

La nuova disciplina dell'orario dei lavoratori mobili

Claudio Infriccioli e Francesco Paesani *Ispettori del lavoro, DPL di Ascoli Piceno*

Lemanazione del Dlgs 19 novembre 2007, n. 234 (G.U. n. 292 del 17 dicembre 2007) finalmente recepisce in Italia la disciplina della Direttiva 2002/15/Ce, innalzando significativamente i livelli di tutela e sicurezza della categoria dei lavoratori mobili, e armonizzando le condizioni di concorrenza fra le imprese di trasporto. Un primo esame delle norme di attuazione consente di apprezzare le novità introdotte dal 1° gennaio 2008, evidenziandone l'impatto sulle imprese interessate

Le norme sull'orario di lavoro dei lavoratori mobili, introdotte - a partire dal 1° gennaio 2008 - dal Dlgs n. 234/2007 di recepimento della direttiva 2002/15/Ce⁽¹⁾, vanno a colmare uno spazio volutamente lasciato aperto, nell'ambito della disciplina generale dell'orario di lavoro, dall'articolo 2 del Dlgs n. 66/2003.

Quest'ultimo, com'è noto, pone fra le categorie escluse dal proprio campo di applicazione, proprio quella «dei lavoratori mobili per quanto attiene ai profili di cui alla direttiva 2002/15/Ce», mentre per gli *altri* lavoratori mobili (quelli non compresi nel campo di applicazione della citata direttiva), la disciplina dell'orario di lavoro di cui al Dlgs n. 66/2003 non si applica integralmente, dovendo scontare le deroghe di cui all'articolo 17 del citato decreto legislativo.

In un quadro normativo così articolato, l'attuazione della direttiva 2002/15/Ce era ormai divenuta essenziale, se non altro per completare quella parte di disciplina dell'orario di lavoro degli autisti, che senza i necessari interventi attuativi ri-

schiava di rimanere confinata al mero rispetto dei tempi di guida, delle interruzioni e dei riposi prescritti dal regolamento n. 561/2006, privando di adeguata considerazione il tempo di lavoro complessivamente prestato dal conducente di autoveicoli nello svolgimento delle proprie mansioni. Tanto più che la recente introduzione del cronotachigrafo digitale quale strumento di rilevazione dell'attività lavorativa del conducente di autoveicoli dovrebbe garantire - attraverso un corretto utilizzo del dispositivo - l'esatta misurazione dei tempi dedicati dall'autista alla guida, al lavoro, alla disponibilità e al riposo⁽²⁾.

Vista l'imminente entrata in vigore delle norme del Dlgs n. 234/2007 (1° gennaio 2008), nelle note che seguono si esamineranno soltanto gli aspetti di più immediata applicazione della nuova disciplina, rinviando ad un successivo commento le norme sugli autotrasportatori autonomi, la cui entrata in vigore è differita al 23 marzo 2009.

Campo di applicazione

Rispecchiando fedelmente l'analoga previsione contenuta nella direttiva 2002/15/Ce, l'articolo 2 del Dlgs n. 234/2007 in commento limita il proprio campo di applicazione «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. 561/2006 oppure, in difetto, dall'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (Aetr)»⁽³⁾.

Il presente lavoro è frutto di una riflessione comune tra gli Autori. Si segnala, con riferimento alla circolare del 18 marzo 2004 del Ministero del lavoro, che le considerazioni espresse sono frutto esclusivo del pensiero degli Autori e non hanno carattere in alcun modo impegnativo per l'Amministrazione alla quale appartengono.

- (1) Il recepimento della direttiva 2002/15/Ce, inizialmente fissato per il 23 marzo 2005 (art. 14 della citata direttiva), è avvenuto a seguito della delega contenuta nella legge 20 giugno 2007, n. 77.
- (2) Per un commento al reg. (Ce) n. 561/2006, anche alla luce dell'introduzione del tachigrafo digitale, si rinvia a F. Paesani-C. Infriccioli, *La nuova disciplina europea dei tempi di guida nei trasporti su strada*, in *Guida al Lavoro* n. 16/2007, pp. 58 ss. Per un quadro complessivo della disciplina dell'orario di lavoro alle soglie del recepimento della direttiva 2002/15/Ce, si veda anche, degli stessi Autori, *Autotrasporto. L'orario di lavoro tra norma europea, nazionale e collettiva*, in *il Corriere delle Paghe* n. 11/2007, pp. 14 ss.
- (3) Il riferimento alle imprese stabilite in uno Stato membro dell'Unione Europea è da intendersi limitato al territorio nazionale, all'interno del quale vigono le norme attuative.

