



FAQ

Rientro del conducente

1. *Come va inteso e applicato l'obbligo di rimpatrio del conducente a "casa"? Quali sono i rispettivi obblighi e diritti del datore di lavoro e del conducente?*

L'obiettivo della misura è migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti nel trasporto su strada evitando che trascorrono periodi eccessivamente lunghi su strada.

L'obbligo è per l'impresa di trasporto di organizzare il lavoro dei conducenti in modo tale che possano tornare entro ogni periodo di 3 o 4 settimane consecutive (a seconda che il conducente abbia avuto due riposi settimanali ridotti consecutivi) .

L'articolo 8, paragrafo 8 bis, del regolamento fa riferimento a due possibili luoghi di rimpatrio che devono essere offerti e organizzati dal datore di lavoro, vale a dire la sede operativa del datore di lavoro in cui il conducente ha sede normalmente nello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro, o il luogo del conducente di residenza quando quest'ultimo è diverso dal luogo di stabilimento del datore di lavoro.

Come affermato dal considerando (14) del regolamento, "[...] I conducenti sono liberi di scegliere dove trascorrere il loro periodo di riposo", spetta al conducente scegliere tra le due opzioni offerte dal datore di lavoro. Ciò implica che il conducente non può essere obbligato dal datore di lavoro a scegliere lo stabilimento del datore di lavoro come luogo di ritorno.

Può sorgere il dubbio nel caso in cui il conducente non esprima una scelta tra queste due possibilità. In questo caso il datore di lavoro può scegliere tra le due opzioni, secondo quanto ritenuto più conveniente. La prova in questo contesto includerebbe un invito (ad esempio, email), inviato al conducente cui non è stato dato seguito, a scegliere tra la residenza o il centro operativo dell'impresa.

Questione diversa è dove alla fine il conducente trascorre il suo riposo. A tal proposito, il regolamento non prescrive un luogo particolare e non può esserci alcuna violazione del diritto dell'UE su questo punto. Detto questo, il datore di lavoro deve offrire le possibilità di ritorno come prescritto dal regolamento. La norma stabilisce un obbligo di natura organizzativa, unito all'obbligo di conservare la relativa documentazione per i controlli da parte delle autorità competenti.

Sebbene l'autista possa scegliere il proprio luogo di riposo, non ha alcuna possibilità di esonerare il datore di lavoro dai suoi obblighi di organizzare il lavoro consentendo il regolare ritorno a "casa". Tale obbligo per l'impresa di trasporto permane, qualunque cosa dichiari il conducente.

In sintesi, il datore di lavoro è obbligato a offrire al conducente la possibilità di tornare al suo luogo di residenza o alla sede operativa del datore di lavoro in cui ha sede normalmente il conducente, attraverso un'adeguata organizzazione del lavoro. Tale organizzazione deve essere intrapresa attivamente, senza particolari richieste da parte del conducente. Per quanto riguarda il luogo concreto di riposo, questo è un aspetto che il conducente deve considerare e non richiede al datore di lavoro né al conducente di conservare alcuna prova particolare.

Ad esempio, un autista polacco residente in Slovacchia e alle dipendenze di una società stabilita in Polonia effettua operazioni di trasporto tra Francia e Spagna. Il datore di lavoro deve offrire la scelta all'autista e organizzare il lavoro, di conseguenza, in modo da consentire all'autista di tornare regolarmente al luogo di residenza (Slovacchia) o al centro operativo dell'azienda (Polonia). Il conducente può tuttavia informare il datore di lavoro della sua decisione di cogliere l'opportunità di una pausa per recarsi in un altro luogo, ad es. sud dell'Italia per le vacanze. Dopo la pausa, l'autista si recherà direttamente dal luogo in cui si è riposato in Italia al luogo in cui riprenderà a lavorare (Spagna o Francia).

2. In che modo l'impresa di trasporto può dimostrare di aver organizzato il lavoro in modo tale che il conducente abbia la possibilità di ritornare al luogo di residenza o alla sede operativa dell'impresa?

