



FITA

Unione Nazionale Imprese di Trasporto

Sede Provinciale

27100 PAVIA – Viale Montegrappa 15

Tel (0382) 433111

Fax (0382) 578504 – E Mail : m.carvani@cnapavia.it

Pavia, 28 marzo 2017

Alle imprese di Autotrasporto

LORO SEDI

OGGETTO: MINISTERO DELL'INTERNO - Disposizioni in materia di corsi di formazione sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali ed analogici e in materia di istruzione dei conducenti e di controllo sulle attività degli stessi - NOTA PROT. 300/A/2438/17/111/20/3 DEL 24/03/2017

Il Ministero dell'Interno ha pubblicato una nota informativa **diffusa il 24 Marzo 2017** con la quale vengono date istruzioni agli organi di controllo su strada di **NON ELEVARE** neppure il verbale di contestazione (art. 174, co. 14) nel caso in cui l'autista abbia commesso **INFRAZIONI LIEVI** e, **nell'immediatezza del controllo e comunque prima della redazione del verbale, sia data prova di aver assolto agli oneri di formazione, istruzione e controllo** utilizzando i documenti previsti dal DD n.215/2016.

Il Ministero dell'Interno precisa poi che **per infrazioni lievi devono intendersi** quelle relative al Reg. CE 561/2006 definite come **INFRAZIONI MINORI - IM - nell'allegato III del Reg. (UE) 2016/403** di cui si riporta la tabella in allegato.

Ricordiamo che, il DD n.215/2016 introduce indicazioni affinché le imprese interessate possano fornire ai conducenti, **in maniera omogenea** su tutto il territorio nazionale, **formazione ed istruzioni adeguate sul buon funzionamento dei tachigrafi, nonché effettuare controlli regolari per garantire il rispetto di tale normativa** così come previsto dall'articolo 10, comma 2 del Regolamento CE 61/2006 e alle disposizioni del **Regolamento UE 165/2014, articolo 33, comma 1.**

L'articolo 33, comma 3, del citato Reg. 165, prevede poi che le imprese di autotrasporto **POSSONO ESSERE SOLLEVATE DALLA CORRESPONSABILITÀ** (art. 174, comma 14 Codice della Strada) **in materia di infrazioni** (in tema di tachigrafi) **commesse dai propri autisti** nel caso in cui: **GARANTISCANO AI PROPRI CONDUCENTI FORMAZIONE, ISTRUZIONI ED EFFETTUIANO I NECESSARI CONTROLLI PER IL BUON FUNZIONAMENTO DEI TACHIGRAFI.**

La nota evidenzia che, la **responsabilità dell'impresa**, per le infrazioni commesse dai conducenti, **può essere del tutto esclusa** quando, oltre a dimostrare di aver somministrato la specifica formazione, fornito i dipendenti di idonee istruzioni sul buon funzionamento del tachigrafo ed effettuato controlli periodici, **abbia organizzato la loro attività in modo che essi possano rispettare le disposizioni del Regolamento 165/2014 e del Capo II del Regolamento 561/2006: "Personale viaggiante, tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo"**.

In tutti gli altri casi, gli organi di controllo su strada provvederanno ad elevare il verbale e, se ne ricorrono le circostanze, **applicare l'articolo 174, comma 14:** l'impresa potrà fare ricorso al Prefetto o al Giudice di Pace.

In caso di ricorso, ai fini del suo accoglimento, oltre all'attività prevista dal DD 215/2016, per dimostrare che l'infrazione dell'autista non dipende da inefficienze organizzative imputabili all'impresa, **va valutata positivamente la produzione di un CONTRATTO DI TRASPORTO IN FORMA SCRITTA o di ISTRUZIONI SCRITTE compatibili con le norme in esame.** In tal caso si fa riferimento al **comma 4 dell'art. 7 del D. Legislativo 286/2005** che stabilisce che in caso di trasporto effettuato sulla base di un **CONTRATTO STIPULATO IN FORMA NON SCRITTA**, le **ISTRUZIONI SULLA CORRETTA ESECUZIONE DEL TRASPORTO DEVONO TROVARSI A BORDO DEL MEZZO**, contenute all'interno della scheda di trasporto o nella documentazione equivalente o allegate a quella ad essa equipollente.

Nella concertazione con il MIT per la pratica attuazione del Reg. 165/2014, tra gli **tra gli obiettivi** che la CNA Fita e le altre associazioni si erano prefisse, c'era quello di **introdurre un automatismo che sollevasse l'impresa dalla corresponsabilità a fronte della prova di aver assolto a tutti gli obblighi prescritti** dall'articolo 10, comma 2 del Regolamento CE 561/2006 e dalle disposizioni del **Regolamento UE 165/2014, articolo 33, comma 1.** **La nota** diffusa dal Ministero dell'Interno il 24 Marzo 2017, **rappresenta un primo passo verso questa direzione.** Data la particolare importanza del documento, nelle pagine seguenti si riporta il testo integrale.