Le eccezioni al campo di applicazione del Dlgs n. 234/2007 (art. 3, reg. (Ce) n. 561/2006)

- a) veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri;
- b) veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 40 chilometri orari;
- c) veicoli di proprietà delle Forze armate, della Protezione civile, dei Vigili del fuoco e delle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico o da questi noleggiati senza conducente, nel caso in cui il trasporto venga effettuato nell'ambito delle funzioni proprie di questi servizi e sotto la loro responsabilità;
- d) veicoli, compresi quelli usati per operazioni di trasporto non commerciale di aiuto umanitario, utilizzati in situazioni di emergenza o in operazioni di salvataggio;
- e) veicoli speciali adibiti ad usi medici;
- f) carri attrezzi specializzati che operano entro un raggio di 100 km dalla propria base operativa;
- g) veicoli sottoposti a prove su strada a fini di miglioramento tecnico, riparazione o manutenzione, e veicoli nuovi o trasformati non ancora messi in circolazione;
- h) veicoli o combinazioni di veicoli, di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di merci;
- i) veicoli commerciali che rientrano nella categoria dei veicoli storici a norma della legislazione dello Stato membro nel quale circolano e sono utilizzati per il trasporto non commerciale di passeggeri o di merci.

Le norme del Dlgs n. 234/2007 trovano, dunque, applicazione per le medesime fattispecie contemplate dall'art. 2, reg. (Ce) n. 561/2006, e cioè nei trasporti su strada di merci e di persone effettuati, rispettivamente, da:

- veicoli di *massa massima ammissibile*, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate;
- veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine.

Eccezioni al campo di applicazione

Analogo discorso deve farsi per le eccezioni al campo di applicazione del Dlgs n. 234/2007, che sono quelle di cui all'articolo 3 del reg. (Ce) n. 561/2006 (si veda l'elenco sopra riportato nel riquadro).

In tutti i casi di trasporti esclusi dal regolamento, parallelamente non trova applicazione il decreto legislativo in esame, per cui ad essi deve applicarsi la disciplina del Dlgs n. 66/2003, con le deroghe di cui all'articolo 17.

Definizioni

Anche la norma del Dlgs n. 234/2007 dedicata alle *definizioni* (art. 3), rispecchia - a grandi linee - la corrispondente disposizione della direttiva 2002/15/Ce.

Ad eccezione delle definizioni dei *tempi di inattività* e dei *contratti collettivi di lavoro*, introdotte *ex novo* dal legislatore nazionale, gli altri termini contemplati dall'articolo 3 del citato Dlgs n. 234/2007 sono infatti *ripresi* dalle corrispondenti definizioni della direttiva europea, cui si riporta - pressoché integralmente.

Lavoratore mobile

Limitandosi ai concetti di più immediato impatto applicativo, si deve innanzitutto evidenziare come la definizione di *lavoratore mobile*, unico destinatario delle norme del Dlgs n. 234/2007 (art. 2), includa sia gli autisti di imprese di trasporto di merci e persone per *conto terzi*, sia i conducenti di autoveicoli dipendenti da imprese che effettuano trasporti per *conto proprio*⁽⁴⁾.

Orario di lavoro

L'orario di lavoro è definito come il «periodo com-

(4) Ciò ha un impatto notevole sulla realtà di moltissime imprese, non di trasporto c/terzi, che sono ora soggette alla speciale disciplina di orario, per i lavoratori adibiti al trasporto di merci *conto proprio*, su mezzi rientranti nell'art. 2 del reg. (Ce) n. 561/2006. La stessa norma include nella definizione di *lavoratore mobile* anche gli apprendisti addetti ai trasporti, equiparazione che trova una diretta applicazione nell'art. 6 del Dlgs n. 234/2007, sui *periodi di riposo*.

preso fra l'inizio e la fine del lavoro durante il quale il lavoratore mobile è sul posto di lavoro, a disposizione del datore di lavoro ed esercita le sue funzioni o attività» [art. 3, lettera a)].

