



Trace 2

Applicazione efficiente e armonizzata del Pacchetto Mobilità 1

PREPARATO DA: CORTE, ETF, IRU e consulenti SQUARIS



Con il supporto di: Severine Piccard

Versione finale
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
SPOSTARE/2021/OP/0006

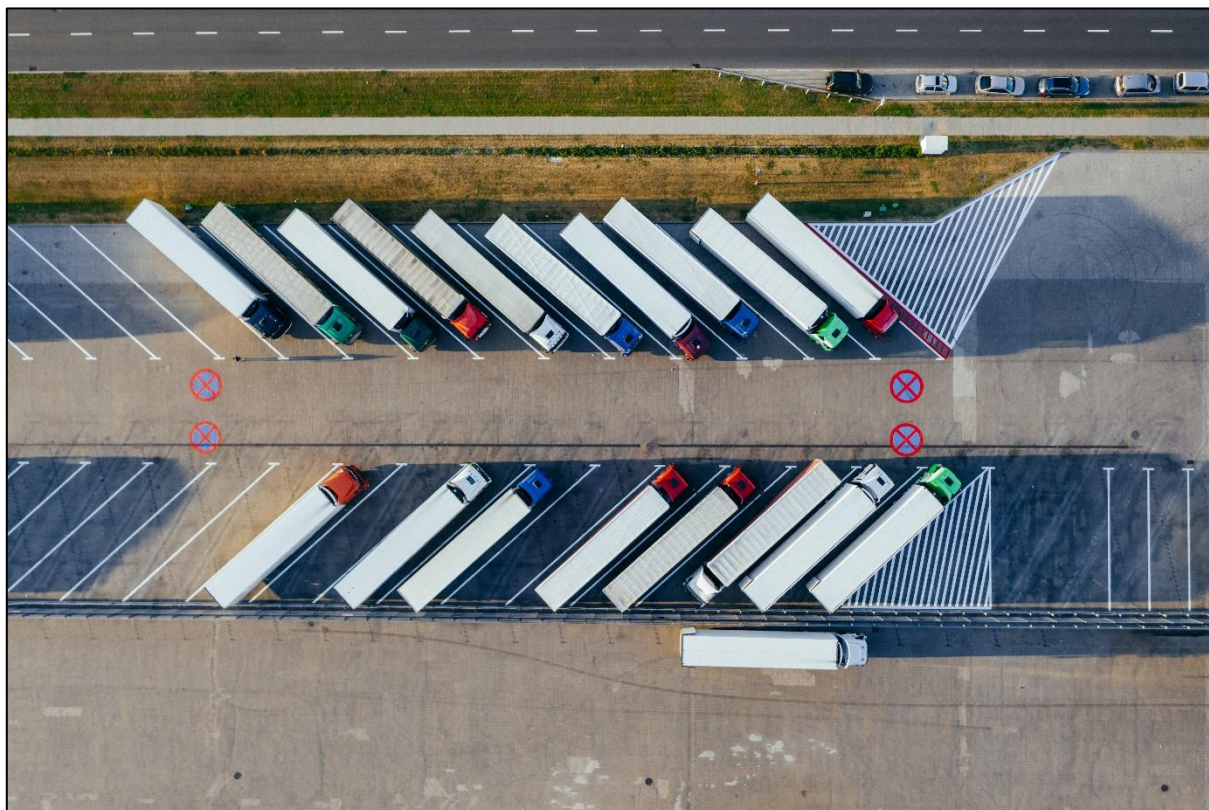
**PER LA
COMMISSIONE EUROPEA**

Direzione generale della Mobilità e dei trasporti
Direzione C - Territorio
Unità C.1 - Trasporto stradale
1049 Bruxelles
E-mail: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

DISCLAIMER - Questo documento è una nota di orientamento e le raccomandazioni qui contenute non sono vincolanti. È stato creato dagli autori in base al contratto numero: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) con l'Unione Europea. Le opinioni espresse sono esclusivamente quelle del contraente e non rappresentano la posizione ufficiale dell'autorità contraente.

La versione originale in inglese di questo documento è stata tradotta nella vostra lingua utilizzando un software. Non si tratta di una traduzione ufficiale. In caso di incongruenze, prevarrà la versione originale in inglese del documento.

