

MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI
CIRCOLARE 29 APRILE 2015 PROT. N. 37/0007136

ART. 8, PAR. 6, DEL REGOLAMENTO (CE) N. 561/2006. RIPOSO SETTIMANALE DEL LAVORATORE
NELL'ATTIVITÀ DI TRASPORTO SU STRADA. INTERPRETAZIONE APPLICATIVA ED INDICAZIONI OPERATIVE.

Autotrasporto - Trasporto su strada - Orario di lavoro - Riposi - Riposo settimanale - Interpretazione applicativa

Oggetto: Art. 8, par. 6, del regolamento (CE) n. 561/2006. Riposo settimanale del lavoratore nell'attività di trasporto su strada. Interpretazione applicativa ed indicazioni operative.

In ambito di infrazioni accertate nelle ispezioni in materia di autotrasporto, l'analisi dell'impianto normativo e sanzionatorio rileva una discrasia nella versione ufficiale italiana dell'art. 8, par. 6, del regolamento (CE) n. 561/2006 "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. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio", rispetto alla traduzione della medesima norma nella quasi totalità delle altre lingue ufficiali dell'Unione.

Allo scopo di rendere uniforme l'interpretazione del testo normativo sul territorio nazionale rispetto al resto dei Paesi della UE, si ritiene opportuno trasmettere agli Uffici in indirizzo le valutazioni e le indicazioni di questa Direzione Generale sulla questione.

La norma in esame, che disciplina il riposo settimanale del lavoratore nell'attività di trasporto su strada, nella versione italiana prevede che "Nel corso di due settimane consecutive i conducenti effettuano almeno:

- due periodi di riposo settimanale regolare, oppure
- un periodo di riposo settimanale regolare ed un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore. La riduzione è tuttavia compensata da un tempo di riposo equivalente preso entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.

[...]".

Il successivo paragrafo 7 dello stesso articolo precisa poi che "qualsiasi riposo preso a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto è attaccato a un altro periodo di riposo di almeno 9 ore".

Il testo della norma, nella sua versione letterale, non impedisce di considerare compensata la riduzione del riposo settimanale anche attraverso la fruizione del riposo equivalente in più frazioni, a condizione che le stesse siano prese entro la fine della terza settimana successiva e che siano attaccate ad un altro periodo di riposo di almeno nove ore.

Tuttavia, nella maggior parte delle lingue ufficiali del Regolamento in questione, il medesimo passaggio normativo impone esplicitamente che la fruizione del periodo di riposo settimanale a compensazione di quello eventualmente non goduto dall'autotrasportatore (21 ore al massimo, per il combinato disposto fra l'art. 4, lett. h) e l'art. 8, par. 6) avvenga "in blocco", cioè in una volta sola, alle stesse condizioni sopra richiamate (fruizione prima della fine della terza settimana successiva a quella in cui il previsto riposo di 45 h non sia stato integralmente fruito, e consecutività con un altro periodo di riposo di almeno 9 ore).

Si veda, a titolo di esempio, la corrispondente versione francese ("[...] Totutefois, la réductiotti est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question") e quella inglese ("[...] However, the reduction shall be compensated by an equivalent period of rest taken en bloc before the end of the third week, following the week in question").

In altre parole, il testo letterale della norma, nella maggior parte delle lingue ufficiali dell'Unione, non consente al datore di lavoro di ripartire in più frazioni il credito orario complessivo del lavoratore per le ore di riposo settimanale non goduto, come invece parrebbe consentito, in via interpretativa, dal testo della norma in lingua italiana.

In relazione alla difformità rilevata che, come evidenziato, può dunque determinare conseguenze applicative incisivamente diverse, si sottolinea come la Corte di Giustizia ritenga, per giurisprudenza costante, che in casi simili il resto di una disposizione non vada considerato isolatamente ma "interpretato e applicato alla luce dei testi redatti nelle altre lingue ufficiali" (da ultimo, C-511/08) e che "in caso di difformità tra le diverse versioni linguistiche di un testo dell'Unione, la disposizione di cui trattasi deve essere intesa in funzione del sistema e della finalità della normativa di cui fa parte" (ibid.), in modo cioè da preservarne il c.d. "effetto utile" (cfr. C-437/97). La valorizzazione del profilo teleologico, cui rinvia il principio dell'effetto utile, impone all'interprete di considerare la complessiva cornice regolativa nella quale la norma esaminata si inserisce.