Esso ricomprende, quindi, oltre al «tempo dedicato a tutte le operazioni di autotrasporto» (guida, carico, scarico, supervisione salita e discesa passeggeri, pulizia, manutenzione tecnica del veicolo, ecc.), anche «i periodi di tempo durante il quale il lavoratore non può disporre liberamente del proprio tempo» (ad esempio: periodi di attesa per carico o scarico, qualora non se ne conosca in anticipo la durata probabile). Sono invece esclusi dal computo dell'orario di lavoro le interruzioni della guida (art. 7, reg. n. 561/2006), i riposi intermedi (art. 5, Dlgs n. 234/2007) e i tempi di *disponibilità*. Questi ultimi, a differenza dei tempi di presenza a *disposizione*, sono i periodi durante i quali il lavoratore mobile, «pur non dovendo rimanere sul posto di lavoro, deve tenersi a disposizione per rispondere ad eventuali chiamate» [art. 3, lettera b)]. Viene confermato il concetto di settimana fissa [*periodo compreso fra le ore 00,00 del lunedì e le ore 24,00 della domenica*: art. 3, lett. g)], già adottato dal reg. n. 561/2006, mentre il lavoro notturno è definito come quello prestato durante «un periodo di almeno quattro ore consecutive tra le ore 00,00 e le ore 7,00» [art. 3, lett. h) e i)].

Durata massima settimanale della prestazione di lavoro

La norma sulla durata massima della settimana lavorativa (art. 4) pone limiti stringenti alle prestazioni degli autisti, rafforzando i *paletti* già posti ai tempi di guida dal reg. (Ce) n. 561/2006.

Se questo, infatti, pone un limite alla guida settimanale e bisettimanale, rispettivamente di 56 e di 90 ore di guida (art. 6, reg. n. 561/2006), l'articolo 4, comma 1, del Dlgs n. 234/2007 fissa un *teito* alla *durata media* della *settimana lavorativa*, che - sommando alle ore di guida il tempo dedicato a tutte le altre operazioni di autotrasporto - *non può superare le quarantotto ore* complessive.

La stessa norma consente, tuttavia, di estendere la *durata massima* della settimana lavorativa a sessanta ore, «solo se su un periodo di quattro mesi la media delle ore di lavoro non supera il limite delle quarantotto ore settimanali».

Il periodo di calcolo della media può, inoltre, essere esteso fino a sei mesi dalla contrattazione collettiva nazionale, la quale - in presenza di particolari ragioni tecniche o esigenze connesse con l'organizzazione del lavoro - può anche determinare una diversa durata media e massima dell'orario di lavoro, sempre «nel rispetto dei principi generali

della protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori» (art. 4, comma 3, Dlgs n. 234/2007). Il limite alla durata media e massima della settimana lavorativa va rispettato anche nel caso in cui l'autista sia assunto presso più datori di lavoro. In tal caso, l'ultimo datore di lavoro ha l'obbligo di richiedere per iscritto all'autista il numero di ore di lavoro prestate presso altre imprese, e il lavoratore mobile ha l'obbligo di fornirle, sempre per iscritto (art. 4, ultimo comma, Dlgs n. 234/2007).

Riposi intermedi e periodi di riposo

Altra novità di rilievo è rappresentata dall'obbligo di effettuare un riposo intermedio, qualora la prestazione lavorativa si protragga per più di sei ore *consecutive* (art. 5, Dlgs n. 234/2007).

Il riposo, che deve essere di almeno 30 minuti per una prestazione di lavoro di durata compresa fra 6 e 9 ore, deve durare almeno 45 minuti per una prestazione lavorativa superiore alle 9 ore.

È, inoltre, ammessa la possibilità di frazionare il riposo intermedio in più periodi di almeno 15 minuti. Anche tale disposizione rafforza i vincoli alla durata della guida di cui all'articolo 7 del reg. n. 561/2006, estendendo l'obbligo del riposo al complesso dell'attività lavorativa dell'autista.

Per tutti gli altri periodi di riposo spettanti agli autisti, l'articolo 6 del Dlgs n. 234/2007 sostanzialmente rinvia alla disciplina di cui agli articoli 8 e 9 del regolamento n. 561/2006 (riposi giornalieri e settimanali), confermandone l'applicazione anche per gli apprendisti lavoratori mobili.

Lavoro notturno

L'articolo 7, comma 1, del Dlgs n. 234/2007 pone un preciso limite di durata allo svolgimento di lavoro notturno da parte degli autisti.

Qualora almeno 4 ore consecutive del lavoro da questi prestato ricadano nella fascia oraria 00,00-07,00 (*notte*), la durata della prestazione non può superare le 10 ore, «per ciascun periodo di ventiquattro ore».

Il legislatore delegato, peraltro, non ha recepito, in materia di lavoro notturno, l'articolo 8 della direttiva 2002/15/Ce, per cui il limite di durata al lavoro notturno non è derogabile dalla contrattazione collettiva.

L'articolo 7 prevede, inoltre, al comma 2, che il lavoro notturno sia indennizzato in base a quanto previsto dal contratto collettivo di lavoro applicato, purché il metodo di indennizzo prescelto sia tale da non compromettere la sicurezza stradale.