Maurizio Carvani

Coordinatore provinciale CNA FITA

trasporto merci e persone

Allegato III
al regolamento 2016/403/UE del 18.3.2016

1. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006

BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ					
		IPG	IMG	IG	IM		
Periodi di guida							
Art. 6, paragrafo 1	Superamento del periodo di guida giornaliero di 9 ore in caso di mancata concessione dell'estensione a 10 ore	9 h < ... < 10 h				X	
		10 h < ... < 11 h			X		
		11 h < ...		X			
	Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 9 ore, senza osservare una pausa o un periodo di riposo di almeno 4,5 ore	13h30 < ... e senza interruzione/riposo	X				
		Superamento del periodo di guida giornaliero di 10 ore in caso di concessione dell'estensione	10 h < ... < 11 h				X
			11 h < ... < 12 h			X	
	12 h < ...		X				
	Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 10 ore, senza osservare una pausa o un periodo di riposo di almeno 4,5 ore	15 h < ... e senza interruzione/riposo	X				
Periodi di guida							
Art. 6, paragrafo 2		Superamento del periodo di guida settimanale	56 h < ... < 60 h				X
	60 h < ... < 65 h				X		
	65 h < ... < 70 h			X			
Superamento del 25 % o più del periodo di guida settimanale	70 h < ...	X					
	Art. 6, paragrafo 3	Superamento del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	90 h < ... < 100 h				X
			100 h < ... < 105 h			X	
105 h < ... < 112h30				X			
Superamento del 25 % o più del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	112h30 < ...	X					
	Interruzioni						
Art. 7	Superamento del periodo di guida ininterrotto di 4,5 ore prima di osservare una pausa	4h30 < ... < 5 h				X	
		5 h < ... < 6 h			X		
		6 h < ...		X			
Periodi di riposo							
Art. 8, paragrafo 2	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 11 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo giornaliero ridotto	10 h < ... < 11 h				X	
		8h30 < ... < 10 h			X		
		... < 8h30		X			
	Periodo di riposo giornaliero ridotto insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di concessione della riduzione	8 h < ... < 9 h				X	
		7 h < ... < 8 h			X		
		... < 7 h		X			
	Periodo di riposo giornaliero suddiviso insufficiente poiché inferiore a 3 + 9 ore	3 h + [8 h < ... < 9 h]				X	
		3 h + [7 h < ... < 8 h]			X		
		3 h + [... < 7 h]		X			
Art. 8, paragrafo 5	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di multipresenza	8 h < ... < 9 h				X	
		7 h < ... < 8 h			X		
		... < 7 h		X			
Art. 8, paragrafo 6	Periodo di riposo settimanale ridotto insufficiente poiché inferiore a 24 ore	22 h < ... < 24 h				X	
		20 h < ... < 22 h			X		
		... < 20 h		X			
	Periodo di riposo settimanale insufficiente poiché inferiore a 45 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo settimanale ridotto	42 h < ... < 45 h				X	
		36 h < ... < 42 h			X		
		... < 36 h		X			
Art. 8, paragrafo 6	Superamento di sei periodi di 24 ore consecutivi successivamente al periodo di riposo settimanale	... < 3 h				X	
		3 h < ... < 12 h			X		
		12 h < ...		X			
Deroga alla regola dei 12 giorni							
Art. 8, paragrafo 6 bis	Superamento di dodici periodi di 24 ore consecutivi successivamente al regolare periodo di riposo settimanale	... < 3 h				X	
		3 h < ... < 12 h			X		
		12 h < ...		X			
Art. 8, paragr 6 bis let. b), punto ii)	Periodo di riposo settimanale usufruito dopo dodici periodi di 24 ore consecutivi	65 h < ... < 67 h			X		
		... < 65 h		X			
Art. 8, paragr 6 bis lettera d)	Periodo di guida tra le 22:00 e le 6:00 superiore a 3 ore prima di osservare una pausa se vi siano più conducenti a bordo del veicolo	3 h < ... < 4,5 h			X		
		4,5 h < ...		X			

MINISTERO DELL'INTERNO DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria,
delle Comunicazioni e per i reparti Speciali della Polizia di Stato

Prot. n. 300/A/2438/17/111/20/3

Roma, 24 marzo 2017

OGGETTO: *Disposizioni in materia di corsi di formazione sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali ed analogici e in materia di istruzione dei conducenti e di controllo sulle attività degli stessi.*

Nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 301 del 27.12.2016, è stato pubblicato il Decreto del Direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, concernente l'oggetto.

