

Tachigrafo e obblighi di formazione a carico delle imprese: chiarimenti dal MIT

21 Marzo 2017

Con Nota del 13 febbraio 2017 (prot. n. 2720) il ministero delle Infrastrutture e trasporti (MIT) ha diramato alcune indicazioni per una corretta interpretazione delle disposizioni del **Decreto del Direttore generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del 12 dicembre 2016** contenente disposizioni sui **corsi di formazione sull'utilizzo del cronotachigrafo analogico o digitale**

Il MIT ricorda che la normativa comunitaria prevede che le imprese di trasporto o, comunque, i datori di lavoro siano tenuti a garantire agli autisti, che guidano veicoli muniti di cronotachigrafo (non rileva se effettuati in conto terzi o in conto proprio) una adeguata **formazione** nonché a fornire agli stessi **istruzioni operative**. Il mancato assolvimento di tali oneri da parte delle imprese comporta l'applicazione di **sanzioni** in capo alle stesse le quali, non sono punite per una responsabilità oggettiva derivante dal fatto dei propri conducenti, ma per una responsabilità propria derivante dal mancato assolvimento degli oneri di formazione, informazione e controllo.

Pertanto, specifica la Nota, il corretto adempimento di tali adempimenti può essere valutato dalle autorità di controllo (nonché dalle autorità eventualmente adite in sede di ricorso) quale **esimente della responsabilità** delle imprese stesse ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 174 comma 14 del Codice della Strada: *"L'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nel regolamento (CE) n. 561/2006, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 327 ad euro 1.305 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato"*.

La Nota puntualizza che il Decreto dirigenziale, **non introduce nuovi adempimenti** per le imprese/datori di lavoro limitandosi a definire norme per l'uniforme applicazione degli obblighi previsti dai regolamenti comunitari nonché a disciplinare le modalità di erogazione dei corsi di formazione da parte dei soggetti che vengono indicati come abilitati ad effettuarli.

Ciò significa, in altre parole, che le imprese di trasporto o, nel caso del conto proprio le imprese/datori di lavoro degli addetti con funzioni di autista su veicoli per i quali la normativa richiede l'utilizzo del cronotachigrafo al fine di verificare il corretto rispetto dei tempi di guida e riposo, **hanno la facoltà** (e non l'obbligo) di far svolgere, a proprie spese, ai dipendenti i corsi di formazione dai soggetti abilitati come disciplinati dal Decreto del 12 dicembre 2016.

La mancata frequentazione del corso non è assolutamente sanzionata.

La Nota precisa che i corsi di formazione sono destinati ai conducenti che prestano il loro servizio a qualsiasi titolo ed in forza di qualsiasi contratto di lavoro, ivi compresi, i contratti per prestazioni saltuarie, discontinue, temporanee o "a chiamata" in favore di imprese che operano utilizzando veicoli assoggettati all'obbligo di installazione del tachigrafo. La partecipazione ai corsi si riferisce, naturalmente, anche per coloro che non sono legati all'impresa da un vincolo di subordinazione (es. titolari di imprese monoveicolari, soci, associati in partecipazione, collaboratori familiari ecc.). La Nota precisa, tuttavia, che la sanzione di cui all'articolo 174 comma 4 del Codice della strada non può essere ritenuta applicabile quando i conducenti che commettono l'infrazione siano anche titolari dell'impresa.

Per quanto riguarda le istruzioni operative che devono, oltre alla formazione, essere garantite agli autisti ai sensi dell'articolo 33 comma 1 del Regolamento comunitario 165/2014, la Nota contiene alcune specificazioni rispetto a quanto riportato dall'articolo 7 del Decreto dirigenziale.

In particolare tali istruzioni dovranno essere finalizzate a garantire, da parte dei conducenti, il rispetto delle disposizioni della normativa comunitaria (ossia Reg. n. 561/2006 e Reg. n. 3821/1985). Seppur resta nella facoltà delle imprese di fornire le suddette istruzioni anche verbalmente la Nota ribadisce l'opportunità che siano fornite per iscritto su un documento, redatto in forma libera (che avrà validità annuale) controfirmato anche dal conducente nel quale siano sommariamente contenute le norme di comportamento cui devono attenersi in materia di tempi di guida e riposo, corretto uso del cronotachigrafo ecc. In questo modo, in caso di accertamenti o contestazioni da parte degli organi di controllo (ispettorato del lavoro, polizia stradale ecc.) sarà più semplice dimostrare l'adempimento degli obblighi normativi.