Le sanzioni nei Dlgs n. 234/2007

Violazione	Sanzione
<p>Art. 4. Durata massima settimanale: Per aver fatto superare, al lavoratore mobile,</p> <ul style="list-style-type: none"> - quarantotto ore di lavoro settimanali, in presenza di una durata media settimanale calcolata su un periodo di 4 mesi (estensibile dai contratti collettivi nazionali di lavoro, stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative, fino ad un periodo massimo di 6 mesi), superiore alle quarantotto ore settimanali; - sessanta ore di lavoro settimanali, in presenza di una durata media settimanale calcolata su un periodo di 4 mesi (estensibile dai contratti collettivi nazionali di lavoro, stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative, fino ad un periodo massimo di 6 mesi), non superiore alle quarantotto ore settimanali. 	<p>Art. 9, comma 1. 1) Sanzione amministrativa da € 130 a € 780 per ogni lavoratore e per ciascun periodo nel caso di superamento della durata massima settimanale fino al 10% della durata consentita. 2) Sanzione amministrativa da € 260 a € 1.560 per ogni lavoratore e per ciascun periodo nel caso di superamento della durata massima settimanale oltre il 10% della durata consentita.</p>
<p>Art. 5. Riposi intermedi: per aver fatto prestare al lavoratore mobile più di sei ore consecutive di lavoro senza un riposo intermedio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di almeno 30 minuti (frazionabili in periodi non inferiori a 15 minuti ciascuno), se le ore di lavoro sono comprese fra sei e nove ore; - di almeno 45 minuti (frazionabili in periodi non inferiori a 15 minuti ciascuno), se le ore di lavoro superano le nove ore. 	<p>Art. 9, comma 2. Sanzione amministrativa da € 103 a € 300.</p>
<p>Art. 6. Periodi di riposo: per non aver fatto usufruire, agli apprendisti lavoratori mobili, gli stessi periodi di riposo spettanti agli altri lavoratori mobili, ai sensi del regolamento (Ce) n. 561/2006.</p>	<p>Art. 9, comma 3. Sanzione amministrativa da € 105 a € 630.</p>
<p>Art. 7, comma 1. Lavoro notturno: per aver fatto superare, al lavoratore mobile, dieci ore di lavoro in un periodo di ventiquattro ore, svolgendo lavoro notturno (prestando almeno quattro ore consecutive di lavoro, nel periodo dalle 00,00 alle 07,00).</p>	<p>Art. 9, comma 4. Sanzione amministrativa da € 300 a € 900 per ogni lavoratore e per ciascuna giornata.</p>
<p>Art. 8. Informazione e registri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - (comma 1) per non aver informato il/i lavoratore/i mobile/i sulle disposizioni nazionali, del regolamento interno dell'impresa e degli accordi tra le parti sociali, dei contratti collettivi e dei contratti aziendali stipulati sulla base del Dlgs n. 234/2007; - (comma 2) per non aver registrato l'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto; - (comma 2) per non aver conservato il registro dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili, per almeno 2 anni dopo la fine del relativo periodo; - (comma 2) per non aver rilasciato, su richiesta del lavoratore, copia della registrazione effettuata sul registro dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili; - (comma 3) per non aver tenuto il registro dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili presso la sede legale dell'impresa; - (comma 3) per non aver vidimato presso la Direzione provinciale del lavoro territorialmente competente, il registro dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili; - (comma 3) per non aver rispettato, relativamente al registro dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili, gli obblighi di tenuta e registrazione di cui agli artt. 20, 21, 25 e 26 del Dpr n. 1124/1965. 	<p>Art. 9, comma 5. Sanzione amministrativa da € 250 a € 1.500.</p>

Informazione e registri

Se le norme fin qui commentate pongono alcuni importanti limiti di durata alle prestazioni dei *lavoratori mobili*, l'articolo 8 del Dlgs n. 234/2007 introduce una serie di adempimenti procedurali e documentali a carico del datore di lavoro, che rappresentano delle novità assolute nel panorama degli obblighi formali connessi al rapporto di lavoro con gli autisti.

Innanzitutto, viene stabilito (art. 8, comma 1) un *obbligo di informare i lavoratori mobili* su tutte le disposizioni *pertinenti* al loro particolare *status*, secondo modalità stabilite dalla contrattazione collettiva (art. 8, comma 4).

Oltre alle disposizioni legislative (*in primis*, ovviamente, il Dlgs n. 234/2007, ma anche le altre norme di settore), il lavoratore dovrà quindi ricevere copia del regolamento interno dell'impresa, e degli eventuali contratti collettivi stipulati ai sensi del Dlgs n. 234/2007.