Il Regolamento (CE) 561/2006 è infatti intervenuto ad abrogare il Regolamento CEE 3820/1985, con l'intento di disciplinare "periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di merci e persone su strada" (art. 1) al fine di "armonizzare le condizioni di concorrenza (...). con

particolare riguardo al miglioramento delle condizioni di lavoro e della sicurezza stradale" (Ibid.).

Dall'esame sistematico delle disposizioni del Reg. (CE) 561/2006 e, in particolare, della normativa sui riposi, emerge la volontà del Legislatore comunitario di garantire una maggiore tutela dei profili di salute e sicurezza dei lavoratori addetti alla guida dei mezzi su strada, posto che la salvaguardia delle loro condizioni di lavoro comporta anche quella dei diritti dei terzi e della sicurezza stradale. Vale peraltro ricordare, sul punto, come anche l'abrogato Reg. CEE 3820/85 prevedeva, all'art. 8, par. 3, che le eventuali riduzioni del riposo settimanale dovessero essere compensate da un periodo equivalente di riposo continuo. Non si discosta da tale impostazione il Regolamento CE 561/2006, art. 8, par. 6 per il quale, nella maggior parte delle versioni linguistiche, come visto, la fruizione del recupero compensativo deve avvenire in un'unica soluzione (lett. "en bloc"). L'assenza del termine, nella traduzione italiana, non dovrebbe comportare una applicazione della normativa in maniera difforme e meno garantista rispetto a quanto disposto a livello comunitario. Di conseguenza, dal punto di vista tecnico, non sembra nemmeno sussistere un problema interpretativo, quanto piuttosto di adeguamento alla lettera del regolamento.

Appare evidente come una interpretazione meno restrittiva, pur nel rispetto degli espliciti vincoli normativi (le tre successive settimane di tempo per la fruizione, e l'attaccamento delle frazioni di riposo compensativo a periodi di almeno 9 ore) permetta, in effetti, una maggiore "libertà" nella organizzazione oraria del trasporto su strada. E tuttavia, in merito, può essere affermato che tale aspetto non è contemplato fra le finalità della normativa. Al contrario, un'applicazione flessibile della norma sul territorio nazionale potrebbe generare effetti di dumping fra gli operatori economici dell'Unione Europea, ostacolando il mercato concorrenziale dell'autotrasporto che invece il Reg. 561/2006 (cfr. art. 1) intende garantire. In merito, a destare maggiori perplessità è il fatto che l'apertura a opzioni organizzative diverse rispetto alla rigida previsione che impone la fruizione del riposo compensativo in modo unitario e non frazionato, pur potendo teoricamente concretizzarsi nella valorizzazione di scelte negoziate fra le parti sociali, è potenzialmente suscettibile di risolversi nell'appiattimento su una regolazione unilaterale, datoriale, in un settore in cui è assai diffuso l'istituto del distacco transnazionale ed i lavoratori, scarsamente sindacalizzati, sono soggetti a particolare "debolezza" contrattuale.

Tutto ciò premesso, pertanto, gli uffici ispettivi di questo Ministero vorranno uniformare la propria attività di vigilanza in materia di autotrasporto secondo l'applicazione della norma nel senso, sopra espresso, sanzionando una compensazione non integrale del riposo settimanale ridotto ai sensi dell'art. 174, comma 7, secondo periodo del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, come novellato dalla L. 120/2010. Resta ferma l'applicabilità della sanzione di cui al primo periodo della citata disposizione, qualora sia accertata anche la violazione della

durata massima dei periodi di guida settimanali e delle altre sanzioni previste per le specifiche violazioni accertare.

Si confida nella puntuale osservanza.