TRACE2 Documento di orientamento sull'applicazione della direttiva 2020/1057 - distacco dei conducenti



Indice dei contenuti

1. Introduzione	1
2. Comprendere le regole	3
2.1 L'interazione tra la <i>lex specialis</i> e le relative norme UE	3
2.2 Operazioni di trasporto su strada - in o out of posting?	4
2.2.1 Norme applicabili al trasporto merci	4
2.2.2 Regole applicabili al trasporto di passeggeri	7
2.3 In o out of posting - termini e condizioni di impiego applicabili.....	11
2.3.1 Retribuzione e indennità	12
2.3.2 Calcolo della durata del distacco	13
2.4 Altri casi	14
2.4.1 Autisti assunti tramite agenzie di lavoro temporaneo.....	14
2.4.2 Trasferimento intra-societario.....	14
2.4.3 Operazioni con paesi terzi.....	14
2.4.4 Autisti autonomi.....	15
3. Applicazione delle regole	17
3.1 Norme amministrative e misure di controllo.....	17
3.2 Ispezioni su strada	19
3.2.1 Obiettivo	19
3.2.2 Documenti da richiedere e da ricercare	19
3.2.3 Bandiere rosse	28
3.2.4 Possibili modi di procedere con i controlli su strada: Sequenza e lista di controllo delle domande.	30
3.3 Ispezioni IMI.....	36
3.3.1 Panoramica dei moduli IMI	36
3.3.2 Obiettivi	38
3.3.3 Documenti che possono essere richiesti	38
3.4 Cooperazione tra autorità	40
3.4.1 Assistenza reciproca con lo Stato membro di stabilimento	40
3.4.2 Il ruolo delle parti sociali	40
Allegato 1: Quando un conducente rientra o meno nell'ambito di applicazione delle norme sul distacco: spiegazione per il trasporto merci.	41
Allegato 2: Quando un conducente rientra o meno nell'ambito di applicazione delle norme sul distacco: spiegazioni per il trasporto di passeggeri.....	65

Abbreviazioni e acronimi

CGUE	Corte di giustizia dell'Unione europea
UE	Unione Europea
DG MOVE	Direzione generale della Mobilità e dei trasporti
IMI	Informazioni sul mercato interno (sistema)
DOMANDE E RISPOSTE	Domande e risposte
RTPD	Dichiarazione di distacco per il trasporto su strada

Elenco dei riquadri, delle figure e delle tabelle

Riquadro 1 - Posting - termini e condizioni applicabili in base alle norme del paese ospitante	12
Riquadro 2 - L'importanza dei canali di comunicazione tra le autorità preposte all'applicazione della legge	19
Riquadro 3 - Esempio di dichiarazione di distacco	21
Box 4 Scansione su strada passo dopo passo	26
Riquadro 5 - Lista di domande per i controlli su strada nel trasporto di merci.....	32
Riquadro 6 - Lista di domande per i controlli su strada del trasporto di passeggeri	33
Riquadro 7 - Indici per determinare il luogo abituale di lavoro dei conducenti	77
Figura 1 Un approccio graduale ai controlli su strada	31
Figura 2 - Approccio graduale per il trasporto di merci.....	34
Figura 3 - Approccio graduale per il trasporto di passeggeri	35
Tabella 1 - Regole applicabili al trasporto merci - una panoramica	7
Tabella 2 - Panoramica della lex specialis in materia di trasporto di persone	10

1. Introduzione

Il presente documento tratta l'applicazione delle norme di distacco nel settore del trasporto stradale, come modificato dal pilastro sociale del Pacchetto Mobilità I¹. Il successo dell'applicazione² dipenderà in larga misura da una comprensione condivisa e approfondita delle norme applicabili e da una cooperazione efficiente tra tutte le autorità competenti all'interno di ciascuno Stato membro e tra tutti gli Stati membri.

Nuove disposizioni sull'applicazione delle norme sul distacco ai conducenti di veicoli per il trasporto su strada sono state introdotte dalla Direttiva (UE) 2020/1057³ come *lex specialis* alle norme generali sul distacco dei lavoratori stabilite nella Direttiva 96/71/CE⁴ (di seguito "Direttiva sul distacco dei lavoratori") e alla Direttiva di applicazione 2014/67/UE⁵ (di seguito "Direttiva di applicazione").