Registro dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili - Viene inoltre istituito (art. 8, comma 2) un apposito *registro dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili*.

Tale *registro*, che non sostituisce i fogli di registrazione (dischi cronotachigrafi) e i tabulati (da tachigrafo digitale) di cui all'articolo 14, p. 2, del regolamento Cee n. 3821/1985, va vidimato presso la Direzione provinciale del lavoro territorialmente competente, e deve essere tenuto presso la sede legale dell'impresa (art. 8, comma 3).

Si sottolinea come l'obbligo di tenuta di tale *registro* gravi non soltanto sulle imprese di trasporto *conto terzi*, ma su ogni ditta - anche se effettui trasporti in *conto proprio* - soggetta alle norme del Dlgs n. 234/2007.

Circa le modalità di tenuta e registrazione, il comma 3 dell'art. 8 espressamente rinvia agli articoli 20, 21, 25 e 26 del Dpr n. 1124/1965. I registri vanno conservati «per almeno due anni dopo la fine del relativo periodo». Viene, inoltre, ribadito che il datore di lavoro è il soggetto responsabile della registrazione dell'orario di lavoro (art. 8, comma 2). Infine, analogamente a quanto previsto dall'articolo 14, p. 2, reg. n. 3821/1985 per i dischi cronotachigrafi o i tabulati, il datore di lavoro è obbligato a rilasciare copia delle registrazioni di orario effettuate, su richiesta del lavoratore mobile interessato.

Le nuove sanzioni

in vigore dal 1° gennaio 2008

L'apparato sanzionatorio di cui al Dlgs n. 234 del 2007 in esame è piuttosto articolato, e punisce le violazioni a quasi tutti i precetti fissati dalle norme attuative⁽⁵⁾.

In via generale, va sottolineato come la responsabilità per le violazioni alle norme del Dlgs n. 234 del 2007 è posta a carico dell'impresa che effettua autotrasporto di merci e di persone per *conto proprio* o per *conto terzi* utilizzando lavoratori mobili, così come definiti dall'articolo 3, comma 1, lettera *d*) del decreto legislativo in esame.

Annotando brevemente l'articolo 9, e rinviando per il dettaglio delle singole ipotesi alla scheda sinottica pubblicata alla pagina precedente, può osservarsi innanzitutto come le sanzioni del decreto legislativo in esame sono aggiuntive rispetto a quelle previste per le violazioni ai tempi di guida di cui al regolamento (Ce) n. 561/2006.

Ciò è ribadito anche dal comma 6 dell'articolo 9, che fa salve le disposizioni contenute negli articoli 174 (durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose) e 178 (documenti di viaggio per trasporti professionali con veicoli non muniti di cronotachigrafo) del Dlgs n. 285/1992 (Codice della Strada).

Fra le ipotesi sanzionatorie di più *impellente* interesse vanno segnalate tutte quelle relative agli adempimenti informativi e documentali (*registro orario di lavoro lavoratori mobili*) di cui all'articolo 8 del Dlgs n. 234/2007, già operativi dal 1° gennaio 2008.

Si sottolineano, inoltre, alcune criticità applicative delle altre disposizioni di carattere sostanziale.

In particolare, dell'articolo 4 (*durata media e durata massima orario settimanale*) vanno approfondite le modalità di calcolo della media, e le conseguenze sanzionatorie del superamento della media quadrimestrale di 48 ore di lavoro settimanale da parte dell'autista; mentre dell'articolo 6 (*periodi di riposo*) è opportuno chiarire l'ambito di riferimento soggettivo.

Si sottolinea, infine, l'esclusione dalla tutela del Dlgs n. 234/2007, della violazione relativa alla mancata fruizione delle ferie, che non è punita da alcuna sanzione amministrativa nell'ambito delle norme dedicate ai *lavoratori mobili*⁽⁶⁾.

(5) L'art. 9 non prevede, infatti, alcuna sanzione per la violazione dell'art. 7, comma 2 (indennizzo del lavoro notturno sulla base di quanto previsto dal contratto collettivo di lavoro).

