

Avamprogetto

Modifica dell'ordinanza sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli a motore (OLR 1)

Adeguamenti al regolamento (CE) n. 561/2006 del 15 marzo 2006 (modifica delle disposizioni in materia sociale), che abroga il vigente regolamento (CEE) n. 3820/85, e alla direttiva 2002/15/CE dell'11 marzo 2002 (direttiva sull'organizzazione dell'orario di lavoro)

A. Osservazioni generali:

Il regolamento (CE) n. 561/2006 intende migliorare le condizioni sociali dei lavoratori cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale. A tal fine prevede in particolare disposizioni relative al periodo di guida massimo per giornata, per settimana e per periodo di due settimane consecutive, una disposizione che obbliga il conducente a effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare per ogni periodo di due settimane consecutive e disposizioni in base alle quali un periodo di riposo giornaliero non dovrebbe in nessun caso essere inferiore a un periodo ininterrotto di nove ore. Dato che tali disposizioni garantiscono riposi adeguati, e tenuto conto dell'esperienza acquisita negli ultimi anni in materia di applicazione, non è più necessario un sistema di compensazione per i periodi di riposo giornaliero ridotto. Lo scopo della direttiva 2002/15/CE è fissare prescrizioni minime in materia di organizzazione della durata del lavoro al fine di tutelare la sicurezza e la salute dei conducenti di veicoli, migliorare la sicurezza stradale e uniformare le condizioni di concorrenza.

L'obiettivo della riformulazione delle disposizioni CE in materia sociale era inoltre quello di creare regole più semplici e chiare, che possano essere facilmente capite, interpretate e applicate sia dalle imprese del settore sia dalle autorità di esecuzione.

B. Singoli punti sulla ripresa/non ripresa della legislazione comunitaria:

1. Eccezioni della OLR 1 (sintesi)

Alcune delle eccezioni previste all'articolo 4 capoverso 1 OLR 1 (= eccezioni generali che si applicano anche al traffico internazionale) devono essere spostate al capoverso 2 (= eccezione riguardante esclusivamente il traffico interno), poiché le eccezioni di carattere generale sono state ridotte nel regolamento CE (e probabilmente anche nell'AETR). Solo l'eccezione per i conducenti dei veicoli per la raccolta e il trasporto del latte deve essere cancellata per intero. Le altre possibili eccezioni, secondo l'articolo 13 del regolamento CE (p. es. veicoli elettrici usati entro un raggio di 50 km dal luogo ove ha sede l'impresa, veicoli adibiti al trasporto di denaro e valori, al trasporto di rifiuti animali), che ogni Stato membro può decidere autonomamente se ammettere o meno, non devono essere applicate in Svizzera, poiché un ampliamento della lista delle eccezioni, di per sé già lunga, è in contrasto con l'obiettivo di una migliore tutela dei conducenti e della sicurezza stradale perseguito con queste modifiche.

2. Responsabilità delle imprese (terminologia dell'UE: "imprese di trasporto")

L'articolo 10 capoverso 3 primo periodo del regolamento CE prevede che le imprese siano responsabili illimitatamente per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti, anche quando le infrazioni sono state commesse sul territorio di un altro Stato membro o di un Paese terzo¹.

Valutazione dell'USTRA: con la responsabilità illimitata dell'impresa si vuole far sì che essa ottemperi ancor più ai suoi obblighi (controllo e organizzazione delle attività dei lavoratori, impartizione di istruzioni di lavoro concrete e realistiche). In questo modo viene alzato il "livello inibitorio" di azioni illecite (retribuire il conducente in base alle distanze percorse o al volume delle merci, indurlo a commettere reati), poiché l'impresa è ritenuta responsabile in tutti i casi. L'introduzione di una responsabilità illimitata e incondizionata dell'impresa per le infrazioni commesse

¹ Secondo l'articolo 10 capoverso 3 secondo periodo, gli Stati membri possono tuttavia subordinare tale responsabilità all'infrazione da parte dell'impresa. Sono considerati tali (a) la retribuzione in base alle distanze percorse e/o al volume delle merci trasportate e (b) un'organizzazione del lavoro tale da non consentire ai conducenti il rispetto delle disposizioni relative al lavoro, alla guida e ai riposi. Gli Stati membri possono tener conto di ogni prova per dimostrare che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione commessa.

dai suoi conducenti non sarebbe possibile in Svizzera attraverso una semplice modifica dell'ordinanza (cfr. art. 100 n. 2 LCStr) e violerebbe inoltre alcuni principi dello Stato di diritto (principio della colpevolezza). L'articolo 100 numero 2 LCStr e gli articoli 17 capoverso 4 e 21 capoverso 4 OLR 1 disciplinano già sufficientemente gli obblighi e le responsabilità del datore di lavoro/impresa in Svizzera e soddisfano la regolamentazione nazionale degli Stati membri dell'UE che è fatta esplicitamente salva nel diritto comunitario (art. 10 cpv. 3 secondo periodo del regolamento CE).

Testo in vigore	Proposta di modifica
<p>Art. 2 Definizioni</p> <p>Nella presente ordinanza sono utilizzate le seguenti definizioni:</p>	<p>Art. 2 Definizioni</p> <p>Nella presente ordinanza sono utilizzate le seguenti definizioni:</p>
<p>a. È <i>conducente</i> la persona che, anche se per breve tempo, conduce un veicolo giusta l'articolo 3 capoverso 1;</p>	<p>a. È <i>conducente</i> la persona che, anche se per breve tempo, conduce un veicolo giusta l'articolo 3 capoverso 1;</p>
<p>b. È <i>conducente indipendente</i> la persona non al servizio di un datore di lavoro o non assoggettata a rapporti di subordinazione e che decide da sé dell'utilizzazione del veicolo (proprietario dell'azienda); se vi è dubbio (per es. in caso di contratto di noleggio comprendente conducente e veicolo), è determinante la situazione reale del rapporto d'impiego e non la designazione figurante su un eventuale contratto; sono pure considerati conducenti indipendenti il coniuge del proprietario dell'azienda, i suoi ascendenti o discendenti e i rispettivi coniugi come anche i figli del coniuge;</p>	<p>b. È <i>conducente indipendente</i> la persona non al servizio di un datore di lavoro o non assoggettata a rapporti di subordinazione e che decide da sé dell'utilizzazione del veicolo (proprietario dell'azienda); se vi è dubbio (per es. in caso di contratto di noleggio comprendente conducente e veicolo), è determinante la situazione reale del rapporto d'impiego e non la designazione figurante su un eventuale contratto; sono pure considerati conducenti indipendenti il coniuge del proprietario dell'azienda, i suoi ascendenti o discendenti e i rispettivi coniugi come anche i figli del coniuge;</p>
<p>c. È <i>lavoratore</i> chi non è conducente indipendente, in particolare chi conduce un veicolo al servizio di un datore di lavoro o è assoggettato a rapporti di subordinazione;</p>	<p>c. È <i>lavoratore</i> chi non è conducente indipendente, in particolare chi conduce un veicolo al servizio di un datore di lavoro o è assoggettato a rapporti di subordinazione;</p>
<p>d. È <i>datore di lavoro</i> chi, in quanto proprietario dell'azienda o superiore, ha facoltà di impartire ordini al conducente;</p>	<p>d. È <i>datore di lavoro</i> chi, in quanto proprietario dell'azienda o superiore, ha facoltà di impartire ordini al conducente;</p>
	<p>e. È <i>posto di lavoro</i>:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la sede dell'impresa per la quale il lavoratore presta servizio; 2. il veicolo usato dal lavoratore per lo svolgimento della sua attività lavorativa; 3. qualsiasi altro luogo in cui sono svolte attività connesse con il trasporto.
<p>e. È <i>durata del lavoro</i> il tempo durante il quale il lavoratore deve tenersi a disposizione del datore di lavoro; comprende anche il solo tempo di presenza, le pause inferiori a un quarto d'ora e, nel caso di equipaggio multiplo, il tempo durante il quale il lavoratore circola come passeggero; la durata del lavoro comprende inoltre il tempo durante il quale il lavoratore esercita un'attività lucrativa presso un altro datore di lavoro;</p>	<p>f. È <i>durata del lavoro</i> il periodo compreso fra l'inizio e la fine del lavoro, durante il quale il lavoratore è sul posto di lavoro, a disposizione del datore di lavoro ed esercita le sue funzioni o attività. La durata del lavoro comprende inoltre il tempo durante il quale il lavoratore esercita un'attività lucrativa presso un altro datore di lavoro. Le pause di guida e di lavoro, i periodi di riposo e i tempi di disponibilità non sono considerati durata del lavoro;</p>
	<p>g. Sono <i>tempi di disponibilità</i>:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. i periodi (senza pause di guida e di lavoro né periodi di riposo), durante i quali il lavoratore, pur non essendo tenuto a rimanere sul posto di lavoro, deve tenersi a disposizione per rispondere ad eventuali chiamate con le quali gli si chiede di iniziare o riprendere la guida o di eseguire altri lavori. In particolare, sono considerati tempi di disponibilità i periodi durante i quali il conducente accompagna un veicolo trasportato a bordo di un traghetto o di un treno. Tali periodi e la loro probabile durata devono essere comunicati al conducente con preavviso; 2. in caso di equipaggio multiplo, il tempo trascorso a fianco del conducente o in una cuccetta du-

