivando eventualmente a punte di 60h solo se l'orario di lavoro medio calcolato su 4 mesi non supera le 48h di lavoro a settimana, se previsto dai CCNL il periodo per il calcolo delle ore di lavoro settimanali può essere esteso oltre i 4 mesi ma al massimo per 6 mesi.

Si fanno presenti le seguenti eccezioni:

- CCNL del trasporto merci e della logistica, in presenza di ragioni tecniche, è possibile ELEVARE la durata media della settimana fino a 58 ore settimanali e la durata massima fino a 61 ore, su un periodo di 6 mesi la media delle ore di lavoro non deve superare le



58 ore settimanali.

- CCNL di autoferrottravvieri e internavigatori, la durata media settimanale dell'orario di lavoro è calcolata su 26 settimane massimo, il settimanale massimo è di 48h.
- CCNL di imprese esercenti il noleggio di autobus con conducente, per il personale viaggiante (autobus nonché autofurgoni e autotreni) in attività discontinua l'orario settimanale è di 40 ore, per esigenze tecnico-organizzative l'orario settimanale contrattuale può essere distribuito in 6 giornate.



Il superamento della durata di lavoro settimanale è sanzionato con 260 euro per eccessi fino al 10%, con 520 euro per eccessi oltre il 10% come previsto dall'art.4 e art.9 del D.lgs. 234/2007. Limiti edittali fino al 10%: 130-768 euro. Limiti edittali oltre il 10%: 260-1.560 euro. La sanzione - applicata solamente al datore di lavoro - si applica per ciascun periodo cui la violazione si riferisce.

■ Pause

Le persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, non possono lavorare in nessun caso per più di sei ore consecutive senza un riposo intermedio.



L'orario di lavoro deve essere interrotto da riposi intermedi di almeno trenta minuti se il totale delle ore di lavoro è compreso fra sei e nove ore e di almeno quarantacinque minuti se supera le nove ore.

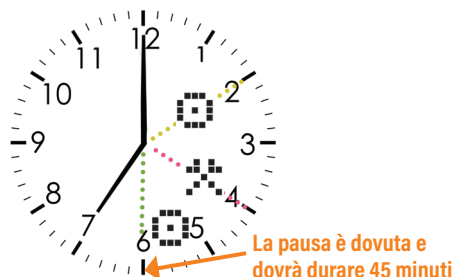
Non si possono superare le 9h di lavoro (non disponibilità) inteso come da D.lgs 234/2007 e concludere la giornata con 30' di pausa, quindi è sanzionabile la situazione seguente:

3h di guida + 30' di pausa + 1h di guida + 5h di altre mansioni.

I riposi intermedi possono essere suddivisi in periodi non inferiori a quindici minuti ciascuno.

Se si superano le 9h di lavoro al massimo allo scadere della 6h di lavoro è necessario fermarsi 45 minuti.

Non è consentito quindi effettuare 2h di guida + 4h altre mansioni + 30' pausa + 2h di guida + 15' di pausa + 2h altre mansioni.



Si consiglia di prestare attenzione all'attività registrata dal tachigrafo quando il veicolo è fermo specialmente i conducenti di veicoli in conto proprio (es. artigiani e i lavoratori in campo edilizio/scavi).

In multipresenza 45' di disponibilità coprono la pausa in questione.



La violazione di quanto sopra esposto prevede applicazione dell'art.5 e 9 del D.lgs. 234/2007 con sanzione pecuniaria di 100 euro. Limiti attuali: 103-300 euro. La violazione ricorre sia per i lavoratori mobili (dipendenti di imprese di trasporto) sia per i padroncini. Nel caso la violazione coinvolga più lavoratori la sanzione è unica (vedi circolare Ispettorato Nazionale del Lavoro 18.6.2020, prot. n.260) se vi fossero violazioni da parte dello stesso autista si applica una sola sanzione. La sanzione viene inflitta al datore di lavoro.

■ Lavoro notturno

Per lavoro notturno si deve intendere un periodo di lavoro continuato (senza interruzioni) di almeno 4h tra le ore 00:00 e le ore 7:00. Non si possono superare le 10h di lavoro notturno ogni 24h di orologio calcolate all'inizio del turno.



4 ore
tra le 24:00
e le 07:00



Dopo le ore
03:00 non
è mai notturna

Per interrompere la continuità delle 4h si "ritiene" si debba fare 30' o 45' di pausa.