(6) Tale vuoto normativo non dipende dal legislatore italiano: nella direttiva 2002/15/Ce non c'è, infatti, alcuna disposizione in merito alla fruizione delle ferie da parte dei lavoratori mobili. Ciò non significa, ovviamente, assenza di tutela per il lavoratore mobile, potendosi comunque attivare - in caso di violazione - gli ordinari rimedi civilistici.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;
 Vista la legge 18 aprile 2005, n. 62, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee, legge comunitaria 2004;
 Vista la legge 20 giugno 2007, n. 77, recante delega legislativa per il recepimento delle direttive 2002/15/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, 2004/25/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004 e 2004/39/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, nonché per l'adozione delle disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo, 19 agosto 2005, n. 191, di attuazione della direttiva 2002/98/Ce;
 Visto l'articolo 2 del decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66, che esclude i lavoratori mobili dal campo di applicazione del decreto sull'organizzazione dell'orario di lavoro;
 Vista la direttiva 2002/15/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002 concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto;
 Visto il regolamento (Ce) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (Cee) n. 3821/1985 e (Ce) n. 2135/1998 e abroga il regolamento (Cee) n. 3820/1985 del Consiglio;
 Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 21 settembre 2007;
 Acquisiti i pareri delle competenti commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;
 Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 16 novembre 2007;
 Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dei trasporti e dell'economia e delle finanze;

Emana

il seguente decreto legislativo:

Articolo 1

Finalità

1. Il presente decreto, nel dare attuazione organica alla direttiva n. 2002/15/Ce del Consiglio e del Parlamento europeo, dell'11 marzo 2002, è diretto a regolamentare in modo uniforme su tutto il territorio nazionale, e nel pieno rispetto del ruolo della autonomia negoziale collettiva, i profili di disciplina del rapporto di lavoro connessi alla organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, per migliorare la tutela della salute, la sicurezza delle persone, la sicurezza stradale, nonché a ravvicinare maggiormente le condizioni di concorrenza.

Dlgs 19 novembre 2007, n. 234

(G.U. 17 dicembre 2007, n. 292)

Oggetto: Attuazione della direttiva 2002/15/Ce concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporti

Articolo 2

Campo di applicazione

1. 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. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, di seguito denominato: «regolamento (Ce) n. 561/2006», oppure, in difetto, dall'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (Aetr).

2. Salvo diverse disposizioni nazionali o comunitarie, le disposizioni contenute nel presente decreto si applicano agli autotrasportatori autonomi a decorrere dal 23 marzo 2009.

Articolo 3

Definizioni

1. Agli effetti delle disposizioni di cui al presente decreto si intende per:

a) orario di lavoro: ogni periodo compreso fra l'inizio e la fine del lavoro durante il quale il lavoratore mobile è sul posto di lavoro, a disposizione del datore di lavoro ed esercita le sue funzioni o attività, ossia:

1) il tempo dedicato a tutte le operazioni di autotrasporto. In particolare tali operazioni comprendono: la guida, il carico e lo scarico, la supervisione della salita o discesa di passeggeri dal veicolo, la pulizia e la manutenzione tecnica del veicolo, ogni altra operazione volta a garantire la sicurezza del veicolo e del carico e dei passeggeri o ad adempiere agli obblighi legali o regolamentari direttamente legati al trasporto specifico in corso, incluse la sorveglianza delle operazioni di carico e scarico, le formalità amministrative di polizia, di dogana, o altro;

2) i periodi di tempo durante i quali il lavoratore mobile non può disporre liberamente del proprio tempo e deve rimanere sul posto di lavoro, pronto a svolgere il suo lavoro normale, occupato in compiti connessi all'attività di servizio, in particolare i periodi di attesa per carico e scarico, qualora non se ne conosca in anticipo la durata probabile, vale a dire o prima della partenza o poco prima dell'inizio effettivo del periodo considerato, oppure conformemente alle condizioni generali negoziate tra le parti sociali;

3) sono esclusi dal computo dell'orario di lavoro i periodi di interruzione dalla guida di cui all'articolo 7 del regolamento (Ce) n. 561/2006, i riposi intermedi di cui all'articolo 5, i periodi di riposo di cui all'articolo 6 e, fatte salve le clausole di indennizzo o limitazione di tali periodi previste dalla contrattazione collettiva, i tempi di disponibilità di cui alla lettera b);

4) nel caso degli autotrasportatori autonomi, questa stessa definizione si applica al periodo compreso tra l'inizio e la fine del lavoro durante il quale l'autotrasportatore autonomo è sul posto di lavoro, a disposizione del cliente ed esercita le sue funzioni o attività, ad

eccezione delle mansioni amministrative generali non direttamente legate al trasporto specifico in corso;

b) tempi di disponibilità:

1) i periodi diversi dai riposi intermedi e dai periodi di riposo, durante i quali il lavoratore mobile, pur non dovendo rimanere sul posto di lavoro, deve tenersi a disposizione per rispondere ad eventuali chiamate con le quali gli si chiede di iniziare o riprendere la guida o di eseguire altri lavori. In particolare, sono considerati tempi di disponibilità i periodi durante i quali il lavoratore mobile accompagna il veicolo trasportato a bordo di una nave traghetto o di un treno ed i periodi di attesa alle frontiere e quelli dovuti a divieti di circolazione.