	rante la corsa del veicolo.
f. È attività professionale, per il lavoratore il tempo di lavoro, per il conducente indipendente il tempo di guida nonché delle attività connesse con il trasporto;	h. È attività professionale, per il lavoratore il tempo di lavoro, per il conducente indipendente il tempo di guida nonché delle attività connesse con il trasporto;
	i. È equipaggio multiplo il caso in cui, durante il periodo di guida compreso fra due periodi di riposo giornaliero consecutivi o fra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale, risultano presenti a bordo del veicolo almeno due conducenti che prendono parte alla guida. Durante la prima ora di equipaggio multiplo la presenza di un altro o più conducenti è facoltativa, mentre per il resto del periodo è obbligatoria;
	k. È periodo di riposo giornaliero il periodo durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e che comprende sia un periodo di riposo giornaliero regolare sia un periodo di riposo giornaliero ridotto: <ol style="list-style-type: none"> 1. il periodo di riposo giornaliero regolare è un periodo di riposo ininterrotto di almeno 11 ore; in alternativa, esso può essere preso in due periodi, il primo dei quali deve essere di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione; 2. il periodo di riposo giornaliero ridotto è un periodo di riposo ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore.
	l. È periodo di riposo settimanale il periodo settimanale durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e che comprende sia un periodo di riposo settimanale regolare sia un periodo di riposo settimanale ridotto: <ol style="list-style-type: none"> 1. il periodo di riposo settimanale regolare è un periodo di riposo di almeno 45 ore; 2. il periodo di riposo settimanale ridotto è un periodo di riposo inferiore a 45 ore che, nel rispetto di quanto stabilito all'articolo 11 capoversi 1 e 2, può essere ridotto a una durata minima di 24 ore consecutive.
h. È una settimana il periodo di tempo tra lunedì ore 00.00 e domenica ore 24.00.	m. È una settimana il periodo di tempo tra lunedì ore 00.00 e domenica ore 24.00.

Spiegazioni:

Come nel diritto comunitario, anche nella OLR 1 tutte le principali definizioni devono essere formulate con maggiore precisione o riformulate per facilitarne l'interpretazione e di riflesso uniformare la prassi applicativa da parte delle autorità di controllo.

Le definizioni di cui all'articolo 2 OLR 1 sono modificate come segue:

Posto di lavoro: deve essere definito, in quanto menzionato nella definizione di "durata del lavoro".

Durata del lavoro: comprende la guida, il carico e lo scarico, la supervisione della salita o discesa di passeggeri dal veicolo, la pulizia e la manutenzione tecnica del veicolo nonché ogni altra operazione volta a garantire la sicurezza del veicolo, del carico e dei passeggeri o ad adempire le formalità legali o regolamentari collegate direttamente al trasporto in corso (incluse la sorveglianza delle operazioni di carico e scarico, le formalità amministrative di polizia, di dogana ecc.).

Continueranno a fare parte della durata del lavoro anche quei periodi di tempo finora chiamati "tempi di presenza", durante i quali il lavoratore non può disporre liberamente del suo tempo (p. es. l'autista di un autobus che deve sorvegliare il veicolo e i bagagli mentre la comitiva effettua una visita). Non è invece considerato tempo di presenza nel senso di durata del lavoro il periodo di attesa in cui l'autista di un autobus può fare quello che vuole (p.es. andare a passeggio, sciare). Le modalità di retribuzione di detti tempi di attesa (eventualmente tempi di disponibilità) non sono oggetto dell'ordinanza per gli autisti e sono di volta in volta pattuite nel contratto di lavoro.

Tempi di disponibilità: d'ora in poi i tempi di disponibilità (comando dell'odocronografo:) devono poter essere presentati separatamente. I tempi di disponibilità non sono conteggiati come durata del lavoro e non sono né

periodi di riposo né pause. Ciò non esclude ad ogni modo la possibilità di prendere pause o periodi di riposo durante i tempi di disponibilità. I tempi di disponibilità consentono al conducente di organizzarsi con maggiore flessibilità: essi non comportano infatti conseguenze giuridiche dirette (non esiste p.es. nessuna disposizione in base alla quale i tempi di disponibilità debbano essere intervallati da una pausa dopo un certo periodo di tempo). D'altro canto, però, viene a crearsi una nuova categoria di tempo, la cui retribuzione potrebbe sollevare qualche interrogativo. Tuttavia, dato che la questione retributiva non è oggetto della OLR 1, non vi è a presente la necessità di regolamentare questa tematica.

Equipaggio multiplo: viene proposta una definizione più chiara (cfr. l'attuale art. 9 cpv. 4 OLR 1) e risolta così l'incertezza del diritto vigente sul momento d'inizio di un equipaggio multiplo: un conducente può essere solo a bordo del veicolo esclusivamente durante la prima ora, mentre per il resto del periodo due (o più persone) devono essere presenti sul veicolo.

Periodo di riposo giornaliero: continua ad essere di 11 ore (periodo di riposo giornaliero regolare). D'ora in avanti, però, può essere suddiviso esclusivamente in due periodi, uno di tre e uno di nove ore, ed essere ridotto fino a nove ore (periodo di riposo giornaliero ridotto). Questa nuova regolamentazione facilita notevolmente le cose in confronto al diritto vigente, poiché da un lato il periodo di riposo giornaliero non può più essere suddiviso in tre periodi (p.es. 8+2+2 o 9+2+1) e dall'altro viene soppressa la compensazione del periodo di riposo durante la settimana successiva (cfr. art. 9 cpv. 6, che è abrogato). Contro la nuova regolamentazione non si possono sollevare obiezioni né da un punto di vista di protezione dei lavoratori né in termini di sicurezza stradale.

Periodo di riposo settimanale: continua ad essere di 45 ore (periodo di riposo settimanale regolare) o di almeno 24 ore (periodo di riposo settimanale ridotto). La disposizione secondo cui la durata minima deve essere di 36 ore consecutive se il periodo di riposo è effettuato nel luogo di stazionamento abituale del veicolo, è stata a giusto titolo cancellata nel diritto comunitario, in quanto priva di senso.