La violazione per notturna prevede applicazione dell'art.7 e 9 del D.lgs. 234/2007 con sanzione pecuniaria di 300 euro. Limiti edittali: 300-900 euro. La violazione ricorre sia per i lavoratori mobili (dipendenti, imprese di trasporto) sia per i padroncini, si applica una sanzione per ogni lavoratore in caso di più violazioni si applicano più sanzioni. La sanzione è inflitta al datore di lavoro.

ULTERIORI SANZIONI

1. Conducente che non effettua le registrazioni delle altre mansioni svolte (150-600 euro - c.2 dell'art.9 Dlg n°144/2008. Limiti edittali: 150-600 euro - sanzione non ancora attiva).
2. Impresa che non conserva le registrazioni delle altre mansioni o dei periodi di assenza per più di 7 giorni del proprio dipendente (150-600 euro - c.3 dell'art.9 del Dlg n°144/2008. Limiti edittali: 150-600 euro - sanzione non ancora attiva).



Fonti normative

Le fonti normative che disciplinano le ore di guida e di riposo dei conducenti professionisti e conseguentemente l'uso e le caratteristiche del tachigrafo sono di seguito riportate:

- Direttiva 2002/15/CE organizzazione dell'orario di lavoro.
- Regolamento 3821/85/CEE relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada.
- DM 31-01-1997 Nuove disposizioni in materia di trasporto scolastico.
- Reg. CE 561/2006 Periodi di guida e di riposo nel settore del trasporto su strada.
- D.lgs 234 del 19-11-2007 Orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto.
- Direttiva 2006/22/ CE Norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n.3820/85 e (CEE) n.3821/85 (recepita con D.lgs n.144 del 4 agosto 2008).
- Direttiva 2009/4/CE e Direttiva 2009/5/CE Modifiche alla direttiva 2006/22/CE (recepita con D.lgs 245 del 23/12/2010).
- Art.174 Cds Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose.
- Art.178 Cds Documenti di viaggio per trasporti professionali con veicoli non muniti di cronotachigrafo.
- Art.179 Cds Cronotachigrafo e limitatore di velocità.
- Accordo AETR Accordo europeo relativo alle prestazioni degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (paesi non UE).
- Reg. UE 165/2014 Tachigrafi nel settore trasporto su strada che abroga il reg.3821/85 e modifica il reg.561/2006.
- Regolamento (UE) 2020/1054 del 15 luglio 2020 Modifica il regolamento (CE) n.561/2006 e il regolamento (UE) n.165/2014.
- Regolamento (UE) 2021/1228 [modifiche al regolamento (UE) 2016/799], recante le disposizioni di costruzione, collaudo, montaggio, riparazione e funzionamento del tachigrafo intelligente di seconda versione),
- Regolamento (UE) n. 581/2010 (sui periodi massimi per il trasferimento dei dati dei tachigrafi digitali e delle carte del conducente),
- Regolamento (CE) n. 1360/2002 (caratteristiche del nuovo tachigrafo digitale),
- Regolamento (CE) n. 2135/98 (introduzione di un nuovo tipo di tachigrafo destinato a sostituire gradualmente quello analogico disciplinato dal regolamento n. 3821/85),
- Legge 13.11.1978 n. 727 (attuazione del regolamento (CEE) n. 1463/70 e successive modificazioni e integrazioni relativo a istituzione e installazione del cronotachigrafo),
- Art. 10 legge 30.3.1987 n. 132 (modalità di revisione periodica e/o straordinaria del tachigrafo) come modificato da legge 4.4.2012 n. 35 (che ha previsto l'obbligo di revisione biennale).
- DLG 4.8.2008 n. 144 (attuativo della direttiva 88/599/CEE) che stabiliscono le modalità dei controlli su strada e nei locali delle imprese;
- DM 31.10.2003 n. 361(Disposizioni attuative del regolamento (CE) n. 2135/98, modificativo del regolamento (CEE) n.3821/85 relativo al tachigrafo);

- DI 19.10.2021 (Adeguamenti normativi sulle modalità per il rilascio delle carte tachigrafiche e per la tenuta dei registri), che disciplina anche il trasferimento e la conservazione dei dati dei tachigrafi e delle carte tachigrafiche;
- DM 23.2.2023 (modalità e condizioni di rilascio dell'omologazione dei tachigrafi e dei centri tecnici).
- Reg. UE 2024/1258 del 24 aprile 2024 Modifica reg.561/2006 per interruzioni e riposi per trasporto occasionale di passeggeri.



