

## **Domande e risposte sull'attuazione del primo pacchetto sulla mobilità**

Il primo pacchetto sulla mobilità è attualmente in vigore e le disposizioni sociali sui tempi di guida e sulle condizioni di riposo dei conducenti si applicano dal 20 agosto 2020. La priorità della Commissione europea è ora quella di garantire un'interpretazione comune e un'attuazione coerente delle nuove disposizioni. La Commissione ha pertanto preparato la seguente prima serie di domande e risposte per affrontare le questioni di attuazione più urgenti sollevate dal settore. Questa prima serie sarà gradualmente integrata da ulteriori domande e risposte sulle altre disposizioni del primo pacchetto sulla mobilità, ove necessario. Dovrebbe servire da guida per i conducenti, i trasportatori su strada e le autorità preposte all'applicazione delle norme al fine di garantire che le norme siano applicate e controllate in modo armonizzato in tutta l'UE.

*CLAUSOLA DI ESCLUSIONE DELLA RESPONSABILITÀ: Questa serie di domande e risposte è stata preparata dai servizi della Commissione e non impegna la Commissione europea. Solo la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a fornire un'interpretazione vincolante del diritto dell'Unione. In tale contesto, si osserva che l'articolo 8, paragrafo 8, e l'articolo 8, paragrafo 8 bis, del regolamento (CE) n. 561/2006, oggetto delle domande da 1 a 6, sono attualmente oggetto di un procedimento di annullamento dinanzi alla Corte di giustizia. Gli esempi forniti sono illustrativi e l'elenco di esempi concreti sarà ulteriormente ampliato.*

### **I. Ritorno di un conducente**

[1. Come va inteso e applicato l'obbligo di ritorno del conducente al luogo di residenza? Quali sono i rispettivi obblighi e diritti del datore di lavoro e del conducente?]

*Articolo 8, paragrafo 8 bis*

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 incombe all'impresa di trasporto di organizzare l'attività dei conducenti in modo tale che essi possano ritornare ("luogo di residenza") nell'arco di ogni periodo di tre o quattro settimane consecutive (a seconda del fatto che il conducente abbia avuto due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi).

L'articolo 8, paragrafo 8 bis, del regolamento fa riferimento a due possibili luoghi di rientro che devono essere offerti e organizzati dal datore di lavoro, ossia la sede di attività del datore di lavoro da cui il conducente dipende nello Stato membro di stabilimento del datore di lavoro, o il luogo di residenza del conducente quando quest'ultimo è diverso dal luogo di stabilimento del datore di lavoro.

Come indicato nel considerando (14) del regolamento, "[...] i conducenti sono liberi di scegliere dove trascorrere il 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 un problema 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, in base a quanto ritenuto più conveniente. Le prove in questo contesto potrebbero comprendere un invito (ad esempio un'e-mail), rivolto al conducente ma non seguito, a scegliere tra il luogo di residenza o la sede delle attività dell'impresa.

Un'altra questione riguarda il luogo in cui il conducente trascorre il suo riposo. A tale riguardo, il regolamento non prescrive alcun luogo particolare e non vi può essere alcuna violazione del diritto dell'UE su tale base. Ciò detto, il datore di lavoro deve offrire le possibilità di rientro previste dal regolamento. La norma stabilisce un obbligo di natura organizzativa, associato all'obbligo di tenere i registri corrispondenti per i controlli da parte delle autorità competenti.

Se da un lato il conducente può scegliere il luogo di riposo, dall'altro non ha la possibilità di esonerare il datore di lavoro dall'obbligo di organizzare il lavoro in modo da consentire il ritorno regolare al luogo di residenza. Tale obbligo rimane a carico dell'impresa di trasporto, a prescindere da ciò che il conducente dichiara e da come agisca in definitiva.

In sintesi, il datore di lavoro è tenuto a offrire al conducente la possibilità di ritornare al suo luogo di residenza o alla sede delle attività del datore di lavoro da cui il conducente dipende, attraverso un'organizzazione adeguata del lavoro. Tale organizzazione deve essere adottata attivamente, senza particolari richieste da parte del conducente. Per quanto riguarda il luogo concreto di riposo, spetta al conducente decidere in proposito e né il datore di lavoro né il conducente sono tenuti a conservare prove particolari in merito.