Le imprese di trasporto utilizzano le registrazioni del tachigrafo, i turni di servizio dei conducenti o altra documentazione per dimostrare il rispetto dell'obbligo di organizzare il rimpatrio del conducente (considerando 14 del regolamento (CE) n. 561/2006). Altra documentazione comprovante che il datore di lavoro ha offerto al conducente un'effettiva possibilità di tornare al luogo di residenza o al centro operativo dell'impresa potrebbe includere, ad esempio, biglietti o qualsiasi altra prova di altre disposizioni di viaggio (ad esempio una prova che un l'autista è tornato "a casa" con un mini-bus fornito da un datore di lavoro).

Le prove devono essere conservate presso la sede dell'impresa ed essere presentate se richiesto dalle autorità di controllo dello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro o dalle autorità di controllo di qualsiasi altro Stato membro. Al conducente non dovrebbe essere richiesto di possedere tali prove, né di possedere prove del luogo in cui ha trascorso un regolare riposo settimanale o una pausa più lunga. Dopo aver effettuato un controllo su strada, le autorità di controllo potrebbero ad esempio decidere di richiedere ulteriori informazioni sull'attività di un conducente alle autorità dello Stato membro in cui è stabilita l'impresa di trasporto su strada. Il regolamento (CE) n. 561/2006 e la direttiva 2006/22 / CE prevedono che gli Stati membri si assistano reciprocamente nell'applicazione del regolamento e nel controllo del rispetto dello stesso.

L'obbligo del datore di lavoro di consentire un ritorno regolare di un conducente è di natura organizzativa, combinato con l'obbligo di conservare i registri corrispondenti per i controlli da parte delle autorità competenti. Pertanto, una dichiarazione / rinuncia firmata da un conducente (ad esempio, nell'ambito di un contratto di lavoro o una dichiarazione di rinuncia anticipata al diritto di ritorno, ovvero prima che il conducente riceva un'offerta dal datore di lavoro) che rinuncia al diritto di scelta un ritorno "a casa" non può esonerare il datore di lavoro dall'obbligo di offrire una reale possibilità di rientro, né dall'obbligo di organizzare di conseguenza il lavoro.

3. Chi dovrebbe sostenere le spese di viaggio di un conducente per tornare alla sede operativa dell'impresa o al luogo di residenza?

Se un conducente termina il suo periodo di lavoro in uno dei due luoghi di sua scelta per il ritorno o nelle vicinanze di uno di questi luoghi, non ci sono costi di viaggio aggiuntivi per il datore di lavoro.

Nel caso in cui il periodo lavorativo che precede il rientro in uno dei due luoghi termini in un luogo distante dal luogo di rientro prescelto, l'obbligo del datore di lavoro di organizzare il rientro dei conducenti include una responsabilità finanziaria a copertura delle spese di viaggio.

Quando un conducente decide di non beneficiare dell'offerta del datore di lavoro di tornare al luogo di residenza del conducente o al centro operativo del datore di lavoro e decide di trascorrere il periodo di riposo in un altro luogo, le spese di viaggio da e verso questo luogo dovrebbero essere coperte dal conducente. Gli stessi principi si applicano ai conducenti che hanno la residenza in un paese terzo e che sono impiegati dalla società stabilita nell'UE.

4. La disposizione è applicabile agli autotrasportatori autonomi? Come può un autotrasportatore autonomo dimostrare di aver adempiuto all'obbligo di rientro nel luogo di residenza o presso la sede operativa dell'impresa?

I lavoratori effettivamente autonomi non rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 8 bis. Tuttavia, una persona che viene dichiarata meramente lavoratore autonomo ma la cui situazione soddisfa le condizioni che caratterizzano un rapporto di lavoro con un'altra persona (fisica o giuridica), deve invece essere considerata come lavoratore subordinato ai fini dell'articolo 8, paragrafo 8 bis e è quindi coperto da questa disposizione.

Divieto di riposo settimanale regolare in cabina

5. Cosa costituisce una sistemazione adeguata (anche per genere maschile/femminile) per poter svolgere i periodi di riposo settimanale regolari?

La normativa chiarisce che i riposi settimanali regolari di almeno 45 ore devono essere effettuati in alloggi che abbiano adeguati servizi igienici e adatti per dormire, non potendo essere svolti tali riposi, nella cabina del veicolo.