PER LE FORZE DELL'ORDINE

1. *Nelle situazioni non riportate nell'art.201 Cds il verbale deve riportare le motivazioni che hanno impedito la contestazione immediata.*
2. *Come da circolare congiunta Ministero Infrastrutture e Ministero Interno del 22 luglio 2011 è possibile verbalizzare in un secondo momento.*
3. *Secondo l'allegato III al Dlg n. 144/2008 (vedere anche reg. 2016/403 del 18 marzo 2016) le violazioni alla normativa sociale e sul tachigrafo sono classificate in 3 livelli di gravità IPG, IMG, IG, a queste violazioni sono associati dei punteggi quando l'azienda supera il punteggio 100 in un anno solare viene inserita in una Black List soggetta a controlli ispettorato, l'operatore addetto al controllo deve fare comunicazione (ragione sociale, targa, gravità infrazione) con modalità telematica al SIDMS (Sistema Interscambio Flusso Dati) per l'attribuzione della classe di rischio all'impresa di autotrasporto (DI MI 24.10.2011).*
4. *Ai fini dei controlli in strada si fa presente che va compilata la lista di controllo vedere Decreto Interdirigenziale 14-09-2009 (GU 26.9.2009 n. 224) anche in assenza di violazioni accertate, copia di questa lista sarà disponibile al comando:*
5. *Secondo la circolare del Ministero dell'Interno 24-03-2017 prot.n.300/A/2438/17/111/20/3 non può ritenersi lieve l'infrazione commessa reiteratamente.*
6. *L'accordo AETR prevede norme del tutto simili a quelle previste dal reg. 561/2006 ma per i soli trasporti in ambito extra UE (anche per solo transito) quindi per esempio con San Marino, l'Albania; per eventuali violazioni si applica l'art.178 Cds.*
7. *Con la Svizzera si tenga conto che l'accordo siglato con l'UE consente di applicare il reg. 561/2006 anche se paese extraUE, stesso ragionamento per il Regno Unito.*

Controlli in strada e in azienda

I controlli, su strada, dell'operato dell'autista sono limitati ai 56 giorni che precedono (vedi regolamento UE 2020/1054) oltre alla giornata in corso.

Non è riportato espressamente che gli operatori di polizia possono sanzionare solo i 56 giorni che precedono, si ritiene che in caso di violazioni che vanno oltre detto periodo si debba procedere con una segnalazione all'ispettorato del lavoro.

I controlli in azienda possono avvenire da parte della polizia stradale e da parte dell'ispettorato del lavoro (art.3 D.lgs 144/2008), tali controlli possono avvenire sia dietro iniziativa di questo ente sia dietro segnalazione della polizia stradale, gli accertamenti effettuati in azienda possono retrocedere i 12 mesi che precedono (art.33, c.2 Reg.UE 165/2014), in merito alla competenza dell'ispettorato vedere anche nota Ministero del lavoro n.21281 del 18-11-2016.

Se l'ispettorato del lavoro dovesse riscontrare violazioni da parte dell'autista lo può sanzionare, per quanto riguarda le violazioni che prevedono sottrazione dei punti – l'ispettorato – non è tenuto alla comunicazione all'anagrafe nazionale.

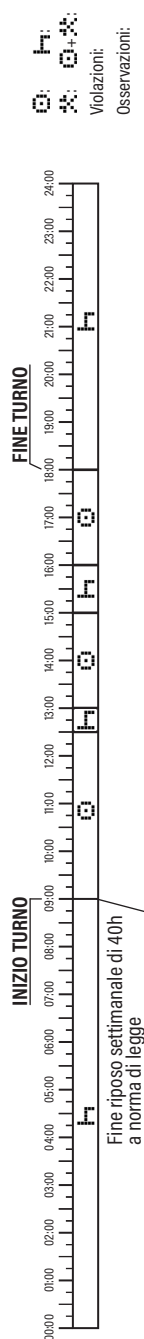
Nel caso in cui siano state rilevate una o più infrazioni a carico dell'impresa di trasporto, la stessa potrebbe essere sanzionata a norma dell'art.174, c.14 del Cds *"per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce"* che tradotto deve essere interpretato come *"ciascuna violazione commessa da ciascun dipendente"* (circolare 2.8.2010 prot. N°25/II/0013587/MA003. A004, Tribunale di Verona sentenza n°2530 29-09-2015, Cassazione civile 29.5.2020 n.10327).