Tali periodi e la loro probabile durata devono essere comunicati al lavoratore mobile con preavviso, vale a dire o prima della partenza o poco prima dell'inizio effettivo del periodo considerato, oppure secondo le condizioni generali negoziate tra le parti sociali;

2) per i lavoratori mobili che guidano in squadre, il tempo trascorso a fianco del conducente o in una cuccetta durante la marcia del veicolo;

c) posto di lavoro:

1) il luogo in cui si trova lo stabilimento principale dell'impresa per la quale il lavoratore mobile svolge determinate mansioni, nonché i suoi vari stabilimenti secondari, a prescindere dal fatto che la loro ubicazione corrisponda o meno alla sede sociale o allo stabilimento principale dell'impresa;

2) il veicolo usato dalla persona che effettua operazioni mobili di autotrasporto per lo svolgimento delle sue mansioni;

3) qualsiasi altro luogo in cui sono svolte attività connesse con l'esecuzione del trasporto;

d) 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;

e) autotrasportatore autonomo: una persona la cui attività professionale principale consiste nel trasporto di persone e merci su strada dietro remunerazione ai sensi della legislazione comunitaria, in virtù di una licenza comunitaria o di un'altra autorizzazione professionale ad effettuare il suddetto trasporto, che è abilitata a lavorare per conto proprio e che non è legata ad un datore di lavoro da un contratto di lavoro o da un altro rapporto di lavoro di tipo gerarchico, che è libera di organizzare le attività in questione, il cui reddito dipende direttamente dagli utili realizzati e che è libera di intrattenere, individualmente o attraverso una cooperazione tra autotrasportatori autonomi, relazioni commerciali con più clienti. Gli autotrasportatori che non rispondono a tali requisiti sono soggetti agli stessi obblighi e beneficiano degli stessi diritti previsti per i lavoratori mobili dal presente decreto;

f) persona che effettua operazioni mobili di autotrasporto: un lavoratore mobile o un autotrasportatore autonomo che effettua tali operazioni;

g) settimana: il periodo compreso fra le ore 00,00 del lunedì e le ore 24,00 della domenica;

h) notte: un periodo di almeno quattro ore consecutive tra le ore 00,00 e le ore 7,00;

i) lavoro notturno: ogni prestazione espletata durante la notte;

l) tempi di inattività: tempi non lavorati che si alternano a periodi di lavoro effettivo e che si pongono tra l'inizio e la fine del lavoro, durante i quali il lavoratore può ricostituire le energie psicofisiche consumate nella prestazione;

m) contratti collettivi di lavoro: contratti collettivi stipulati da organizzazioni sindacali dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale.

Articolo 4

Durata massima settimanale della prestazione di lavoro

1. La durata media della settimana lavorativa non può superare le quarantotto ore. La durata massima della settimana lavorativa può essere estesa a sessanta ore solo se su un periodo di quattro mesi la media delle ore di lavoro non supera il limite di quarantotto ore settimanali.

2. Sono fatte salve le disposizioni stabilite dai contratti collettivi nazionali di lavoro stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative in presenza di ragioni tecniche, nonché di esigenze connesse con l'organizzazione del lavoro che oggettivamente comportano un diverso regime dell'orario di lavoro e che, nel rispetto dei principi generali della protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori, determinano una diversa durata massima e media dell'orario di lavoro; il periodo temporale utilizzabile quale termine di riferimento per calcolare la settimana lavorativa media non può in ogni caso essere esteso oltre i sei mesi.

3. I contratti collettivi nazionali di lavoro stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative definiscono le modalità e le ipotesi di applicazione delle disposizioni di cui al comma 2. Gli stessi contratti collettivi, alla data di applicazione del presente decreto agli autotrasportatori autonomi, provvedono conseguentemente ad armonizzare le citate modalità con quelle relative alla predetta categoria di lavoratori mobili.

4. La durata della prestazione lavorativa per conto di più datori di lavoro è pari alla somma di tutte le ore di lavoro effettuate. Il datore di lavoro deve chiedere per iscritto al lavoratore mobile il numero di ore di lavoro prestate ad altro datore di lavoro. Il lavoratore mobile deve fornire tali informazioni per iscritto.

Articolo 5

Riposi intermedi

1. Ferma restando la tutela prevista dal regolamento (Ce) n. 561/2006 ovvero, in difetto, dall'accordo Aetr, 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, di almeno quarantacinque minuti se supera le nove ore.