Settimana: la definizione di "settimana" non deve impedire ai conducenti di cominciare la loro settimana lavorativa qualsiasi giorno della settimana.

Non sembrano essere fondamentali e quindi non figurano nella OLR 1 le definizioni di "interruzione" e "riposo":

a) L'"interruzione" – o secondo la terminologia adottata in Svizzera "interruzione della guida" – è definita nel regolamento CE come "ogni periodo in cui il conducente non può guidare o svolgere altre mansioni e che serve unicamente al suo riposo." L'interruzione non è quindi un vero e proprio "riposo", poiché il conducente non può – come invece nel caso del riposo – disporre liberamente del suo tempo. Pause di guida e pause di lavoro sono da considerarsi in sostanza la stessa cosa. Dato però che né il regolamento n. 561/2006 né la direttiva 2002/15 forniscono una definizione di pausa di lavoro, pare superflua anche una definizione di pausa di guida. Finora, la OLR 1 vigente ne ha del resto potuto fare tranquillamente a meno.

b) Il "riposo" è "ogni periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo". Riposo non è altro che il termine generico per indicare il periodo di riposo giornaliero e settimanale: nelle definizioni di questi due termini esso è definito in maniera identica. Il riposo in quanto tale non ha quindi un significato proprio e non ha bisogno di essere definito un'altra volta.

Testo in vigore	Proposta di modifica
<p>Art. 3 cpv. 3</p> <p>³ I conducenti che circolano in Svizzera con veicoli immatricolati all'estero devono osservare soltanto le prescrizioni di cui agli articoli 5, 8 capoversi 1–3 e 5 nonché 9–12, 14–14c e 18 capoverso 1.</p>	<p>Art. 3 cpv. 3</p> <p>³ I conducenti che circolano in Svizzera con veicoli immatricolati all'estero devono osservare soltanto le prescrizioni di cui agli articoli 5, 8, 9–12, 14–14c, 18 capoverso 1 e, se sono lavoratori, articolo 6 capoverso 1.</p>
<p>Spiegazioni:</p> <p><u>Attenzione</u>: l'articolo 3 capoverso 3 figurante nella colonna "testo in vigore" entrerà in vigore il 1° novembre 2006 (cfr. RU 2006 1689)!</p> <p>Le disposizioni concernenti la durata del lavoro e le pause di lavoro si applicano anche ai lavoratori stranieri, che devono rispettare almeno quanto previsto nella direttiva 2002/15/CE (in media 48 ore/settimana su un periodo di 4, al massimo 6 mesi).</p>	

Testo in vigore	Proposta di modifica
Art. 4 Eccezioni	Art. 4 Eccezioni
¹ La presente ordinanza non si applica ai conducenti di veicoli:	¹ La presente ordinanza non si applica ai conducenti di veicoli:
a. con una velocità massima ammissibile di 30 km/h;	a. con una velocità massima ammissibile non superiore a 40 km/h ;
b. usati da esercito, polizia, servizio antincendio, protezione civile o per incarico di queste istanze;	b. usati da esercito, polizia, servizio antincendio, protezione civile o per incarico di queste istanze;
c. usati dai servizi di nettezza urbana, canalizzazione e protezione contro i pericoli d'inondazione, dalle officine elettriche, del gas e centrali idriche, da quelle per la manutenzione stradale, dai servizi di trasporto dei valori postali, dei telefoni e dei telegrafi, impiegati da radio e televisione nonché ai veicoli utilizzati per la localizzazione di impianti per la ricezione o la trasmissione radiotelevisiva;	c. abrogato, spostato al capoverso 2.
d. usati per il trasporto di persone nel traffico di linea, nella misura in cui la lunghezza della linea non superi i 50 km;	d. usati per il trasporto di persone nel traffico di linea, nella misura in cui la lunghezza della linea non superi i 50 km;
e. impiegati nei servizi d'urgenza o per misure di salvataggio;	e. impiegati nei servizi d'urgenza o per misure di salvataggio;
f. equipaggiati specialmente per compiti sanitari;	f. equipaggiati specialmente per compiti sanitari;
g. usati per trasporti di materiale da circo o per espositori;	g. abrogato, spostato al capoverso 2.
h. equipaggiati specialmente per l'autosoccorso stradale;	h. equipaggiati specialmente per l'autosoccorso stradale;
i. con i quali, a scopo di sviluppo tecnico o per lavori di riparazione e manutenzione, sono eseguite corse di prova o di trasferimento e che non sono ancora in circolazione come nuovi o trasformati;	i. con i quali, a scopo di sviluppo tecnico o per lavori di riparazione e manutenzione, sono eseguite corse di prova o di trasferimento e che non sono ancora in circolazione come nuovi o trasformati;
k. usati per trasporti non commerciali di cose, a scopi puramente privati;	k. con un peso totale ammesso, rimorchi inclusi, fino a 7,5 t , usati per trasporti non commerciali di cose, a scopi puramente privati;
l. usati per il trasporto del latte nelle aziende agricole e per la resa dei contenitori di latte o latticini a scopo di foraggio destinato a tali aziende;	l. abrogato (e non spostato al capoverso 2!).
m. assegnati soltanto al traffico interno di un'impresa, autorizzati a circolare su strada pubblica soltanto con il permesso dell'autorità (art. 33 dell'O del 20 nov. 1959 sull'assicurazione dei veicoli e art. 72 cpv. 1 lett. e dell'O del 27 ott. 1976 sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli, OAC).	m. abrogato, spostato al capoverso 2.
² Nel traffico interno, la presente ordinanza non si applica inoltre ai conducenti che eseguono unicamente corse con i seguenti veicoli o combinazioni di veicoli:	² Nel traffico interno, la presente ordinanza non si applica inoltre ai conducenti che eseguono unicamente corse con i seguenti veicoli o combinazioni di veicoli:
a. autoveicoli per il trasporto di persone che, oltre a quello del conducente, hanno un numero di posti a sedere non superiore a 16;	a. autoveicoli per il trasporto di persone che, oltre a quello del conducente, hanno un numero di posti a sedere non superiore a 16;
b. combinazioni di veicoli per il trasporto di cose, nella misura in cui il peso totale del veicolo trattore non superi le 3,5 t e, per i trattori a sella, nella misura in cui il peso totale del convoglio non supera 5 t giusta la licenza di circolazione;	b. combinazioni di veicoli per il trasporto di cose, nella misura in cui il peso totale del veicolo trattore non superi le 3,5 t e, per i trattori a sella, nella misura in cui il peso totale del convoglio non supera 5 t giusta la licenza di circolazione;
c. veicoli dell'amministrazione federale (art. 2 cpv. 1 dell'O del 23 feb. 2005 concernente i veicoli della Confederazione e i loro conducenti);	c. veicoli dell'amministrazione federale (art. 2 cpv. 1 dell'O del 23 feb. 2005 concernente i veicoli della Confederazione e i loro conducenti);
d. veicoli usati per il prestito di libri, giocattoli, esposizioni itineranti e analoghe, e a tale scopo specialmente equipaggiati;	d. veicoli progettuali mobili dotati di attrezzature speciali, essenzialmente destinati ad essere utilizzati, da fermi, per fini didattici;
e. veicoli usati per la scuola guida.	e. veicoli usati per la scuola guida;
	f. veicoli usati dai servizi di canalizzazione, di protezione contro le inondazioni, di manutenzione della