Si fa notare che è stato introdotto un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto sulla base del numero e della gravità delle infrazioni commesse con i veicoli in disponibilità delle singole imprese, quando l'azienda supera i 100 punti (nell'anno solare) viene considerata a *"rischio elevato"* e subisce un controllo da parte dell'ispettorato del lavoro competente per territorio (Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti del 24-10-2011 e D.lgs n°245/2010). La lista delle infrazione con la loro gravità è riportata nell'allegato III del D.lgs n°144/2008.

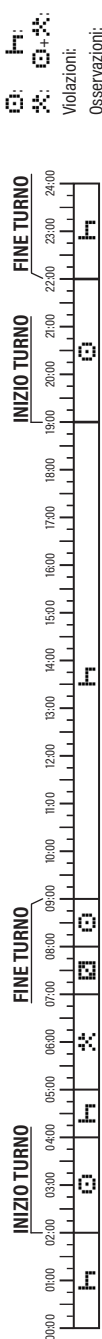
Per l'azienda, inoltre, può essere disposta la visita di controllo anche quando un conducente sia colpevole di omicidio stradale o di lesioni gravi o gravissime.

1a settimana

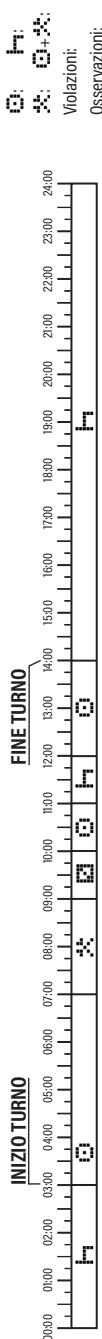
Lunedì



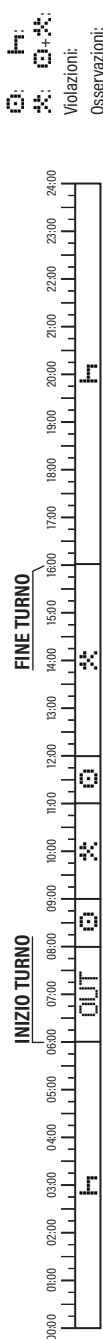
Martedì



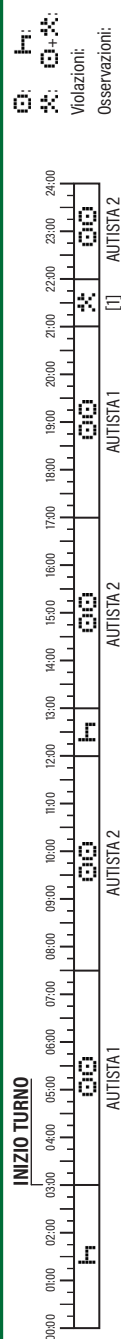
Mercoledi



Giovedì



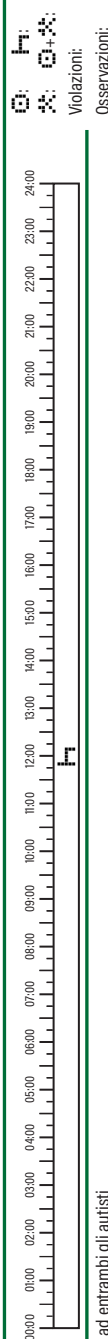
Venerdi



Sabato



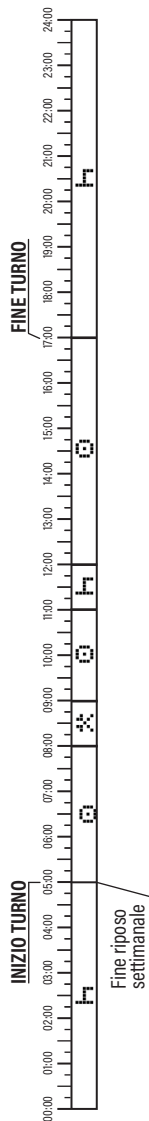
Domenica



[11]: il lavoro è riferito ad entrambi gli autisti

OUT = guida fuori dall'ambito del regolamento

Lunedì



Violazioni:
Osservazioni:

Marti



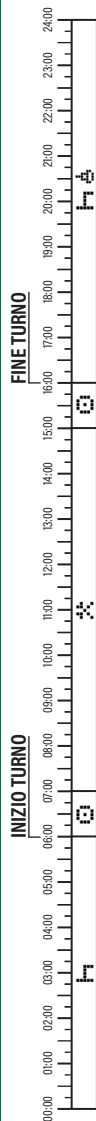
Violazioni:
Osservazioni:

