



ASSOCIAZIONE PROVINCIALE TRASPORTATORI

Associazione per la Tutela degli Interessi delle Imprese di Autotrasporto e di Logistica
Via Monaco n. 34 41122 MODENA - tel. 059 3162411 - fax 059 3162422 - C.F. 94080760369

Modena, 07 marzo 2019

UNIONE EUROPEA - DIVIETO DI RIPOSO IN CABINA

Ma il riposo settimanale lungo, quello cioè di 45 ore, è possibile o no trascorrerlo in cabina? Ed eventualmente quali sanzioni rischia chi non rispetta questo divieto? La risposta a queste domande, almeno dopo la sentenza della Corte di Giustizia europea dello scorso 20 dicembre, sono nette. Il divieto di riposo in cabina vige in tutta l'Europa e non serve una normativa apposita per prevederlo, perché **è già contenuto nel Regolamento 561/2006**, quello che ha introdotto la disciplina attuale (più volte aggiornata) sulle ore di guida e di riposo. Per le sanzioni, invece, ogni Stato membro può arrangiarsi come crede, nel senso che ognuno può quantificare la sanzione a carico di chi contravviene il divieto in maniera autonoma.

In principio furono Belgio e Francia

Ma questo non è che il punto terminale della questione, le risposte secche alle domande iniziali. Adesso bisogna capire come si sono maturate.

Partiamo dall'origine, da quando prima in **Belgio e dopo in Francia, nel lontano 2014**, venne approvata una normativa specifica in materia che suscitò molto scalpore nella versione transalpina, soprattutto per la sanzione prevista contro chi trascorrevva in cabina il riposo settimanale di 45 ore: **reclusione fino a un anno e sanzione amministrativa fino a 30.000 euro**.

Una misura che suscitò perplessità soprattutto in **Spagna**. Per una ragione evidente: per gli autotrasportatori spagnoli i Pirenei, e quindi il confine francese, costituiscono la porta obbligata per accedere in Europa. Sulla Gazzetta ufficiale spagnola del 20 febbraio scorso, è stato pubblicato il Regio Decreto n.70/2019 che modifica il ROTT ("Reglamento de la Ley de Ordinacion de los Transportes Terrestres") vale a dire la normativa che regola l'autotrasporto in Spagna, entrato in vigore il 21 febbraio 2019.

Non a caso proprio in Francia sono quelli che assorbono le maggiori quote di cabotaggio. La perplessità, quindi, non era tanto rispetto alla misura in sé, quanto sul fatto che questa fosse utilizzata in **funzione anti-concorrenziale**, vale a dire per porre dei limiti alla circolazione di altre imprese continentali. E proprio sulla base di queste motivazioni partirono i primi **ricorsi alla Corte di Giustizia europea**, finalizzati proprio a sapere se la normativa sul divieto fosse o meno compatibile con la normativa comunitaria.

Un divieto che piace

Intanto però, nelle more di questi giudizi, il divieto di riposo in cabina ha trovato sempre nuovi adepti per almeno due ragioni:

- perché **appare come un argine al dumping sociale**. E per questo piace soprattutto ai paesi occidentali dell'Unione europea che possono così sperare di



ASSOCIAZIONE PROVINCIALE TRASPORTATORI

Associazione per la Tutela degli Interessi delle Imprese di Autotrasporto e di Logistica

Via Monaco n. 34 41122 MODENA - tel. 059 3162411 - fax 059 3162422 - C.F. 94080760369

fermare la concorrenza delle aziende della parte orientale basata per lo più su costi di esercizio più contenuti;

- perché **tende a travalicare i confini**, nel senso che quando il divieto viene adottato da un paese spesso accade che i camion nel week end si spostano appena oltre frontiera, salvo tornare non appena consumato il riposo lungo. E quindi per non avere questo esodo da fine settimana molti paesi confinanti di Belgio e Francia hanno fatto proprio il divieto. È stato così per l'**Olanda**, la Spagna per la **Germania** e poi anche per il **Regno Unito**.