In quanto *lex specialis*, la direttiva 2020/1057 prevede norme specifiche per determinare in particolare:

- quando un conducente deve essere considerato distaccato e quando non deve essere considerato distaccato in base alla natura delle operazioni di trasporto effettuate da tale conducente.
- i requisiti amministrativi e le misure di controllo applicabili prima, durante e dopo l'affissione.

Gli Stati membri dell'UE dovevano recepire la direttiva nella legislazione nazionale entro il 2 febbraio 2022.

Per tutti i settori, compreso il trasporto su strada, una situazione di distacco è un'assegnazione temporanea al di fuori del luogo di lavoro abituale. Il Regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (noto anche come "*Roma I*")⁶ è la legge dell'UE che aiuta a definire quale legge nazionale sul lavoro disciplina il contratto di lavoro, tenendo conto del luogo abituale di lavoro.

¹ Il Pacchetto Mobilità I è composto da due regolamenti (UE) 2020/1054 e (UE) 2020/1055 e da una direttiva (UE) 2020/1057.

² Ai fini della presente guida, il termine "applicazione" deve essere inteso come controllo della conformità. La determinazione delle sanzioni e la loro esecuzione esulano dall'ambito del presente documento. In caso di violazioni, le sanzioni devono essere applicate in conformità al diritto nazionale, tenendo conto dei principi UE di proporzionalità, efficacia e dissuasività.

³ *Direttiva 2020/1057* che stabilisce norme specifiche in relazione alla *direttiva 96/71* e alla *direttiva 2014/67* per il distacco dei conducenti nel settore del trasporto stradale e che modifica la *direttiva 2006/22* per quanto riguarda i requisiti di applicazione e il *regolamento 1024/2012*. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020L1057>)

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01996L0071-20200730>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32014L0067>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008R0593>

Il presente documento di orientamento si concentra sulla *lex specialis* e persegue il seguente duplice obiettivo:

- sviluppare una comprensione chiara e condivisa delle nuove regole introdotte dal Pacchetto Mobilità I in relazione al distacco dei conducenti, e
- per fornire una guida agli esecutori su come controllare le regole di affissione.

Questa guida è il risultato delle discussioni con i membri di un gruppo di discussione istituito nell'ambito di TRACE 2 sul distacco dei conducenti. Il gruppo comprendeva le autorità nazionali dei trasporti e le parti sociali con esperienza nell'applicazione delle norme.

La prima parte di questo documento descrive le norme sostanziali: la *lex specialis* e come deve essere letta insieme agli strumenti giuridici correlati. Sulla base di questa comprensione, la seconda parte cerca di identificare i principali problemi di applicazione e le migliori pratiche per affrontarli. Una spiegazione dettagliata della *lex specialis* in relazione al trasporto di passeggeri e di merci è contenuta rispettivamente negli Allegati 1 e 2. L'Allegato 3 contiene informazioni contestuali sulla legge applicabile ai contratti di lavoro.

2. Comprendere le regole

2.1 L'interazione tra la *lex specialis* e le relative norme UE

Un lavoratore distaccato è "un lavoratore che, per un periodo limitato, svolge il proprio lavoro nel territorio di uno Stato membro diverso da quello in cui lavora abitualmente"⁷. Pertanto, una situazione di distacco implica l'esistenza di un rapporto di lavoro stabile in uno Stato membro in cui si prevede che il lavoratore ritorni, una volta terminato il periodo di distacco in un altro Stato membro. Le dichiarazioni di distacco ai sensi della Direttiva 2020/1057 devono includere informazioni sulla legge applicabile al contratto di lavoro. Informazioni contestuali su come determinare la legge applicabile ai contratti di lavoro tenendo conto del luogo abituale di lavoro dei conducenti sono disponibili nell'allegato 3 della presente guida.

La direttiva sui lavoratori distaccati elenca una serie di termini e condizioni di lavoro fondamentali contenuti nella legge e/o nei contratti collettivi che si applicano al conducente durante la situazione di distacco.