Ad esempio, un conducente polacco residente in Slovacchia e impiegato presso una società con sede in Polonia effettua operazioni di trasporto tra la Francia e la Spagna. Il datore di lavoro deve offrire la scelta a tale conducente e organizzare il lavoro di conseguenza, in modo da consentirgli di ritornare regolarmente al luogo di residenza (Slovacchia) o alla sede di attività dell'impresa (Polonia). Il conducente può tuttavia informare il datore di lavoro della sua decisione di prendere una pausa per recarsi in un altro luogo, ad esempio nel sud dell'Italia per una vacanza. Dopo la pausa, il conducente passerà direttamente dal luogo in cui ha svolto il periodo di riposo in Italia al luogo in cui riprenderà il lavoro (Spagna o Francia).

[2. In che modo l'impresa di trasporto deve dimostrare di aver organizzato il lavoro in modo tale che il conducente abbia la possibilità di ritornare nel luogo di residenza o alla sede di attività dell'impresa?]

#### *Articolo 8, paragrafo 8 bis*

Le imprese di trasporto utilizzano le registrazioni tachigrafiche, i turni di servizio dei conducenti o altra documentazione per dimostrare il rispetto dell'obbligo di organizzare il ritorno del conducente (considerando 14 del regolamento (CE) n. 561/2006). Altri documenti attestanti che il datore di lavoro ha offerto al conducente una reale possibilità di ritornare nel luogo di residenza o alla sede di attività dell'impresa potrebbero includere, a titolo di esempio, biglietti o

qualsiasi altra prova di altre modalità di viaggio (ad es. una prova che un conducente ha fatto ritorno al luogo di residenza con un minibus fornito da un datore di lavoro).

Le prove devono essere conservate nei locali dell'impresa ed essere presentate, su richiesta, 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 essere in possesso di tali prove, né di essere in grado di dimostrare il luogo in cui ha trascorso un periodo di riposo settimanale regolare o una pausa più lunga. Dopo aver effettuato un controllo su strada, le autorità di controllo potrebbero, ad esempio, decidere di chiedere informazioni supplementari 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 prestino reciproca assistenza nell'applicazione del regolamento e nel controllo della conformità al regolamento.

L'obbligo del datore di lavoro di consentire il ritorno regolare del conducente è di natura organizzativa, combinato con l'obbligo di tenere registri corrispondenti per i controlli da parte delle autorità competenti. Pertanto, una dichiarazione/rinuncia firmata da un conducente (ad es. nell'ambito di un contratto di lavoro o di una dichiarazione che rinuncia in anticipo al diritto di ritorno, ossia prima che il conducente riceva un'offerta dal datore di lavoro) che rinunci al suo diritto di scegliere il "luogo di residenza" non può esonerare il datore di lavoro dall'obbligo di offrire una reale possibilità di ritornare, né dall'obbligo di organizzare il lavoro di conseguenza.

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

#### *Articolo 8, paragrafo 8 bis*

Se un conducente conclude il suo periodo di lavoro in uno dei due luoghi di sua scelta previsti per il ritorno o in prossimità di uno di tali luoghi, il datore di lavoro non deve sostenere costi di viaggio supplementari.

Nel caso in cui il periodo di lavoro precedente il ritorno in uno dei due luoghi si concluda in un luogo distante dal luogo di ritorno scelto, l'obbligo del datore di lavoro di organizzare il ritorno dei conducenti comprende una responsabilità finanziaria per coprire le spese di viaggio.

Qualora un conducente decida di non beneficiare dell'offerta del datore di lavoro di ritornare al suo luogo di residenza o alla sede di attività del datore di lavoro e decida di trascorrere il suo periodo di riposo in un altro luogo, le eventuali spese di viaggio da e verso tale luogo dovrebbero essere a carico del conducente.

Gli stessi principi si applicano ai conducenti che risiedono in un paese terzo e sono alle dipendenze della società stabilita nell'UE.

[4. La disposizione è applicabile agli autotrasportatori autonomi? In che modo un autotrasportatore autonomo può dimostrare di aver adempiuto all'obbligo di ritornare al luogo di residenza o alla sede di attività dell'impresa?]

*Articolo 8, paragrafo 8 bis*

L'articolo 8, paragrafo 8 bis, si applica solo ai conducenti dipendenti.