Tale provvedimento è attuativo del combinato disposto dell'articolo 10, commi 2 e 3, del Regolamento (CE) 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 Marzo 2006, e dell'articolo 33, commi 1 e 3, del Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 febbraio 2014, che prevedono la responsabilità delle imprese di trasporto per le infrazioni ai predetti Regolamenti commesse dai loro conducenti, anche se compiute sul territorio di un altro Stato membro o di un Paese terzo.

Si tratta, di fatto, di una responsabilità oggettiva che ricorre in caso di organizzazione dell'attività dei propri conducenti difforme dalle disposizioni del Regolamento (CEE) n. 3821/85 e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006, e/o per non aver fornito agli stessi la necessaria formazione, adeguate istruzioni sul funzionamento dei tachigrafi, sia digitali che analogici, ed aver omesso di effettuare i periodici controlli sul loro corretto utilizzo e sul rispetto dei tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo.

L'adesione delle imprese ai contenuti del suddetto Decreto dirigenziale, ossia il corretto adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo, potrà essere valutata dal Prefetto e dal Giudice di Pace in sede di ricorsi, ex articoli 203 e 204-bis del C.d.S., per escludere la responsabilità dell'impresa nella violazione dell'art. 174, comma 14, C.d.S., ferma restando la responsabilità solidale, ex art. 196 (8) C.d.S., per le violazioni contestate al conducente.

Del resto, analogamente, l'adempimento di tali oneri potrà essere valutato dal giudice penale in relazione alla cooperazione colposa nei delitti di lesioni colpose, lesioni personali stradali e omicidio stradale ascrivibili ad incidenti causati, del tutto o in parte, dalla violazione delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 e del Capo II del Regolamento (CE) n. 561/2006.

La stessa Direzione generale, con circolare n. 2720 R.U. del 13.02.2017 ha dettato le prime disposizioni esplicative ed attuative, ipotizzando che il corretto adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo da parte delle imprese possa essere valutato anche dall'Autorità di controllo quale circostanza esimente della loro responsabilità, ai fini dell'applicazione delle predette sanzioni.

Sul punto, se da un lato non può non prendersi in considerazione il Decreto dirigenziale richiamato all'inizio, attuativo delle norme comunitarie secondo le quali gli Stati membri possono subordinare la responsabilità dell'impresa all'adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo e tenere conto di ogni prova atta a dimostrare che la stessa non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione, dall'altro occorre tenere conto che la responsabilità dell'impresa, per le infrazioni commesse dai loro conducenti, può essere del tutto esclusa allorché unitamente a tali oneri la stessa impresa abbia organizzato la loro attività in modo che essi possano rispettare le disposizioni del Regolamento UE 165/2014 e del Capo II del Regolamento (CE) 561/2006.

In altri termini, non è sufficiente formare, istruire e controllare, occorre anche ben organizzare l'attività dei conducenti.

Premesso che ogni violazione delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 e del Capo II del Regolamento (CE) 561/2006 non è di per sé indice di organizzazione dell'attività dei conducenti in difformità delle norme e attesa la necessità, alla luce della novella normativa, di attenuare l'afflittività oggi generata dall'automatica contestazione dell'art. 174, comma 14, C.d.S., per ogni violazione delle disposizioni del Regolamento (CE) 561/2006 commessa da ciascun dipendente dell'impresa, si ritiene che questo difficile punto di equilibrio possa essere trovato nell'individuazione di tutte quelle infrazioni lievi che non presuppongono evidenti carenze organizzative.

Possono ritenersi infrazioni lievi quelle che non rendono manifesta una disfunzione organizzativa, quali sono ad esempio quelle relative al Regolamento (CE) n. 561/2006 definite come infrazioni minori (IM) nell'allegato III del Regolamento (UE) 2016/403 della Commissione del 18 marzo 2016, che integra il regolamento (CE) 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la classificazione di infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada e che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE (12) del Parlamento europeo e del Consiglio.

Naturalmente, in tali casi la decisione di non contestare all'impresa l'art. 174, comma 14, C.d.S., può essere adottata direttamente dall'organo di polizia stradale qualora si dia prova, nell'immediatezza del controllo e comunque prima della redazione del verbale, anche dell'adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo attraverso i documenti previsti dal Decreto dirigenziale in esame.

In tutti gli altri casi, invece, si procederà alla contestazione dell'art. 174, comma 14, C.d.S., rimettendo la valutazione in ordine alla responsabilità dell'impresa al Prefetto o al Giudice di Pace in sede di ricorso ex articoli 203 e 204-bis, C.d.S., esprimendo parere favorevole all'occorrenza ogni qualvolta si dia prova non solo dell'adempimento degli oneri di formazione, istruzione e controllo ma anche del fatto che l'infrazione non è imputabile a insufficienze organizzative dell'attività dei conducenti da parte della stessa impresa, rispetto alla quale va valutata positivamente la produzione, nei casi previsti, di un contratto di trasporto in forma scritta o di istruzioni scritte compatibili con le norme in esame.