Come descritto nella sezione 2.2. Operazioni di trasporto su strada - in o out of posting? la *lex specialis* definisce i tipi di operazioni di trasporto su strada che fanno scattare l'applicazione della direttiva sui lavoratori distaccati e quelli che non la fanno scattare, a seconda del grado di collegamento che viene assunto con il territorio dello Stato membro ospitante. Secondo il considerando 9 della *lex specialis*, il principio chiave per determinare una situazione di distacco è l'esistenza di un legame sufficiente tra il conducente e il servizio fornito e il territorio di uno Stato membro ospitante.

La direttiva sull'applicazione delle norme in materia di distacco, adottata nel 2014, mira a rafforzare l'applicazione pratica delle norme in materia di distacco, affrontando i temi della frode, dell'elusione delle norme, dell'ispezione e del monitoraggio, del subappalto e dello scambio di informazioni tra gli Stati membri. La direttiva sull'applicazione specifica i requisiti amministrativi e le misure di controllo. Ai sensi della direttiva sull'applicazione, gli Stati membri possono anche imporre requisiti e misure supplementari quando sono giustificati e proporzionati. Ciò è vietato dalla Direttiva (UE) 2020/1057, che prevede un elenco chiuso e armonizzato di requisiti amministrativi per il controllo del rispetto delle regole di affissione dei conducenti. La sezione 3 della presente guida fornisce una descrizione generale di queste norme specifiche di applicazione.

La *lex specialis* non affronta le situazioni specifiche dei lavoratori distaccati che sono impiegati da agenzie di lavoro temporaneo⁸. Gli autisti delle agenzie interinali sono quindi coperti dalla direttiva sui lavoratori distaccati quando svolgono mansioni transfrontaliere.

Allo stesso modo, la *lex specialis* non affronta la situazione dei trasferimenti intra-aziendali, ossia dei conducenti distaccati presso una filiale o uno stabilimento di proprietà dell'operatore stradale. Anche in questo caso, tali accordi sono interamente coperti dalla Direttiva sul distacco dei lavoratori.

⁷ Art. 2.1 Direttiva 96/71

⁸ Art. 1.2 della Direttiva 2020/1057

In sintesi

- Il lavoratore distaccato è un lavoratore che, per un periodo limitato, svolge la propria attività nel territorio di uno Stato membro diverso da quello in cui lavora abitualmente.
- **Mentre la direttiva sul distacco dei lavoratori e la relativa direttiva di applicazione forniscono le norme generali sul "distacco dei lavoratori" in tutti i settori, compreso il trasporto stradale, la *lex specialis* fornisce norme speciali per il "distacco dei conducenti" nel settore del trasporto stradale.**

2.2 Operazioni di trasporto su strada - in o out of posting?

La *lex specialis* prevede una serie di norme specifiche per le operazioni di trasporto di merci e passeggeri. I paragrafi seguenti forniscono una panoramica delle norme applicabili. Esempi di operazioni complesse e relative spiegazioni sono riportati negli *allegati 1 e 2*.

È importante notare che gli autotrasportatori autonomi, gli autotrasportatori assunti tramite agenzie di lavoro temporaneo e i lavoratori trasferiti all'interno dell'azienda non sono coperti dalla *lex specialis*. Le regole applicabili a queste categorie specifiche sono descritte nella *sezione 2.4 - Casi specifici*.

2.2.1 Norme applicabili al trasporto di merci

La *lex specialis* stabilisce una distinzione tra diversi tipi di operazioni di trasporto per quanto riguarda il trasporto di merci: cabotaggio, operazioni internazionali non bilaterali, operazioni internazionali bilaterali, operazioni internazionali bilaterali con attività aggiuntive limitate, tratta stradale iniziale/finale del trasporto combinato e transito.

A. I conducenti sono considerati distaccati quando eseguono le seguenti operazioni:

2.2.1.1 Cabotaggio

Per trasporti di cabotaggio si intendono i trasporti nazionali per conto terzi effettuati temporaneamente sul territorio di uno Stato membro da un operatore stabilito in un altro Stato membro. Il cabotaggio si riferisce a vettori non residenti che, invece di tornare a vuoto dopo un viaggio internazionale, prelevano e consegnano un ulteriore carico nel Paese ospitante prima di tornare alla frontiera.

- *I conducenti che effettuano operazioni di cabotaggio sono sempre considerati lavoratori distaccati.*

2.2.1.2 Operazioni di trasporto internazionale non bilaterali

Queste operazioni sono definite dalla *lex specialis* come "operazioni di trasporto internazionale non bilaterale"⁹ o, in altre parole, come "operazioni commerciali incrociate"¹⁰.