Mercoledì



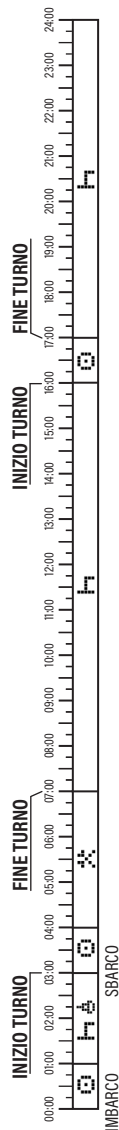
Violazioni:
Osservazioni:

Giovedì



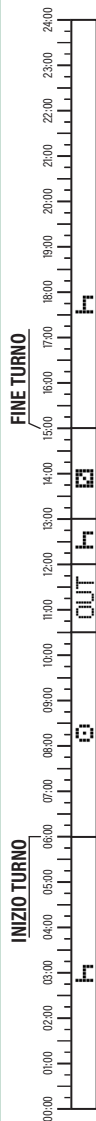
Violazioni:
Osservazioni:

Venerdi



Violazioni:
Osservazioni:

Sabato



Violazioni:
Osservazioni:

Domenica



Violazioni:
Osservazioni:

OUT = guida fuori dall'ambito del regolamento

🚗 = funzione traghetto

🛋 = altre mansioni

🛑 = pausa o riposo

🚦 = disponibilità

🚦 = guida in doppia oppure in multipresenza

🚦 = guida

Soluzioni test di pagina 31

1a settimana

lunedì	martedì	mercoledì	giovedì	venerdì	sabato	domenica
Dopo 4h30' di guida manca la pausa (c.5 art.174 Cds e quindi 379 euro + 5 punti). Da lunedì al martedì vi sono 8 h di riposo giornaliero quindi vi è un riposo irregolare (c.8 art.174 Cds e quindi 168 euro + 2 punti).	Tra la fine di un turno (martedì) e l'inizio di un nuovo turno (mercoledì) passano 5h, quindi irregolare (c.6 art. 174 Cds e quindi 433 euro + 10 punti). Se l'autista avesse inserito per sbaglio il doppio turno di lavoro risulterebbero comunque 20h di impegno (dalle ore 02:00 alle ore 22:00) tale situazione sarebbe sanzionabile con c.6 art.174 Cds.	Mancata pausa dopo 4h30' di guida, mancata pausa dopo 6h di lavoro (art.5-9 D.lg 234/2007 con 100 euro ed anche c.8 rt.174 con 168 euro + 2 punti).	Superamento 6h di lavoro senza pausa (art.5-9 D.lg 234/2007 con 100 euro).	10h30' di guida per il 2° autista (c.4 art.174 Cds con 41 euro). Superamento delle 6h di lavoro senza pausa. Il 2° autista ha guidato per 4h dalle 13 alle 17, poi lavorato per 1 ora e poi guidato per 2h e quindi sono state superate le 6h di lavoro (art.5-9 D.lg 234/2007 con 100 euro). In multipresenza l'impegno massimo è di 21h qui si passa a 23h (c.6 art.174 con 433 euro + 10 punti).	Iniziata il giorno prima che si conclude dopo 23h.	Seconda settimana di riposo ridotto, la 1ª era 40h, alla 2ª settimana sono 41h (non vi è sanzione per l'autista entro il 10% cioè per mancato riposo non superiore alle 4h30', possibile sanzione per la ditta come c.14 art.174 con 333 euro con segnalazione ispettorato del lavoro).

2a settimana

lunedì	martedì	mercoledì	giovedì	venerdì	sabato	domenica
5h di guida senza pausa, per due volte, quindi per due volte c.8 art.174 con 168 euro+ 2 punti.	Nessuna.	Non si può far risultare lettino mentre si sta svolgendo un lavoro non di guida (art.19 legge 727/1978 con 52 euro).	Superamento 6h di lavoro senza pausa (art.5-9 D.lg 234/2007 con 100 euro). Manca il riposo giornaliero tra giovedì e venerdì, la funzione traghetto con lettino è stata usata per 10h e ci sono 2h di movimento tra imbarco e sbarco, quindi c.6 art.174 con 433 euro + 10 punti.		Nessuna.	Nessuna.