	rete idrica, elettrica e del gas, di manutenzione e controllo della rete stradale, di nettezza urbana, dei telefoni, dei telefoni, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti e riceventi di radio e televisione;
	g. veicoli usati su mandato della Posta Svizzera nell'ambito del servizio universale che le incombe (art. 2 della legge sulle poste del 30.4.1997; RS 783.0) entro un raggio di 50 km dal luogo ove ha sede l'impresa incaricata e il cui peso totale ammesso, compresi rimorchi o semirimorchi, non sia superiore a 7,5 t;
	h. veicoli speciali usati per il trasporto di materiale da circo o per fiere e mercati;
	i. usati per il trasporto del latte nelle aziende agricole e per la resa dei contenitori di latte o latticini a scopo di foraggio destinato a tali aziende;
	i. veicoli assegnati soltanto al traffico interno di un'impresa, autorizzati a circolare su strada pubblica soltanto con il permesso dell'autorità (art. 33 dell'O del 20 nov. 1959 sull'assicurazione dei veicoli e art. 72 cpv. 1 lett. e dell'O del 27 ott. 1976 sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli, OAC), o impiegati esclusivamente su strade all'interno di centri di smistamento quali porti, interporti e terminali ferroviari.
^{2bis} Nel traffico interno, i conducenti che impiegano i veicoli di cui al capoverso 2 lettera a per il trasporto professionale di persone sottostanno all'ordinanza del 6 maggio 1981 sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti.	^{2bis} Nel traffico interno, i conducenti che impiegano i veicoli di cui al capoverso 2 lettera a per il trasporto professionale di persone sottostanno all'ordinanza del 6 maggio 1981 sulla durata del lavoro e del riposo dei conducenti professionali di veicoli leggeri per il trasporto di persone e di automobili pesanti.
³ Nel traffico interno la presente ordinanza non si applica ai conducenti che sottostanno alla legge dell'8 ottobre 1971 sulla durata del lavoro ed eseguono unicamente trasporti contemplati in detta legge. Se vengono eseguiti altri trasporti supplementari, per la loro attività professionale complessiva essi devono rispettare le prescrizioni degli articoli 5-12 relative alla durata del lavoro, della guida e del riposo e gestire i mezzi di controllo giusta gli articoli 14-16.	³ Nel traffico interno la presente ordinanza non si applica ai conducenti che sottostanno alla legge dell'8 ottobre 1971 sulla durata del lavoro ed eseguono unicamente trasporti contemplati in detta legge. Se vengono eseguiti altri trasporti supplementari, per la loro attività professionale complessiva essi devono rispettare le prescrizioni degli articoli 5-12 relative alla durata del lavoro, della guida e del riposo e gestire i mezzi di controllo giusta gli articoli 14-16.
⁴ Nel traffico interno la presente ordinanza non si applica ai conducenti che eseguono trasporti esclusivamente con trattori agricoli.	⁴ Nel traffico interno la presente ordinanza non si applica ai conducenti che eseguono trasporti esclusivamente con trattori agricoli nell'ambito delle loro attività professionali e entro un raggio di 100 km dal luogo ove ha sede l'impresa proprietaria del veicolo.

Spiegazioni:

Dato che le eccezioni generali sono state ridotte nel regolamento (CE) 561/2006, anche l'articolo 4 capoverso 1 deve essere opportunamente modificato. Le eccezioni finora elencate nel succitato articolo devono ora in parte essere integrate nel capoverso 2 e si applicano pertanto solo al traffico interno; nel traffico internazionale, tutti i conducenti dei veicoli di cui al capoverso 2 sottostanno obbligatoriamente alle disposizioni sulla durata del lavoro e sui periodi di riposo.

Capoverso 1 lettera a: l'innalzamento del limite massimo di velocità da 30 a 40 km/h deriva da una proposta delle organizzazioni agricole, sulla quale l'USTRA ha avviato un'indagine conoscitiva a fine maggio 2006 in occasione della modifica di diverse ordinanze in materia di circolazione stradale (cfr. <http://www.admin.ch/ch/i/gg/pc/pendent.html>; termine: 31 luglio 2006). Nella proposta si chiede di alzare il limite a 45 km/h nel traffico interno. Se la proposta dovesse passare (non si conoscono ancora i risultati dell'indagine conoscitiva), occorrerà valutare se, oltre all'innalzamento di 10 km/h per le eccezioni generali, sia opportuno alzare di altri 5 km/h il limite nel traffico interno.

Capoverso 1 lettera k: i trasporti non commerciali di cose saranno d'ora in poi esclusi dalla OLR 1 solo fino ad un peso complessivo di 7,5 t!

Capoverso 2 generale: per il traffico interno proponiamo di mantenere le eccezioni conformemente all'attuale capoverso 2 (in particolare cpv. 2 lett. b) e di riprendere ampiamente le eccezioni secondo l'articolo 13 del rego-

lamento CE. Nello specifico:

Capoverso 2 lettera g: i conducenti di veicoli della Posta Svizzera (nella vecchia legge chiamati in blocco "servizi di trasporto dei valori postali"), che trasportano esclusivamente posta, nel traffico interno continuano ad essere esclusi dalla OLR 1 e sottostanno alla legge sulla durata del lavoro (RS 822.21; LDL). Il regolamento CE parla in realtà di fornitori di servizi universali (di cui la direttiva 97/67/CE fornisce la seguente definizione: "organismo, pubblico o privato, che fornisce un servizio postale universale o una parte dello stesso all'interno di uno Stato membro"), che sono utilizzati per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale; se si volesse però riprendere integralmente il diritto comunitario, occorrerebbe prima modificare la legge (LDL). In un primo momento, la modifica riguarderà pertanto, a livello di ordinanza, solo i conducenti di veicoli che effettuano viaggi su mandato della Posta Svizzera nell'ambito del servizio universale che le incombe. Detti conducenti saranno eccettuati dalla OLR 1 solo se usano veicoli di peso non superiore alle 7,5 t entro un raggio di 50 km dal luogo ove ha sede l'impresa.

Secondo il regolamento CE, un altro presupposto per essere dispensati è che per i conducenti la guida del veicolo non costituisca l'attività principale. Questo requisito della guida quale attività principale non deve invece essere ripreso nel diritto svizzero, in quanto difficile da verificare.

I veicoli usati per la raccolta del latte saranno d'ora in poi assoggettati alla OLR 1: oggi non è più necessario dispensare dalla OLR 1 i conducenti dei veicoli impiegati per la raccolta del latte nelle aziende agricole. In particolare, non vi è più urgenza di trasportare il latte al luogo di trasformazione nel più breve tempo possibile, poiché il latte viene conservato a basse temperature e raccolto generalmente sull'arco di 2 giorni.

L'eccezione di cui all'articolo 4 capoverso 1 lettera l OLR 1 è ripresa dal diritto europeo. Essa partiva dal presupposto, come è consuetudine nei paesi pianeggianti, che le fattorie possano essere raggiunte con mezzi pesanti per la raccolta del latte e che presso queste aziende lattiere vengano prelevate di regola grossi quantitativi di latte, rendendo il viaggio conveniente da un punto di vista economico. In Svizzera, queste condizioni, in molti casi, non sono date. Pertanto, con la direttiva del DFGP del 17 luglio 1997, anche la raccolta di latte fresco (a) presso un punto di raccolta situato su una strada più agibile, indipendentemente dal fatto che esso sia usato da uno o più contadini, o (b) presso un ex caseificio rurale adibito a punto di raccolta del latte fresco e non più attivo nella trasformazione del latte fresco, o presso un magazzino per il latte gestito da una cooperativa rurale quale punto di raccolta del latte, può essere paragonata alla raccolta di latte presso un'azienda agricola ai sensi dell'articolo 4 capoverso 1 lettera l OLR 1. Dato che il diritto europeo non dispensa più in generale dal suo campo d'applicazione i veicoli per il trasporto del latte ed è pertanto diventato più restrittivo (conformemente all'articolo 13 capoverso 1 del regolamento CE 561/2006, ogni Stato membro può di fatto, "purché ciò non pregiudichi gli obiettivi indicati all'articolo 1 [sicurezza stradale e condizioni di lavoro], concedere deroghe alle disposizioni degli articoli da 5 a 9 e subordinarle a condizioni individuali, applicabili ai trasporti effettuati impiegando [segue l'elenco dei veicoli]"), con questi nuovi obiettivi del diritto comunitario è giustificato assoggettare detti trasporti alla OLR 1. In questo modo aumenta la sicurezza stradale e migliorano le condizioni di concorrenza nel settore dei trasporti su strada nonché le condizioni di lavoro dei conducenti di veicoli per la raccolta del latte.