Tra gli esempi di operazioni non bilaterali/commerciali che rientrano nell'ambito di applicazione del distacco vi sono:

- Trasporto internazionale tra due Stati membri, nessuno dei quali è il Paese di stabilimento dell'operatore stradale.
 - Nell'ambito di un trasporto internazionale vengono effettuate più operazioni di carico e/o scarico (cioè più di quanto consentito dalle regole *1+1* e *0+2*).
- *I conducenti che effettuano operazioni di trasporto internazionale non bilaterale sono considerati lavoratori distaccati.*

B. I conducenti sono considerati non distaccati quando eseguono le seguenti operazioni:

2.2.1.3 Operazioni bilaterali internazionali

Un'operazione bilaterale internazionale comporta il trasporto di merci sulla base di un contratto di trasporto tra lo Stato membro di stabilimento del trasportatore e un altro Paese (uno Stato membro dell'UE o un Paese terzo).

- *I conducenti che effettuano operazioni bilaterali internazionali non sono considerati lavoratori distaccati.*

2.2.1.4 Operazioni bilaterali + un'attività di carico e/o scarico negli Stati membri di attraversamento (1+1)

L'operazione denominata *1+1* è intesa come un'operazione bilaterale durante la quale si svolge una limitata attività aggiuntiva di carico e/o scarico. "*E/O*" significa che può esserci un carico o uno scarico, ma anche un carico e uno scarico durante un viaggio bilaterale. Nel caso in cui vi sia un carico e uno scarico, queste due attività non devono avvenire nello stesso Stato membro (ciò costituirebbe cabotaggio).

- *I conducenti che effettuano operazioni 1+1 non sono considerati lavoratori distaccati.*

2.2.1.5 Operazioni bilaterali + due attività di carico e/o scarico durante il viaggio di ritorno (0+2)

Per operazione *0+2* si intende un'operazione bilaterale di ritorno durante la quale si svolgono due attività aggiuntive di carico e/o scarico. Si può avere uno *0+2* solo se durante il viaggio di andata non è stata svolta alcuna attività supplementare.

⁹ Recital 13

¹⁰ Commissione europea (2022), *Domande e risposte sul distacco dei conducenti ai sensi della direttiva 2020/1057 nel contesto del trasporto di merci.*

- *I conducenti che effettuano operazioni bilaterali 0+2 non sono considerati lavoratori distaccati.*

2.2.1.6 Il transito

Per transito si intende la circolazione attraverso il territorio di uno Stato membro senza alcuna attività di carico o scarico. Secondo il considerando 11 della *lex specialis*, le operazioni di transito non comportano un legame significativo tra le attività del conducente e lo Stato membro attraversato. Ciò include, ad esempio, le soste per motivi igienici.

- *I conducenti in transito negli Stati membri non sono considerati lavoratori distaccati.*

2.2.1.7 La tratta stradale iniziale o finale di un'operazione di trasporto combinato.

Gli autisti che effettuano una tratta iniziale o finale che consiste in un'operazione bilaterale internazionale non sono considerati lavoratori distaccati.

Al contrario, i conducenti che effettuano un tratto di strada iniziale o finale che consiste in un'operazione non bilaterale sono conducenti distaccati.

2.2.1.8 Altre operazioni

Per viaggi a vuoto si intendono le corse a vuoto, senza merci a bordo del veicolo, che vengono effettuate in combinazione con un viaggio a carico¹¹. Il gruppo di esperti della Commissione, coadiuvato dal Servizio giuridico della Commissione, ha prodotto un documento di domande e risposte volto a chiarire la comprensione della *lex specialis* (cfr. *Allegato 1*).

Secondo le Q&A, le regole applicabili a un viaggio a carico si estendono al viaggio a vuoto collegato. Ad esempio, un viaggio a vuoto a seguito di un'operazione di cabotaggio o di un viaggio internazionale non bilaterale costituirebbe una situazione di distacco. Al contrario, un viaggio a vuoto a seguito di un'operazione bilaterale non costituirebbe distacco.