La Nota del MIT chiarisce che le istruzioni chiarisce però le suindicate istruzioni sono cosa diversa dalle indicazioni che vengono di norma fornite tramite ordini generali di servizio o verbalmente dai soggetti responsabili della direzione dell'attività in merito agli obblighi lavorativi e contrattuali dei conducenti; né sono quelle che fanno riferimento alle modalità di svolgimento della specifica prestazione o dell'attività di trasporto in generale.

In ogni caso è raccomandabile tenere a bordo del veicolo il documento riportante le istruzioni nonché, qualora ne siano in possesso, l'attestato di partecipazione al corso.

Per quanto riguarda i controlli che le imprese devono periodicamente effettuare ai sensi della normativa comunitaria la Nota precisa che quanto previsto all'articolo 7 co. 7 del Decreto dirigenziale deve essere interpretato nel senso che ogni 90 giorni, in occasione dello "scarico dati" dal tachigrafo esse dovranno effettuare una verifica approfondita dell'attività del conducente durante quell'arco temporale e redigere poi un resoconto scritto controfirmato dal conducente che sarà conservato presso la sede dell'impresa per almeno un anno dalla data della redazione. Il resoconto è in forma libera e potrà anche sinteticamente dar conto della regolarità delle risultanze tachigrafiche.

Da ultima la Nota ministeriale interviene a precisare che non sono ritenuti conformi alle prescrizioni del Decreto direttoriale i corsi cui avessero partecipato i conducenti prima dell'entrata in vigore del Decreto stesso e non potrà essere riconosciuta validità quinquennale agli attestati di partecipazione rilasciati.

Riepilogando:

OBBLIGHI SANZIONATI

- le imprese di trasporto o i datori di lavoro che utilizzano veicoli muniti di cronotachigrafo **devono** garantire ai conducenti (potrebbe essere lo stesso titolare dell'impresa!) una **formazione** adeguata e fornire idonee **istruzioni** sui tempi di guida e riposo e sul funzionamento dell'apparecchio di controllo (art. 33 co. 1 Reg. UE n. 165/2014 e art. 10 co. 2 Reg. UE n. 561/2016);
- le imprese di trasporto o i datori di lavoro che utilizzano veicoli muniti di cronotachigrafo **devono** altresì effettuare un controllo periodico sull'attività di guida svolta dai propri conducenti (art. 33 co. 3 Reg. UE n. 165/2014 e art. 10 co. 2 Reg. UE n. 561/2016);
- le imprese **sono responsabili** per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti (art. 33 co. 1 Reg. UE n. 165/2014 e art. 10 co. 3 Reg. UE n. 561/2016 e art. 174 Codice della Strada);
- per la violazione della normativa sui tempi di guida e riposo ecc. l'impresa da cui dipende il lavoratore è **obbligata in solido** con l'autore della violazione al pagamento della somma da questo dovuta (art. 174 co. 13 Codice della strada);
- le imprese che **non** rispettano le prescrizioni dei regolamenti comunitari, o non tengono i documenti prescritti sono soggette all'applicazione di una sanzione amministrativa per ciascun dipendente, a cui la violazione si riferisce (art. 174 co. 14 Codice della Strada).

LIMITAZIONI DI RESPONSABILITA' PER LE IMPRESE

Ø Se le imprese possono adeguatamente dimostrare di aver assolto gli obblighi di formazione, informazione e controllo non saranno ritenute direttamente responsabili anche ai sensi dell'applicazione della sanzione amministrativa di cui all'art. 174 comma 14 del Codice della Strada (art. 10 co. 3 Reg. 561/2006; art. 33 co. 3 Reg. UE 165/2014; Decreto dirigenziale n. 215 del 12/12/2016).[1]

Ø Il possesso dell'attestato di partecipazione (che ha valenza quinquennale) ai corsi di formazione

(che hanno durata di 8 ore) organizzati in conformità alle previsioni del Decreto dirigenziale del 12/12/2016, così come delle istruzioni scritte e controfirmate dall'autista, può costituire elemento sufficiente a dimostrare l'assolvimento dell'onere formativo e quindi l'esatto adempimento della prescrizione di cui all'art. 174 co. 14 del Codice della strada. In realtà, ai sensi dell'art. 10 co. 3 del reg. 561/2006 gli Stati membri possono tenere conto di *"ogni prova per dimostrare che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione commessa"* e, comunque, come precisato nella Nota ministeriale resta ferma la discrezionalità delle autorità di controllo o della autorità amministrative o giudiziarie eventualmente adite in sede di ricorso di valutare l'esatto adempimento da parte dell'impresa degli oneri a suo carico.