Inopportuna, infine, anche l'incertezza relativa a quale sia la legislazione, al posto della OLR 1, cui sono soggetti i veicoli per la raccolta del latte. In virtù dell'articolo 2 capoverso 1 lettera d della legge sul lavoro (LL) del 13 marzo 1964 – e secondo il parere del seco - essi non rientrano nemmeno nel campo d'applicazione della LLB. Assoggettandoli alla OLR 1, si risolverebbe l'incertezza giuridica segnalata già più volte dai Cantoni.

Altri adeguamenti nel capoverso 2: sono ripresi direttamente dal diritto comunitario.

Testo in vigore	Proposta di modifica
<p>Art. 5 Periodo di guida</p> <p>¹ Il periodo di guida tra due periodi consecutivi di riposo giornaliero o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale (periodo di guida giornaliero) non può superare 9 ore. Il periodo di guida giornaliero può essere esteso a 10 ore due volte in una settimana.</p>	<p>Art. 5 Periodo di guida</p> <p>¹ Il periodo di guida tra la fine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio di quello immediatamente successivo o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale non può superare 9 ore. Può essere esteso a 10 ore due volte in una settimana.</p>
<p>² Dopo un massimo di sei periodi di guida giornalieri, il conducente di un veicolo adibito al trasporto di cose deve osservare un periodo di riposo settimanale secondo l'articolo 11. Questo periodo di riposo settimanale può essere rinviato fino alla fine del sesto giorno, nella misura in cui il periodo complessivo di guida nel corso dei sei giorni non superi il massimo di sei periodi di guida giornalieri.</p>	<p>² Il periodo di guida settimanale non può superare 56 ore né causare il superamento della durata massima della settimana lavorativa.</p> <p><i>(l'attuale capoverso 2 non è abrogato per intero: parte del contenuto è spostato nell'articolo 11).</i></p>

<p>³ Dopo un massimo di dodici periodi di guida giornalieri, il conducente di un veicolo per il trasporto di persone deve osservare un periodo di riposo settimanale secondo l'articolo 11. Questo periodo di riposo settimanale può essere rinviato fino alla fine del dodicesimo giorno, nella misura in cui il periodo complessivo di guida nel corso dei dodici giorni non superi il massimo di dodici periodi di guida giornalieri. Ai conducenti che trasportano persone nel traffico di linea internazionale si applicano i limiti di cui nel capoverso 2.</p>	<p><i>abrogato.</i></p>
<p>⁴ Il periodo complessivo di guida non può superare 90 ore in un periodo di due settimane.</p>	<p>³ Il periodo complessivo di guida sull'arco di due settimane consecutive non può superare 90 ore.</p>
<p>Spiegazioni: Si tratta di semplificazioni e non di modifiche, tranne la limitazione a 56 ore del periodo di guida settimanale. <u>Capoverso 3 (abrogato):</u> il diritto comunitario non prevede più la regola dei 12 giorni per i veicoli adibiti al trasporto di persone (il periodo di riposo settimanale può essere rinviato al massimo di 12 periodi di guida giornalieri). D'ora in avanti, il periodo di riposo settimanale deve essere preso al più tardi dopo 6 periodi di guida giornalieri sia per i trasporti di oggetti sia per i trasporti di persone; cfr. al riguardo anche l'articolo 11 capoverso 2.</p>	

Testo in vigore	Proposta di modifica
<p>Art. 6 Durata massima della settimana lavorativa</p> <p>¹ La durata massima della settimana lavorativa del lavoratore è di 46 ore.</p>	<p>Art. 6 Durata media della settimana lavorativa</p> <p>¹ La durata media della settimana lavorativa del lavoratore non può superare 48 ore. La durata massima della settimana lavorativa può essere estesa a 60 ore solo se su un periodo di 12 mesi [variante: 6 mesi] la media delle ore di lavoro non supera il limite di 48 ore settimanali.</p>
<p>² Se più persone si alternano al volante durante almeno tre giorni della settimana, come conducenti, rispettivamente passeggeri (equipaggio multiplo), la durata massima della settimana lavorativa può raggiungere 53 ore.</p>	<p>² I periodi di lavoro svolti presso diversi datori di lavoro vengono tra loro sommati. Il datore di lavoro chiede per iscritto al lavoratore di presentarli la distinta delle ore di lavoro svolte presso un altro datore di lavoro. Il lavoratore fornisce tali informazioni per iscritto.</p>
<p>Spiegazioni: Su richiesta dell'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG) e dei Routiers Suisses, il periodo di calcolo della durata media della settimana lavorativa andrebbe estesa a 12 mesi, per concedere maggiore flessibilità (il lavoro è soggetto alle fluttuazioni stagionali). L'articolo 8 della direttiva ammette una deroga per mezzo di accordo tra le parti sociali, deroga che però non può "in nessun caso estendere oltre i 6 mesi il periodo di riferimento per calcolare la settimana lavorativa media di 48 ore al massimo." Pertanto, non è certo se verrà accettato un periodo di riferimento superiore a 6 mesi in considerazione dell'acquis comunitario dell'accordo sui trasporti terrestri: l'UE richiede infatti l'equivalenza tra il diritto svizzero e il diritto comunitario.</p>	

Testo in vigore	Proposta di modifica
<p>Art. 7 Lavoro straordinario</p> <p>¹ La durata massima della settimana lavorativa (art. 6) può essere prolungata di 5 ore di lavoro straordinario. Sono autorizzate 5 altre ore straordinarie per settimana in caso di attività straordinarie e assai intense dell'azienda (per es. fluttuazioni stagionali). Tuttavia, il totale delle ore straordinarie prestate nel corso di un anno civile non può superare 208 ore.</p>	<p><i>abrogato.</i></p>
<p>² Se un lavoratore effettua in una settimana più di 5 ore straordinarie, il datore di lavoro deve annunciarlo, ogni tre mesi, all'autorità di esecuzione, entro i 14 giorni che seguono la fine del trimestre.</p>	<p><i>abrogato.</i></p>
<p>³ Il lavoro straordinario può essere compensato sia con un supplemento salariale ai sensi del Codice delle obbligazioni, sia con tempo libero della stessa durata. Una tale compensazione deve aver luogo entro tre mesi a meno che il datore di lavoro e il lavoratore non abbiano convenuto un termine più lungo; questo termine non può in alcun caso superare i dodici mesi.</p>	<p><i>abrogato.</i></p>

Spiegazioni:

Il lavoro straordinario esiste solo se è definita una durata massima di lavoro. Poiché per la durata media della settimana lavorativa non è più così, l'articolo 7 deve essere stralciato.