Il regolamento (CE) n. 561/2006 non definisce cosa si intenda per rapporto di lavoro. Tuttavia, in assenza di un riferimento al diritto nazionale, la nozione deve essere intesa come avente un significato autonomo basato su fattori oggettivi.

Per la sua interpretazione, si può trarre ispirazione dalla giurisprudenza relativa a situazioni analoghe (cfr. causa C-658/18, punti 88 e segg.; C-147/17, punti 41 e segg.; C-316/13, punti 27 e segg.). È quindi opportuno che la determinazione dell'esistenza di un rapporto di lavoro si fondi sui fatti correlati all'effettiva prestazione di lavoro e non basarsi sul modo in cui le parti descrivono il rapporto. Secondo la Corte, la qualità di lavoratore subordinato o meno deve essere determinata in base a criteri oggettivi che caratterizzino il rapporto di lavoro in funzione dei diritti e degli obblighi delle persone interessate. La caratteristica essenziale del rapporto di lavoro è la circostanza che una persona fornisca, per un certo periodo di tempo, a favore di un'altra e sotto la direzione di quest'ultima, prestazioni in contropartita delle quali riceva una retribuzione.

Nello stesso senso, anche se la definizione di "autotrasportatore autonomo" contenuta nella direttiva 2002/15/CE non è di per sé applicabile nel contesto del regolamento (CE) n. 561/2006, si può tener conto anche di tale definizione. Un'attività svolta in qualità di "autotrasportatore autonomo" ai sensi di tale definizione non dovrebbe essere considerata all'origine di un rapporto di lavoro ai fini dell'articolo 8, paragrafo 8 bis, del regolamento (CE) n. 561/2006.

I veri lavoratori autonomi non rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 8 bis. Tuttavia, una persona, che è semplicemente dichiarata come 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 un lavoratore subordinato ai fini dell'articolo 8, paragrafo 8 bis, ed è pertanto coperta da tale disposizione.

## **II. Divieto di effettuare un riposo settimanale regolare nella cabina del veicolo**

[5. Che cosa costituisce un alloggio adeguato e che tenga conto delle specificità di genere per effettuare i periodi di riposo settimanale regolari?]

*Articolo 8, paragrafo 8*

La legislazione chiarisce che i riposi settimanali regolari di almeno 45 ore devono essere effettuati in un alloggio adeguato e che tenga conto delle specificità di genere, con adeguate attrezzature per il riposo e servizi igienici, e che non possono essere effettuati nella cabina del veicolo.

La legislazione non contiene né una definizione né un elenco di criteri per definire la nozione di alloggio adeguato ed è importante lasciare flessibilità sul tipo di alloggio che i conducenti possono utilizzare.

Tuttavia, l'articolo 8, paragrafo 8, prevede chiaramente che l'alloggio offra adeguate attrezzature per il riposo e servizi igienici. Le attrezzature dovrebbero garantire a ciascun individuo il diritto alla vita privata.

Diversi tipi di alloggio possono soddisfare tali criteri, ad esempio un albergo, un appartamento in locazione in un motel o una casa privata.

[6. Quali prove deve presentare un conducente a un responsabile dei controlli per dimostrare di non aver trascorso il riposo settimanale regolare a bordo del camion ma in un alloggio adeguato?]

#### *Articolo 8, paragrafo 8*

L'articolo 34, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 165/2014 specifica che gli Stati membri non impongono ai conducenti l'obbligo di presentare moduli che attestino le attività dei conducenti mentre sono lontani dal veicolo. Ciò riguarda anche la possibilità di effettuare un riposo settimanale regolare al di fuori del veicolo. Pertanto, le autorità preposte all'applicazione della legge non possono esigere dai conducenti documenti comprovanti che il loro riposo settimanale regolare prima del controllo su strada non sia stato effettuato nel veicolo.

I conducenti o i datori di lavoro possono essere multati solo per il mancato rispetto del divieto di effettuare il riposo settimanale regolare (o un riposo di più di 45 ore effettuato a compensazione) a bordo del veicolo quando sono sorpresi a svolgere un periodo di riposo settimanale regolare a bordo del veicolo al momento del controllo.