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

Articolo 6*Periodi di riposo*

1. Ai fini del presente decreto, gli apprendisti sono soggetti, per quanto riguarda i periodi di riposo, alle stesse disposizioni di cui beneficiano gli altri lavoratori mobili, in applicazione del regolamento (Ce) n. 561/2006 ovvero, in difetto, dell'accordo Aetr.

Articolo 7*Lavoro notturno*

1. Qualora sia svolto lavoro notturno, l'orario di lavoro giornaliero non deve superare le dieci ore per ciascun periodo di ventiquattro ore.

2. Il lavoro notturno è indennizzato sulla base di quanto previsto dal contratto collettivo di lavoro sempreché il metodo di indennizzo prescelto sia tale da non compromettere la sicurezza stradale.

Articolo 8*Informazione e registri*

1. I lavoratori mobili devono essere informati delle pertinenti disposizioni nazionali, del regolamento interno dell'impresa e degli accordi tra parti sociali, in particolare dei contratti collettivi e degli eventuali contratti aziendali stipulati sulla base del presente decreto legislativo.

2. Fermo restando quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 14 del regolamento (Cee) n. 3821/1985 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, l'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di auto-transporto deve essere registrato. I registri sono conservati per almeno due anni dopo la fine del relativo periodo. I datori di lavoro sono responsabili della registrazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili. Fermo restando quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 14 del citato regolamento (Cee) n. 3821/1985, se il lavoratore lo richiede, il datore di lavoro deve rilasciare copia della registrazione.

3. Ai registri di cui al comma 2, da tenersi presso la sede legale dell'impresa e vidimati dalla direzione provinciale del lavoro territorialmente competente, si applicano gli obblighi di tenuta e registrazione di cui agli articoli 20, 21, 25 e 26, Dpr 30 giugno 1965, n. 1124.

4. La contrattazione collettiva definisce le modalità di informazione di cui al comma 1.

Articolo 9*Sanzioni*

1. La violazione delle disposizioni previste dall'articolo 4 è punita con la sanzione amministrativa da euro 130 ad euro 780, per ogni lavoratore e per ciascun periodo cui si riferisce la violazione nel caso di superamento della durata massima settimanale fino al 10% della durata consentita e con la sanzione amministrativa da 260 euro a 1.560 euro per ogni lavoratore e per ciascun periodo cui si riferisce la violazione nel caso di superamento della durata massima settimanale oltre il 10% della durata consentita.

2. La violazione delle disposizioni previste dall'articolo 5 è punita con la sanzione amministrativa da euro 103 a euro 300.

3. La violazione delle disposizioni previste dall'articolo 6 è punita con la sanzione amministrativa da euro 105 ad euro 630.

4. La violazione delle disposizioni previste dall'articolo 7, comma 1, è punita con la sanzione amministrativa da euro 300 ad euro 900 per ogni lavoratore e per ciascuna giornata.

5. La violazione delle disposizioni previste dall'articolo 8 è punita con la sanzione amministrativa da euro 250 ad euro a 1.500.

6. Sono fatte salve le disposizioni di cui agli articoli 174 e 178 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Articolo 10*Disposizioni finali e transitorie*

1. Entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, unitamente al Ministro dei trasporti, convoca le organizzazioni dei datori di lavoro e le organizzazioni dei lavoratori maggiormente rappresentative al fine di verificare lo stato di attuazione del presente decreto nella contrattazione collettiva a livello nazionale.

2. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogate tutte le disposizioni legislative e regolamentari nella materia in esso disciplinata, salvo le disposizioni espressamente richiamate e le disposizioni aventi carattere sanzionatorio.

3. Gli accordi collettivi di cui all'articolo 4 possono essere realizzati entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Fino alla stipula dei predetti accordi si fa riferimento agli accordi esistenti.

Il Sole **24 ORE****SERVIZI SMS**
servizio in abbonamento**SUL TUO CELLULARE L'ESCLUSIVO SERVIZIO GUIDA AL LAVORO NEWS**

Servizio realizzato da Il Sole 24 Ore e A-Tono in collaborazione con TIM, VODAFONE, WIND e H3G per i rispettivi clienti (max 3 SMS/sett). Il costo di ogni SMS ricevuto è per i clienti TIM di 0,3098 € iva inclusa, per i clienti VODAFONE, WIND, 3 di 0,30 € iva inclusa.

Per disattivare il servizio LAVORO OFF al 48224.

Per Info www.ilsole24ore.com/mobile o 095/7365375.