La decisione della Corte UE

Intanto spieghiamo cosa ha deciso a dicembre la Corte di Giustizia europea. Il contenuto della sentenza è netto: il divieto di trascorrere in cabina il riposo lungo non è frutto di una normativa aggiuntiva, ma è già presente nel Regolamento (CE) n. 561/2006, laddove **si vieta di effettuare a bordo del veicolo il periodo di riposo settimanale regolare, mentre si lascia la possibilità di fruire in cabina di quello ridotto**. Ricordiamo, infatti, che secondo la normativa il riposo settimanale **regolare deve durare 45 ore**, ma che può essere **ridotto a 24 ore** in alcuni casi. Anche se, in quest'ultima eventualità, è obbligatorio recuperare le ore di riposo non effettuate entro la fine della terza settimana successiva. Ore mancanti da recuperare in un'unica soluzione e da attaccare a un periodo di riposo di almeno 9 ore.

Per giungere alla sua decisione la Corte fa riferimento a due elementi. Innanzi tutto un elemento letterale: nel regolamento sui tempi di guida, quando si fa riferimento ai periodi di riposo (sia ridotti, sia regolari), si parla in generale di «periodi di riposo settimanali», senza meglio specificare. Quando invece si fa riferimento alla possibilità di trascorrere in cabina i periodi di riposo, **si riferisce espressamente a quelli giornalieri e a quelli settimanali ridotti, ma non cita quelli regolari**, che di conseguenza vanno esclusi. In pratica, l'intento della normativa è quello di consentire di trascorrere in cabina i riposi settimanali ridotti, ma non quelli regolari.

Il secondo argomento è logico e parte dall'obiettivo della normativa, che è quello di migliorare le condizioni di lavoro degli autisti. Ma se normalmente l'autista trascorre in cabina i riposi giornalieri o settimanali ridotti – constata la Corte – non avrebbe nessun miglioramento se finisse per dormire in cabina anche il periodo di riposo lungo. E da qui il relativo divieto.

Divieto per tutti, ma sanzioni in ordine sparso

Cosa vale all'atto pratico questa sentenza? Sicuramente è utile perché chiarisce che per applicare il divieto di riposo in cabina nei paesi membri **non serve un atto di recepimento**. Visto che la normativa esiste già ed è contenuta nel più volte ricordato Regolamento 561/2006. Ciò che **manca è l'aspetto sanzionatorio** e quindi è chiaro che un divieto senza punizione è come un toro senza corna: **perde di efficacia**. Ma qui, come abbiamo anticipato, spetta ai singoli Stati completare la normativa prevedendo appunto una multa più o meno salata per chi infrange il divieto.



ASSOCIAZIONE PROVINCIALE TRASPORTATORI

Associazione per la Tutela degli Interessi delle Imprese di Autotrasporto e di Logistica

Via Monaco n. 34 41122 MODENA - tel. 059 3162411 - fax 059 3162422 - C.F. 94080760369

La sanzione in **Francia** l'abbiamo già ricordata, anche se bisognerebbe specificare che i 30.000 euro di sanzione e l'anno di carcere sono le punizioni in caso di recidiva; alla **prima infrazione la multa si ferma a 750 euro**.

Il **Belgio** è sicuramente più mite: qui le sanzioni arrivano a un **massimo di 1.800 euro** e l'**Olanda** ne ha seguito l'esempio scendendo di qualcosa **fino a 1.500 euro**.

La **Germania** distingue: per l'**azienda** prevede una multa di **1.500 euro**, per l'**autista** di **500 euro**.

La Spagna prevede la sanzione per ogni violazione di mille euro

Più complicata la sanzione del **Regno Unito** che colpisce l'**azienda** con **300 sterline** di multa. Poi però prevede pure l'**interdizione alla guida per il conducente** del veicolo multato e la **segnalazione dell'azienda all'ente che gestisce le licenze** di trasporto.