Testo in vigore	Proposta di modifica
Art. 8 Pause ¹ Dopo un periodo di guida di 4 ore e mezzo il conducente deve osservare una pausa di almeno 45 minuti. La pausa decade se inizia immediatamente dopo un periodo di riposo giornaliero o settimanale.	Art. 8 Pause ¹ Dopo un periodo di guida di 4 ore e mezzo il conducente deve osservare una pausa di almeno 45 minuti. La pausa decade se inizia immediatamente dopo un periodo di riposo giornaliero o settimanale.
² La pausa di cui al capoverso 1 può essere suddivisa in pause di almeno 15 minuti ciascuna, intercalate nel periodo di guida o immediatamente dopo tale periodo, in modo da assicurare l'osservanza del capoverso 1.	² La pausa di cui al capoverso 1 può essere sostituita da una pausa di almeno 15 minuti, seguita da una pausa di almeno 30 minuti, intercalate nel periodo di guida in modo da assicurare l'osservanza del capoverso 1.
³ Durante le pause di cui ai capoversi 1 e 2, il conducente non può esercitare attività professionale; è tuttavia permesso accompagnare la corsa in caso di equipaggio multiplo e quando il veicolo, in caso di trasporto combinato, è sul traghetto o sul treno.	³ Dopo un periodo di lavoro di 6 ore, i lavoratori devono osservare una pausa di lavoro di almeno 30 minuti. Se la durata complessiva del lavoro supera 9 ore, la pausa deve essere di almeno 45 minuti. Le pause possono essere suddivise in pause di almeno 15 minuti ciascuna.
	⁴ Durante le pause di cui ai capoversi 1 a 2, il conducente non può esercitare attività professionale.
⁴ Dopo un periodo di lavoro di 5 ore e mezzo, i lavoratori devono osservare una pausa di lavoro ininterrotta di almeno 1 ora. Se la pausa inizia alla scadenza delle 5 ore e mezzo, sono sufficienti 30 minuti consecutivi.	<i>abrogato</i> risp. spostato al capoverso 3.
⁵ Una pausa osservata secondo il capoverso 1 non è considerata periodo di riposo giornaliero.	⁵ Una pausa osservata secondo il capoverso 1 o 3 non è considerata periodo di riposo giornaliero.

Spiegazioni:

Capoverso 2 (nuovo): la pausa può essere ora suddivisa soltanto in due periodi, uno dei quali deve durare almeno 30 minuti.

Capoverso 3 (nuovo): la regolamentazione delle pause di lavoro secondo la direttiva 2002/15/CE è più semplice e logica rispetto a quella attuale prevista nella OLR 1. La nuova regolamentazione rispecchierebbe in termini quantitativi all'incirca anche l'articolo 15 della legge sul lavoro (LL; RS 822.11):

"Il lavoro giornaliero dev'essere interrotto con pause di almeno:

- a. un quarto d'ora, se dura più di cinque ore e mezzo;
- b. mezz'ora, se dura più di sette ore;
- c. un'ora, se dura più di nove ore."

Capoverso 3 (abrogato in parte): accompagnare la corsa in caso di equipaggio multiplo e quando il veicolo, in caso di trasporto combinato, è sul traghetto o sul treno, possono ora essere considerati anche tempi di disponibilità. Ciò è facoltativo e non impedisce quindi di segnare sull'odocronografo, invece che tempi di disponibilità, anche durata di lavoro (come finora) o pause.

Testo in vigore	Proposta di modifica
Art. 9 Periodo di riposo giornaliero ¹ Per ogni periodo di 24 ore, il conducente deve avere un periodo di riposo giornaliero di almeno 11 ore consecutive.	Art. 9 Periodo di riposo giornaliero ¹ Entro 24 ore dalla fine del periodo di riposo giornaliero o settimanale precedente, il conducente deve avere un nuovo periodo di riposo giornaliero. Se la parte di periodo di riposo giornaliero effettuata entro le previste 24 ore è di almeno 9 ore, ma inferiore a 11, tale periodo di riposo è considerato un periodo di riposo giornaliero ridotto.
² Il conducente può ridurre il periodo di riposo giusta il capoverso 1 a 9 ore consecutive al massimo tre volte per settimana se lo compensa con un periodo equivalente di riposo prima della fine della settimana successiva.	² Un periodo di riposo giornaliero può essere prolungato e convertito in un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto.
³ Se non è ridotto conformemente al capoverso 2, il periodo di riposo può essere preso in due o tre periodi separati nell'arco di 24 ore, nella misura in cui un periodo ammonti almeno a 8 ore consecutive e il periodo di riposo giornaliero	³ Il conducente non può effettuare più di tre periodi di riposo giornaliero ridotto tra due periodi di riposo settimanale.

complessivamente a 12 ore.	
⁴ Se più persone si alternano al volante (equipaggio multiplo), ognuna di loro deve avere, in ciascun periodo di 30 ore, un periodo minimo di riposo giornaliero complessivamente non inferiore a 8 ore consecutive.	⁴ In caso di equipaggio multiplo, il conducente deve effettuare un nuovo periodo di riposo giornaliero di almeno 9 ore entro 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale.
⁵ Il riposo giornaliero può essere preso nel veicolo se questo è in sosta e provvisto di una cuccetta.	⁵ In trasferta, i periodi di riposo giornaliero possono essere effettuati nel veicolo, purché questo sia in sosta e sia dotato delle opportune attrezzature per il riposo di tutti i conducenti.
⁶ Ciascun periodo di riposo preso come compensazione per la riduzione del riposo giornaliero deve essere collegato con un altro periodo di riposo di almeno 8 ore. Su richiesta del conducente il periodo di riposo deve essere concesso al suo domicilio o nel luogo di stazionamento del veicolo.	<i>abrogato.</i>
Spiegazioni: La regolamentazione del periodo di riposo giornaliero è semplificata e resa più precisa in particolare: <ol style="list-style-type: none"> dal fatto che l'inizio del periodo di calcolo è ora fissato in maniera inequivocabile ("entro 24 ore dalla fine del periodo di riposo giornaliero o settimanale precedente"); dal fatto che un periodo di riposo giornaliero ridotto non deve più essere compensato nella settimana successiva. 	

Testo in vigore	Proposta di modifica
Art. 10 Interruzione del riposo giornaliero in caso di trasporti combinati In caso di trasporti combinati, il conducente, in deroga all'articolo 9, può interrompere una sola volta il riposo giornaliero per caricare il veicolo su un convoglio ferroviario o un traghetto o scaricarlo, purché siano adempiute le seguenti condizioni:	Art. 10 Interruzione del riposo giornaliero in caso di trasporti combinati ¹ Il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare, può durante tale periodo di riposo, in deroga all'articolo 9, effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessiva. Nel corso di tale riposo giornaliero regolare il conducente deve poter disporre di una cuccetta o di una branda.
a. la parte di riposo giornaliero fruita a terra deve essere immediatamente antecedente o successiva alla parte di riposo giornaliero fruita a bordo del traghetto o del convoglio ferroviario;	<i>abrogato.</i>
b. il periodo dell'interruzione compreso tra le due parti di riposo giornaliero deve essere quanto possibile breve e non può in nessun caso eccedere 1 ora prima del carico o dello scarico del veicolo o dal momento di abbandonare traghetto o ferrovia, comprese eventuali formalità doganali;	<i>abrogato.</i>
c. durante le due parti del riposo giornaliero il conducente deve poter disporre di un letto o di una cuccetta;	<i>abrogato.</i>
d. le due parti del riposo giornaliero devono essere aumentate insieme di almeno 2 ore rispetto al riposo giornaliero ininterrotto che il conducente dovrebbe prendere senza interruzione il giorno in questione secondo l'articolo 9.	<i>abrogato.</i>
Spiegazioni: Semplificazione; il risultato è praticamente uguale alla versione attuale.	