### **III. Regola riguardante le navi traghetto**

[7. Il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario, per un viaggio di almeno 8 ore e che ha accesso a una cabina letto, deve prendere le altre parti del periodo di riposo settimanale regolare in un alloggio adeguato o è autorizzato a trascorrere tali parti del riposo settimanale regolare a bordo del veicolo?]

#### *Articolo 9*

A norma dell'articolo 8, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 561/2006, i periodi di riposo settimanale regolari e i periodi di riposo settimanale superiori a 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti non devono essere effettuati a bordo di un veicolo. Devono essere effettuati in un alloggio adeguato, come specificato nel regolamento.

L'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento riguarda il caso in cui un conducente accompagni un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario e prevede in questo contesto alcune deroghe. Pur facendo riferimento all'articolo 8 nel suo complesso, esso non consente di derogare al divieto di effettuare alcuni tipi di riposo a bordo del veicolo di cui all'articolo 8, paragrafo 8. Al contrario, come risulta dalla sua formulazione, le deroghe ivi consentite possono riguardare solo la possibilità di "interrompere" determinati periodi di riposo, vale a dire un periodo di riposo giornaliero regolare, un periodo di riposo settimanale ridotto o un riposo settimanale regolare. L'articolo deroga pertanto solo alla disposizione secondo cui un "riposo" costituisce "qualsiasi periodo ininterrotto durante il quale un conducente può disporre liberamente del suo tempo".

Di conseguenza, il conducente non può, prima dell'imbarco e/o dopo lo sbarco dal traghetto/treno, trascorrere una parte del suo riposo settimanale regolare a bordo del veicolo.

## **IV. Riposi settimanali ridotti**

[8. Quando un conducente ha effettuato due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, i due periodi di compensazione possono essere collegati separatamente ad altri periodi di riposo di almeno nove ore e svolti durante l'operazione di trasporto internazionale? ]

### *Articolo 8, paragrafo 6 ter*

Qualsiasi deroga alle norme generali deve essere interpretata e applicata restrittivamente, in modo da non compromettere gli obiettivi della normativa. Come indicato al considerando 8 del regolamento (UE) 2020/1054 che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006, l'intenzione del legislatore è consentire ai conducenti impegnati in un viaggio internazionale di lunga distanza di tornare a casa per il riposo settimanale regolare e di essere compensati per i precedenti periodi di riposo settimanale ridotti.

L'articolo 8, paragrafo 6 ter, del regolamento specifica chiaramente che il riposo settimanale regolare effettuato dopo due periodi di riposo settimanale ridotti è preceduto dal riposo effettuato a compensazione dei due precedenti periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi e non da altre attività come la guida o altre mansioni. Pertanto, le due compensazioni devono essere prese in blocco e attaccate al riposo settimanale regolare obbligatorio a seguito dei due riposi settimanali ridotti consecutivi.

## V. Superamento eccezionale del periodo di guida

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

*Articolo 12, paragrafi 2 e 3*

Il superamento dei periodi di guida giornalieri e/o settimanali è consentito esclusivamente per consentire al veicolo di raggiungere un punto di sosta adeguato e nella misura necessaria a garantire la sicurezza delle persone, dei veicoli o del suo carico, o in circostanze eccezionali in cui il conducente deve raggiungere il luogo di residenza o la sede di attività del datore di lavoro per effettuare 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, ecc.), un conducente non è in grado di raggiungere uno dei luoghi sopra indicati per un riposo settimanale senza violare le norme in materia di riposo giornaliero o settimanale.

Ad esempio, un conducente di un paese periferico impegnato in lunghi viaggi internazionali che, a causa di circostanze impreviste che hanno ritardato il viaggio, non è in grado di raggiungere il suo luogo di residenza, non dovrebbe, sulla base di questa disposizione, essere tenuto a trascorrere 45 ore di riposo settimanale regolare in un altro luogo non lontano dal suo luogo di residenza.

Come indicato nel nuovo paragrafo 4 dell'articolo 12 del regolamento, il conducente è tenuto a indicare a mano il motivo della deroga ai termini di guida sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo, o nel registro di servizio. Questa dichiarazione rende l'autista responsabile delle informazioni inserite.