2.2.1.9 Panoramica

Sulla base della spiegazione di cui sopra, la tabella seguente fornisce una panoramica delle operazioni di trasporto che rientrano o meno nell'ambito di applicazione delle norme di distacco. Spiegazioni più dettagliate, compresi i criteri per l'identificazione delle operazioni pertinenti e gli esempi, sono disponibili nell'allegato.

¹¹ Art. 2.2 del Regolamento 1072/2009 sulle norme comuni per l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada.

Tipo di operazione	Nella pubblicazione	Fuori servizio
Cabotaggio	✓	
Operazione bilaterale		✓
Operazione bilaterale + un'attività di carico e/o scarico (1+1)		✓
Operazione bilaterale + due attività di carico e/o scarico durante il viaggio di ritorno (0+2)		✓
Operazione bilaterale come parte di un tratto stradale iniziale o finale di un'operazione combinata		✓
Operazione non bilaterale come parte di un tratto di strada iniziale o finale di un'operazione combinata	✓	
Il transito		✓
Operazioni interbancarie/non bilaterali	✓	

Tabella 1 - Regole applicabili al trasporto merci - una panoramica

2.2.2 Regole applicabili al trasporto di passeggeri

La *lex specialis* distingue le seguenti operazioni di trasporto di passeggeri: cabotaggio, operazioni internazionali non bilaterali, operazioni internazionali bilaterali, operazioni internazionali non bilaterali con attività aggiuntive limitate, tratta stradale iniziale/finale del trasporto combinato e transito. Una spiegazione semplificata delle norme applicabili al trasporto di passeggeri è contenuta negli allegati.

A. I conducenti sono considerati distaccati quando eseguono le seguenti operazioni:

2.2.2.1 Cabotaggio

Per *cabotaggio* si intendono le operazioni effettuate su base temporanea in uno Stato membro da un operatore stabilito in un altro Stato membro. Il *cabotaggio* può consistere in:

- Un servizio nazionale di trasporto passeggeri su strada per conto terzi, a condizione che il trasporto sia temporaneo; oppure
- L'imbarco e lo sbarco di passeggeri all'interno dello stesso Stato membro nel corso di un servizio internazionale, a condizione che questo non sia lo scopo principale del servizio.

È necessario distinguere tra cabotaggio ed escursioni locali. Il cabotaggio consiste nel far salire e scendere diversi gruppi di passeggeri nello Stato membro ospitante. Le escursioni locali, invece, prevedono un viaggio con lo stesso gruppo di passeggeri che torneranno nel loro Paese di residenza con lo stesso veicolo o con un altro veicolo dello stesso vettore.

- *I conducenti che effettuano operazioni di cabotaggio sono considerati lavoratori distaccati.*

2.2.2.2 Operazioni di trasporto internazionale non bilaterali

Queste operazioni sono definite dalla *lex specialis* come "operazioni di trasporto internazionale non bilaterale"¹² e dalla Commissione europea come "operazioni commerciali incrociate"¹³.

Un'operazione non bilaterale che rientra nell'ambito del distacco comprende:

- Imbarco e sbarco di passeggeri tra due Stati membri, nessuno dei quali è il paese di stabilimento dell'operatore.
 - Escursioni locali dello stesso gruppo di passeggeri nella misura in cui tali escursioni non siano precedute da un trasporto internazionale dallo Stato membro di stabilimento.
- *I conducenti che effettuano operazioni bilaterali internazionali sono considerati lavoratori distaccati.*

B. I conducenti sono considerati non distaccati quando eseguono le seguenti operazioni

¹² Recital 13

¹³ Commissione europea (2022), *Domande e risposte sul distacco dei conducenti ai sensi della direttiva 2020/1057 nel contesto del trasporto di passeggeri.*

2.2.2.3 Trasporto bilaterale in ambito internazionale occasionale o trasporto regolare di passeggeri

Il trasporto bilaterale di passeggeri può consistere in:

- far salire passeggeri nello Stato membro di stabilimento dell'operatore e farli scendere in un altro paese, o viceversa; oppure
- far salire e scendere passeggeri nello Stato membro di stabilimento dell'operatore al fine di effettuare escursioni locali in un altro Paese.

Per qualificarsi come trasporto bilaterale, l'escursione locale deve: i) essere destinata a passeggeri non residenti; ii) essere preceduta da un trasporto internazionale con gli stessi passeggeri, iii) con lo stesso veicolo o con un altro veicolo dello stesso vettore¹⁴.