A margine di quanto illustrato nella news si evidenzia che effettivamente la necessità di garantire la formazione degli autisti era un adempimento già previsto a carico delle imprese prima dell'entrata in vigore del nuovo regolamento n. 165/2014. In questo sia il Decreto dirigenziale che la Nota del MIT ribadiscono, infatti, più volte che non sono introdotti nuovi obblighi formativi e che la mancata partecipazione ai corsi non è causa di autonoma sanzione. Ai fini della prova che devono fornire le imprese sugli adempimenti degli obblighi formativi, informativi e di controllo tuttavia il Decreto è in parte fuorviante in quanto di fatto sembra andare nella direzione di attribuire una valenza maggiore ai corsi effettuati in conformità ad esso e agli attestati rilasciati a seguito di tali corsi. Essendo indirizzato anche agli organi di controllo le previsioni e indicazioni del decreto assumono di conseguenza una efficacia cogente. E' vero che viene lasciata alle autorità di controllo la piena discrezionalità nel valutare il rispetto degli obblighi comunitari ma è altresì vero che ciò potrebbe, come è prevedibile, generare delle contestazioni qualora le imprese di trasporto forniscano elementi di prova diversi da quelli "codificati" nel Decreto.

D'altro canto l'efficacia probante ai fini dell'assolvimento degli obblighi formativi giova solo ai fini dell'esclusione dalla responsabilità diretta cui possono essere sanzionate le imprese ai sensi e per gli effetti dell'articolo 174. Co. 14 del Codice della strada (norma peraltro che prevede una ipotesi sanzionatoria eccessivamente generica con il rischio di ricadere in una fattispecie di responsabilità oggettiva.)

Peraltro nulla viene detto a proposito del fatto che gli autisti (anche nel conto proprio) possono essere in possesso della CQC ed aver quindi già frequentato un corso di formazione che prevede, tra le materie trattate anche quella relativa al tachigrafo.

Non solo ma mentre la normativa comunitaria parla genericamente di formazione e istruzioni che devono essere date agli autisti, il Decreto dirigenziale nel porre un limite di durata (quinquennale) all'attestato di partecipazione rilasciato a seguito della partecipazione ai corsi "accreditati" sembra andare oltre il contenuto della norma comunitaria introducendo, forse anche, la necessità di una verifica formativa successiva.

Allegati:

- **Decreto direttoriale 12 dicembre 2016**
- **Circolare MIT prot. 2720 del 13/2/2017**

[1] Si evidenzia che le prescrizioni in tema di tempi di guida, interruzioni, periodi di riposo giornaliero e settimanale ecc. sia il corrispondente apparato sanzionatorio previsti dall' art. 174 del Codice della Strada, sono rivolti, anzitutto, ai

conducenti. Sono essi infatti a dover rispettare, svolgendo l'attività di guida, la normativa comunitaria che l'art. 174 richiama interamente declinando poi le diverse ipotesi sanzionatorie. Per tutte le violazioni delle prescrizioni comunitari l'art. 174 al comma 13 pone, però, in capo all'impresa da cui dipende il conducente al quale la violazione si riferisce, una responsabilità, in solido con l'autore della violazione (il conducente, appunto), al pagamento della somma a titolo di sanzione amministrativa da questi dovuta. Ferma restando la responsabilità solidale, in capo all'impresa da cui dipende l'autore

della violazione, per il pagamento della sanzione da questi dovuta l'art. 174 al comma 14 prevede, quindi, una distinta fattispecie di responsabilità ascrivibile direttamente all'impresa.

27914-Circ. MIT N. 2720 13-2-17.pdf [Apri](#)

27914-Decreto 12-12-2016 Allegati.pdf [Apri](#)

27914-Decreto 12-12-2016.pdf [Apri](#)