Non esiste una definizione né un elenco di criteri per definire la nozione di sistemazione adeguata nella legislazione ed è importante lasciare flessibilità sul tipo di sistemazione che i conducenti possono utilizzare. Tuttavia, l'articolo 8, paragrafo 8, richiede chiaramente che l'alloggio offra servizi igienici e posti letto adeguati. Le strutture dovrebbero lasciare abbastanza privacy per ogni individuo.

Diversi tipi di sistemazione possono soddisfare tali criteri, ad esempio un hotel, un appartamento in affitto di motel o una casa privata.

6. Quali prove deve presentare un conducente a un controllore per dimostrare che non ha trascorso il normale riposo settimanale nel camion ma in una sistemazione adeguata?

L'articolo 34, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 165/2014 specifica che gli Stati membri non impongono ai conducenti l'obbligo di presentare alcun modulo che attesti le attività dei conducenti lontano dal veicolo. Ciò copre anche una situazione di riposo settimanale regolare fuori dal veicolo. Pertanto, le forze dell'ordine non possono richiedere ai conducenti documenti comprovanti che il loro riposo settimanale regolare precedente il controllo su strada non è stato trascorso nel veicolo.

I conducenti o i datori di lavoro possono essere multati solo per il mancato rispetto del divieto di svolgere il riposo settimanale regolare (o il riposo di oltre 45 ore effettuate per recupero) nel veicolo quando i loro conducenti vengono sorpresi a svolgere un riposo settimanale regolare all'interno del veicolo al momento del controllo.

Norme per i traghetti/treni

7. Un conducente che accompagna un veicolo trasportato su traghetto o treno, per un viaggio di 8 ore o più, e con accesso a una cabina letto, deve svolgere le restanti parti del periodo di riposo settimanale regolare in una sistemazione adeguata o ha la possibilità di trascorrerle nel veicolo?

No, l'autista non può, prima dell'imbarco e/o dopo lo sbarco dal traghetto/treno, trascorrere una parte del suo regolare riposo settimanale nel veicolo.

Riposo settimanale ridotto (24H)

8. Quando un conducente ha effettuato consecutivamente 2 periodi di riposo settimanale ridotti, i due periodi di compensazione possono essere collegati separatamente ad altri periodi di riposo di almeno 9 ore ed eseguiti durante il trasporto internazionale?

L'articolo 8, paragrafo 6 ter, del regolamento specifica chiaramente che il riposo settimanale regolare effettuato dopo due riposi settimanali ridotti deve essere preceduto dal resto preso a compensazione dei due riposi settimanali ridotti consecutivi precedenti e non da altre attività (guida o altro tipo di lavoro). Pertanto, i 2 periodi di compensazione devono essere presi in blocco e attaccati al riposo settimanale regolare obbligatorio a seguito dei 2 riposi settimanali ridotti consecutivi.

Circostanze eccezionali per le deroghe ai periodi di guida

9. Quali sono le circostanze eccezionali in cui il conducente può superare il tempo di guida giornaliero e settimanale? Come controllare tali circostanze eccezionali?

Il superamento dei periodi di guida giornalieri e/o settimanali è consentito esclusivamente per permettere al veicolo di raggiungere un luogo di sosta adeguato e nella misura necessaria a garantire la sicurezza delle persone, dei veicoli o del suo carico, o in circostanze eccezionali nei casi in cui un conducente deve raggiungere il proprio luogo di residenza o la sede operativa del datore di lavoro per prendere un periodo di riposo settimanale o un periodo di riposo settimanale regolare. Queste due nuove deroghe possono essere utilizzate quando, a causa di circostanze impreviste indipendenti dalla volontà del conducente o dell'operatore (condizioni meteorologiche, congestione, ritardi ai punti di carico/scarico, ecc.), un conducente non è in grado di raggiungere uno dei luoghi sopra indicati per un riposo settimanale senza violare le regole sui riposi giornalieri o settimanali.

Ad esempio, un conducente di un paese periferico impegnato in un lungo viaggio internazionale che, a causa di circostanze impreviste che hanno ritardato il viaggio, non è in grado di raggiungere il suo luogo di residenza, basandosi su questa disposizione non avrebbe bisogno di trascorrere 45 ore di un riposo settimanale regolare in un altro luogo non lontano dal luogo di residenza.