L'estensione dei periodi di guida nelle circostanze eccezionali di cui sopra non deve comportare una riduzione del periodo di riposo successivo a tale proroga. Come indicato nel nuovo paragrafo 5 dell'articolo 12 del regolamento, ogni eventuale periodo di proroga ai sensi di tale articolo deve essere compensato da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente insieme ad altri eventuali periodi di riposo, entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in cui è stata applicata la deroga.

[10. Se un conducente supera il periodo di guida giornaliero e settimanale a causa di circostanze eccezionali, può superare anche il limite massimo di 90 ore di guida quindicinale?]

*Articolo 12, paragrafi 2 e 3*

La possibilità per i conducenti di superare i periodi di guida giornalieri e/o settimanali in circostanze eccezionali per raggiungere il luogo di residenza o la sede di attività del datore di lavoro per effettuare un periodo di riposo settimanale o un periodo di riposo settimanale regolare

non consente ai conducenti di derogare al periodo massimo di guida quindicinale di 90 ore stabilito all'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006.

Il nuovo paragrafo 2 dell'articolo 12 del regolamento elenca chiaramente le disposizioni alle quale il conducente può derogare, ossia l'articolo 6, paragrafi 1 e 2, sui limiti massimi giornalieri e settimanali di guida e l'articolo 8, paragrafo 2, sull'obbligo per il conducente di aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero in ciascun periodo di 24 ore dopo la fine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale. Il conducente deve comunque rispettare il limite massimo di 90 ore di guida nell'arco di due settimane.

Ad esempio, un conducente che abbia effettuato 56 ore in una determinata settimana (settimana 1) può guidare per due ore supplementari dopo aver effettuato una pausa di 30 minuti per raggiungere il proprio luogo di residenza ed effettuare un riposo settimanale regolare. Nella settimana successiva (settimana 2), il conducente dovrà assicurarsi di non guidare per più di 32 ore. Tale proroga di due ore dovrà essere compensata da un periodo di riposo equivalente preso interamente entro la fine della terza settimana successiva alla settimana 1.

## **VI. Multipresenza**

[11. Un conducente coinvolto in operazioni in multipresenza è obbligato a osservare un'interruzione di 45 minuti nel veicolo in movimento? L'interruzione può essere superiore a 45 minuti? ]

### *Articolo 7*

Un conducente coinvolto in operazioni in multipresenza non è obbligato a osservare un'interruzione di 45 minuti nel veicolo in movimento, seduto accanto al conducente che guida effettivamente un veicolo. Spetta al conducente scegliere se effettuare o meno l'interruzione all'interno del veicolo in movimento o al di fuori di esso.

L'interruzione può certamente durare più di 45 minuti se è osservata all'esterno del veicolo. L'interruzione osservata all'interno di un veicolo in movimento deve essere di 45 minuti consecutivi, come previsto dal nuovo (terzo) paragrafo dell'articolo 7 del regolamento (CE) n. 561/2006. Il tempo rimanente trascorso nel veicolo seduto vicino al conducente che guida effettivamente il veicolo deve essere registrato come periodo di disponibilità, come specificato all'articolo 3, lettera b), terzo comma, della direttiva 2002/15/CE.

## **VII. Attraversamento delle frontiere**

[12. Quando inizia ad applicarsi l'obbligo di registrazione manuale dell'attraversamento delle frontiere?]

*Articolo 34, paragrafo 6, lettera f), e articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014*

L'articolo 34, paragrafo 6, lettera f), e paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014 prevede che i conducenti registrino manualmente il simbolo del paese in cui entrano dopo aver attraversato una frontiera di uno Stato membro. Tale obbligo si applica a decorrere dal 20 agosto 2020 per i veicoli muniti di tachigrafo analogico e dal 2 febbraio 2022 per i veicoli muniti di tachigrafo digitale.

Il conducente deve fermarsi al punto di sosta più vicino possibile alla frontiera o subito dopo di essa. Quando l'attraversamento della frontiera di uno Stato membro avviene via nave traghetto o convoglio ferroviario, il conducente inserisce il simbolo del paese nel porto o alla stazione di arrivo.

È altresì importante osservare che, a partire dal 20 agosto 2020, i conducenti di veicoli muniti di tachigrafo analogico sono tenuti a registrare il simbolo dei paesi in cui il periodo di lavoro giornaliero è iniziato e terminato, come già avveniva per i veicoli muniti di tachigrafo digitale.