Testo in vigore	Proposta di modifica
	Art. 10a Viaggio di andata o di ritorno dal luogo del veicolo quale durata del lavoro ¹ Il tempo impiegato dal lavoratore per recarsi dal suo domicilio al luogo ove normalmente inizia o termina il lavoro non è considerato durata del lavoro. Se il veicolo si trova in un luogo diverso da quello abituale, per cui la durata del tragitto risulta più lunga del solito, la differenza temporale rispetto alla normale durata del tragitto è considerata durata del lavoro.

	ro.
	² Non è considerato durata del lavoro secondo il capoverso 1 il tempo trascorso dal lavoratore su un treno o una nave traghetto e durante il quale il lavoratore dispone di una branda o di una cuccetta.
<p>Spiegazioni:</p> <p>Questa nuova disposizione (cfr. per analogia art. 9 cpv. 2 e 3 del regolamento CE) intende chiarire che i viaggi per raggiungere un veicolo con il quale vengono successivamente effettuati viaggi ai sensi della OLR 1, sono in linea di principio considerati durata del lavoro. Esempio: una persona si reca in macchina di prima mattina da Glarona a Zurigo per prendere in consegna, presso il mercato all'ingrosso, un veicolo precedentemente caricato di frutta e verdura: la durata del tragitto in macchina è considerata durata del lavoro, se la sede di attività del datore di lavoro è a Glarona. Il normale tragitto dal domicilio del lavoratore alla sede di attività del datore di lavoro non è invece considerato durata del lavoro, come secondo il diritto generale del lavoro. Pertanto, è considerato durata del lavoro ogni periodo di tempo che supera la normale durata del tragitto per recarsi al lavoro (dal domicilio alla sede dell'impresa o al luogo dove il lavoratore inizia o termina normalmente il suo lavoro). Esempio: il conducente del veicolo abita a Thun e inizia solitamente la sua attività lavorativa (p.es. come da accordo contrattuale) presso la sede dell'impresa del datore di lavoro, a Berna (durata del tragitto: 30 minuti). Ammettiamo però che il veicolo si trovi a Basilea, per cui la durata del tragitto per recarsi al lavoro risulta più lunga del solito (durata del tragitto: 90 minuti). In questo caso, è considerata durata del lavoro solo la differenza tra il tragitto normale e quello più lungo, ovvero 60 minuti.</p> <p>Anche se per le autorità di esecuzione potrebbe risultare non facile, nella pratica, la verifica dell'osservanza di questa disposizione deve essere sancita espressamente nella OLR 1, allo scopo di migliorare le condizioni sociali dei lavoratori.</p>	

Testo in vigore	Proposta di modifica
<p>Art. 11 Periodo di riposo settimanale</p> <p>¹ Nel corso di ogni settimana il conducente deve, a titolo di riposo settimanale, far sì che un periodo di riposo giornaliero giusta l'articolo 9 sia esteso ad un totale di 45 ore consecutive complessive.</p>	<p>Art. 11 Periodo di riposo settimanale</p> <p>¹ Nel corso di due settimane il conducente deve effettuare due periodi di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto. La riduzione è compensata con un periodo di riposo equivalente e ininterrotto entro le successive tre settimane.</p>
<p>² Il periodo di riposo settimanale di cui al capoverso 1 può essere ridotto ad un minimo di 36 ore consecutive se preso al domicilio del conducente o nel luogo di stazionamento del veicolo oppure a un minimo di 24 ore consecutive se preso in un altro luogo.</p>	<p>² Un periodo di riposo settimanale comincia al più tardi dopo sei periodi di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo settimanale.</p>
<p>³ Ogni riduzione conformemente al capoverso 2 è compensata con un periodo equivalente di riposo continuo prima della fine della terza settimana che segue la settimana considerata.</p>	<p>³ Ciascun periodo di riposo preso a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto deve essere attaccato ad un altro periodo di riposo di almeno 9 ore.</p>
<p>⁴ Un periodo di riposo settimanale che inizi in una settimana e si prolunghi nella settimana successiva può essere collegato a una di queste due settimane.</p>	<p>⁴ Un periodo di riposo settimanale che inizi in una settimana e si prolunghi nella settimana successiva può essere collegato a una di queste due settimane, ma non ad entrambe.</p>
<p>⁵ Il conducente di un veicolo per il trasporto di persone può, fatta eccezione per il traffico di linea internazionale (art. 5 cpv. 3, 3° periodo), trasferire il periodo di riposo settimanale alla settimana che segue quella in cui dovrebbe rispettare il riposo settimanale e collegarla al periodo di riposo settimanale di tale seconda settimana.</p>	<p>⁵ In trasferta, i periodi di riposo settimanale ridotto possono essere effettuati nel veicolo, purché questo sia in sosta e sia dotato delle opportune attrezzature per il riposo di tutti i conducenti</p>
<p>⁶ Ciascun periodo di riposo preso come compensazione per la riduzione del riposo settimanale deve essere collegato con un altro periodo di riposo di almeno otto ore. Su richiesta del conducente il periodo di riposo deve essere concesso al suo domicilio o nel luogo di stazionamento del veicolo.</p>	<p><i>abrogato.</i></p>

Spiegazioni:

Per l'abrogazione della regola dei 12 giorni per i veicoli adibiti al trasporto di persone, cfr. anche le spiegazioni relative all'articolo 5.

Testo in vigore	Proposta di modifica
<p>Art. 14b cpv. 5</p> <p>⁵ Se la carta del conducente è danneggiata, presenta guasti, è stata rubata o non si trova in possesso del conducente titolare, quest'ultimo stampa, all'inizio dell'attività professionale, i dati relativi al veicolo utilizzato e completa l'estratto con cognome, nome, numero della licenza di condurre, data e firma. Al termine dell'attività professionale il conducente stampa i dati registrati dall'odocronografo e completa parimenti l'estratto con cognome, nome, numero della licenza di condurre, data e firma. Se durante l'attività professionale ha luogo un cambio di veicolo, per ogni veicolo deve essere allestito un estratto corrispondente. L'articolo 14c si applica per analogia.</p>	<p>Art. 14b cpv. 5</p> <p>⁵ Se la carta del conducente è danneggiata, presenta guasti, è stata rubata o non si trova in possesso del conducente titolare, quest'ultimo stampa, all'inizio dell'attività professionale, i dati relativi al veicolo utilizzato e completa l'estratto con cognome, nome, numero della licenza di condurre, data e firma. Al termine dell'attività professionale il conducente stampa i dati registrati dall'odocronografo e completa parimenti l'estratto con cognome, nome, numero della licenza di condurre, data e firma. Sono da annotare anche i periodi di tempo non registrati dall'odocronografo, durante i quali il conducente ha svolto mansioni, preso periodi di disponibilità, pause o periodi di riposo diversi rispetto all'estratto compilato all'inizio della sua attività lavorativa. Se durante l'attività professionale ha luogo un cambio di veicolo, per ogni veicolo deve essere allestito un estratto corrispondente. L'articolo 14c si applica per analogia.</p>
<p>Spiegazioni:</p> <p>Cfr. articolo 26 numero 4 comma primo lettera b del regolamento CE.</p>	