Come indicato nel nuovo comma 4 dell'articolo 12 del Regolamento, il conducente è tenuto a indicare manualmente sulla scheda o sul foglio di registrazione il motivo del superamento dei tempi di guida. Questo lo rende responsabile delle informazioni inserite.

L'estensione dei tempi di guida nelle circostanze eccezionali di cui sopra non deve comportare una riduzione del periodo di riposo successivo a tale deroga. Come stabilito nel nuovo paragrafo 5 dell'articolo 12 del regolamento, qualsiasi deroga dovrà essere compensata da un periodo di riposo equivalente preso in blocco con qualsiasi periodo di riposo, entro la fine della terza settimana successiva alla settimana durante la quale la deroga è stata applicata.

10. Un conducente che supera il tempo di guida giornaliero e settimanale a causa di circostanze eccezionali può superare anche il limite massimo di 90 ore di guida bisettimanale?

No, la nuova normativa non consente ai conducenti di derogare al massimo bisettimanale di guida di 90 ore di cui all'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006.

Il nuovo paragrafo 2 dell'articolo 12 del regolamento esplicita chiaramente i casi di possibile deroga ma il conducente deve, in ogni caso, rispettare il limite massimo di 90 ore di guida ogni due settimane.

Ad esempio, un conducente che ha guidato per 56 ore in una data settimana (settimana 1) può guidare altre due ore dopo aver preso una pausa di 30 minuti per raggiungere la sua casa per riposarsi regolarmente. Nella settimana successiva (settimana 2), il conducente dovrà assicurarsi di non guidare per più di 32 ore. Questa estensione di due ore dovrà essere compensata da un equivalente periodo di riposo preso in blocco prima della fine della terza settimana successiva alla settimana 1.

Multipresenza

11. *Un conducente coinvolto in attività di multipresenza è obbligato a fare una pausa di 45 minuti nel veicolo in movimento? La pausa può durare più di 45 minuti?*

Un conducente coinvolto in operazioni in multipresenza non è obbligato a fare una pausa di 45 minuti nel veicolo in movimento: spetta al conducente scegliere se fare o meno una pausa in un veicolo in movimento o fuori dal veicolo.

La pausa può certamente essere più lunga di 45 minuti se viene effettuata all'esterno del veicolo. La pausa di un veicolo in movimento deve essere una pausa di 45 minuti presi in blocco, come stabilito nel nuovo (terzo) paragrafo dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 561/2006. Il tempo rimanente trascorso nel veicolo seduto accanto a un conducente che guida effettivamente quel veicolo deve essere registrato come periodo di disponibilità, come specificato all'articolo 3, lettera b), terzo comma, della direttiva 2002/15 / CE.

Attraversamento di frontiera

12. *Quando inizia ad applicarsi l'obbligo di registrazione manuale dei valichi di frontiera?*

L'obbligo si applica dal 20 agosto 2020 ai veicoli dotati di tachigrafo analogico e dal 2 febbraio 2022 ai veicoli dotati di tachigrafo digitale. Il conducente deve fermarsi alla fermata più vicina possibile al confine o subito dopo l'attraversamento. Se l'attraversamento del confine di uno Stato membro avviene su un traghetto o un treno, l'autista deve inserire il simbolo del paese nel porto o nella stazione di arrivo. È anche importante notare che, dal 20 agosto 2020, i conducenti di veicoli dotati di tachigrafo analogico sono tenuti a registrare il simbolo dei paesi in cui è iniziato e terminato il periodo di lavoro giornaliero, come già accadeva per i veicoli dotati di un tachigrafo digitale.

Riportiamo il link: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/mobility-package-qa_en da cui reperire tutte le domande e risposte in commento.

Riferimenti:

Area Ambiente, Sicurezza e Trasporti – trasporti@confindustria.umbria.it

Andrea Dominici - T. 0744 443418 - C. 338 6278499 - dominici@confindustria.umbria.it

Andrea Di Matteo - T. 075 5820227 - C. 335 1215606 - dimatteo@confindustria.umbria.it