Testo in vigore	Proposta di modifica
<p>Art. 14c Presentazione dei documenti o dei dati</p> <p>¹ Se guida un veicolo con un odocronografo analogico, il conducente deve essere in grado di presentare in qualsiasi momento all'autorità d'esecuzione i dischi utilizzati nella settimana in corso, il disco dell'ultimo giorno della settimana precedente durante la quale ha guidato un veicolo nonché la carta del conducente, nel caso sia titolare di una tale carta; i dischi non più utilizzati sono restituiti al datore di lavoro affinché li conservi (art. 18 cpv. 3).</p>	<p>Art. 14c Presentazione dei documenti o dei dati</p> <p>¹ Se guida un veicolo con un odocronografo analogico, il conducente deve essere in grado di presentare in qualsiasi momento all'autorità d'esecuzione il disco del giorno in corso e i dischi utilizzati nei precedenti 28 giorni nonché la carta del conducente, nel caso sia titolare di una tale carta; i dischi non più utilizzati sono restituiti al datore di lavoro affinché li conservi (art. 18 cpv. 3).</p>
<p>² Se guida un veicolo con un odocronografo digitale, il conducente deve essere in grado di presentare in ogni momento all'autorità d'esecuzione la carta del conducente.</p>	<p>² Se guida un veicolo con un odocronografo digitale, il conducente deve essere in grado di presentare in ogni momento all'autorità d'esecuzione la carta del conducente.</p>
<p>³ Se guida alternativamente un veicolo con odocronografo analogico e un veicolo con odocronografo digitale, il conducente deve, alla fine dell'attività professionale o al cambio di veicolo, fare una copia stampata dall'odocronografo digitale come anche poter presentare in ogni momento all'autorità:</p> <ol style="list-style-type: none"> i dischi e gli estratti della settimana in corso; il disco e gli estratti dell'ultimo giorno della settimana precedente durante la quale ha guidato un veicolo; la carta del conducente. 	<p>³ Se guida alternativamente un veicolo con odocronografo analogico e un veicolo con odocronografo digitale, il conducente deve, alla fine dell'attività professionale o al cambio di veicolo, fare una copia stampata dall'odocronografo digitale come anche poter presentare in ogni momento all'autorità:</p> <ol style="list-style-type: none"> il disco o l'estratto del giorno in corso; i dischi e gli estratti dei precedenti 28 giorni durante i quali ha guidato un veicolo; la carta del conducente.
<p>Spiegazioni:</p> <p>Dal 1° maggio 2006, i conducenti degli Stati membri dell'UE devono essere in grado di presentare i dischi della settimana in corso e i dischi utilizzati nei precedenti 15 giorni. Il diritto comunitario alza a 28 il numero dei giorni a decorrere dal 1° gennaio 2008 (cfr. art. 26 n. 4 comma quarto).</p>	

Testo in vigore	Proposta di modifica
<p>Art. 16 Registro dei periodi di lavoro, di guida e di riposo</p> <p>¹ Mediante i mezzi di controllo disponibili, il datore di lavoro si accerta in continuazione che siano state osservate le disposizioni sulla durata del lavoro, della guida e del riposo. A tale scopo iscrive in un registro, per ogni lavoratore, le seguenti indicazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> il periodo di guida giornaliero; la durata complessiva del lavoro giornaliero e settimanale; 	<p>Art. 16 Registro dei periodi di lavoro, di guida e di riposo</p> <p>¹ Mediante i mezzi di controllo disponibili, il datore di lavoro si accerta in continuazione che siano state osservate le disposizioni sulla durata del lavoro, della guida e del riposo. A tale scopo iscrive in un registro, per ogni lavoratore, le seguenti indicazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> il periodo di guida giornaliero; la durata media della settimana lavorativa;

<p>c. il numero delle ore straordinarie prestate e compensate o remunerate nel corso di una settimana nonché complessivamente nell'anno civile;</p> <p>d. i giorni di riposo settimanali e, in caso di eventuale ripartizione del riposo, la durata dei periodi parziali di riposo;</p> <p>e. il tempo eventualmente dedicato a un impiego presso altri datori di lavoro.</p>	<p>c. i giorni di riposo settimanali e, in caso di eventuale ripartizione del riposo, la durata dei periodi parziali di riposo;</p> <p>e. il tempo eventualmente dedicato a un impiego presso altri datori di lavoro.</p>
<p>⁴ Al più tardi alla fine della settimana, il registro previsto nei capoversi 1 e 2 deve contenere tutte le iscrizioni relative alla penultima settimana. Per i conducenti che svolgono l'attività all'estero il registro deve essere compilato appena possibile dopo il rientro in Svizzera.</p>	<p>⁴ Al più tardi alla fine del mese, il registro previsto nei capoversi 1 e 2 deve contenere tutte le iscrizioni relative all'ultimo mese. Per i conducenti che svolgono l'attività all'estero il registro deve essere compilato appena possibile dopo il rientro in Svizzera.</p>
<p>⁶ L'autorità di esecuzione può dispensare dal compilare il registro dei periodi di lavoro, di guida e di riposo secondo i capoversi 1 e 2 il conducente che esercita l'attività professionale secondo un orario quotidiano invariabile, che escluda ogni infrazione delle prescrizioni sulla durata del lavoro, della guida e del riposo. La corrispondente decisione di dispensa, la cui validità è limitata a un anno, menziona l'orario e il nome del conducente ed eventualmente del datore di lavoro; non può essere prorogata se, durante il periodo di dispensa, il conducente ha effettuato oltre 20 corse all'infuori dell'orario. La durata di un eventuale superamento della durata settimanale massima di lavoro (art. 6 cpv. 1) deve essere fissata per scritto.</p>	<p>⁶ L'autorità di esecuzione può dispensare dal compilare il registro dei periodi di lavoro, di guida e di riposo secondo i capoversi 1 e 2 il conducente che esercita l'attività professionale secondo un orario quotidiano invariabile, che escluda ogni infrazione delle prescrizioni sulla durata del lavoro, della guida e del riposo. La corrispondente decisione di dispensa, la cui validità è limitata a un anno, menziona l'orario e il nome del conducente ed eventualmente del datore di lavoro; non può essere prorogata se, durante il periodo di dispensa, il conducente ha effettuato oltre 20 corse all'infuori dell'orario. La durata di un eventuale superamento della durata settimanale massima di lavoro (art. 6 cpv. 1) deve essere fissata per scritto.</p>
<p>Spiegazioni: Opportuni adeguamenti all'articolo 6 (durata media della settimana lavorativa).</p>	

Testo in vigore	Proposta di modifica
<p>Art. 22 Perseguimento penale</p> <p>¹ Il perseguimento penale spetta ai Cantoni. Oltre al Cantone nel quale è stata commessa l'infrazione è competente anche il Cantone che l'accerta.</p>	<p>Art. 22 Perseguimento penale</p> <p>¹ Il perseguimento penale spetta ai Cantoni. Oltre al Cantone nel quale è stata commessa l'infrazione è competente anche il Cantone che l'accerta.</p>
<p>² Il perseguimento penale deve essere portato a conoscenza dell'autorità di esecuzione del Cantone nel quale il veicolo è immatricolato.</p>	<p>² Il perseguimento penale deve essere portato a conoscenza dell'autorità di esecuzione del Cantone nel quale il veicolo è immatricolato.</p>
	<p>³ Il perseguimento penale delle infrazioni commesse all'estero e accertate in Svizzera si rifà agli articoli 19 - 22 del 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.</p>
<p>Spiegazioni: L'ammissibilità del perseguimento penale di infrazioni commesse all'estero, ma accertate in Svizzera – finora non totalmente privo di dubbi in termini giuridici, eppure esercitato di frequente nella pratica – deve, in conformità alle nuove normative comunitarie, essere sancito esplicitamente nella OLR 1, con rimando alle relative disposizioni del regolamento CE. Dato che i destinatari del nuovo capoverso 3 sono principalmente le autorità di esecuzione cantonali, il rimando al regolamento CE non pregiudica affatto la leggibilità e la comprensibilità della OLR 1, al contrario, esso risparmia inutili elencazioni di dettagli tecnico-giuridici.</p>	