- *I conducenti che effettuano operazioni bilaterali internazionali non sono considerati lavoratori distaccati.*

2.2.2.4 Un'operazione bilaterale + un'attività di imbarco e/o sbarco di passeggeri negli Stati membri di attraversamento.

Questa operazione è intesa come un'operazione bilaterale durante la quale si svolge un'attività aggiuntiva di prelievo e/o deposizione di passeggeri. "E/O" significa che può esserci sia un prelievo che uno sbarco, ma anche un prelievo e uno sbarco. In quest'ultimo caso, le due attività non devono svolgersi nello stesso Stato membro (si tratterebbe di cabotaggio).

- *I conducenti che svolgono operazioni bilaterali con un'attività aggiuntiva non sono considerati lavoratori distaccati.*

2.2.2.5 Il transito

Per transito si intende la circolazione attraverso il territorio di uno Stato membro senza alcuna attività di imbarco o sbarco di passeggeri.

- *I conducenti in transito negli Stati membri non sono lavoratori distaccati.*

2.2.2.6 La tratta stradale iniziale o finale di un'operazione di trasporto combinato.

Gli autisti che effettuano una tratta iniziale o finale che consiste in un'operazione bilaterale internazionale non sono considerati lavoratori distaccati.

Al contrario, i conducenti che effettuano un tratto di strada iniziale o finale che consiste in un'operazione non bilaterale sono conducenti distaccati.

¹⁴ Art. 13 del Regolamento 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il Regolamento 561/2006.

2.2.2.7 Altre operazioni

Un altro tipo di operazione di trasporto su strada è il viaggio senza passeggeri. Secondo le Q&A¹⁵, le regole applicabili a un viaggio senza passeggeri si estendono al viaggio collegato. Ad esempio, un viaggio a seguito di un'operazione di cabotaggio o di un viaggio internazionale non bilaterale costituirebbe una situazione di distacco. Al contrario, un viaggio senza passeggeri a seguito di un'operazione bilaterale non costituirebbe distacco.

2.2.2.8 Panoramica

Tipo di operazione	Nella pubblicazione	Fuori servizio
Cabotaggio	✓	
Escursione locale senza viaggio di andata	✓	
Trasporto bilaterale seguito o meno da un'escursione locale		✓
Trasporto bilaterale + 1 attività di imbarco e/o sbarco di passeggeri		✓
Operazione bilaterale come parte di una tappa iniziale/finale di un'operazione combinata.		✓
Operazione non bilaterale come parte di un tratto di strada iniziale/finale di un'operazione combinata	✓	
Il transito		✓

Tabella 2 - Panoramica della *lex specialis* in materia di trasporto di persone

In sintesi

- Nel trasporto stradale, il distacco o meno di un conducente dipende dal grado di collegamento con il territorio dello Stato membro ospitante. La *lex specialis* distingue

¹⁵ Commissione europea (2022), *Domande e risposte sul distacco dei conducenti ai sensi della direttiva 2020/1057 nel contesto del trasporto di passeggeri*.

tra i tipi di trasporto a cui si applicano le norme sul distacco e quelli a cui non si applicano.

- **Per il trasporto di merci** - "*Cabotaggio*", "*operazione non bilaterale come parte di una tratta stradale iniziale o finale di un'operazione combinata*" e "*operazioni commerciali incrociate/non bilaterali*" rientrano nell'ambito del distacco.
- **Per il trasporto di passeggeri** - "*Cabotaggio*", "*escursione locale senza viaggio di andata*" e "*operazione non bilaterale come parte di una tratta stradale iniziale/finale di un'operazione combinata*" rientrano nell'ambito del distacco.
- Ulteriori descrizioni dettagliate delle diverse operazioni di trasporto si trovano negli *Allegati 1 e 2*. L'*Allegato 3* richiama le regole che determinano la legge applicabile a un rapporto di lavoro.

2.3 In o out of posting - termini e condizioni di lavoro applicabili

Le operazioni su strada che non costituiscono una situazione di distacco sono disciplinate solo dal diritto del lavoro applicabile al contratto di lavoro. Come descritto più dettagliatamente nell'*Allegato 3* della presente guida, il Regolamento Roma I determina la legge nazionale applicabile al rapporto di lavoro. In linea di principio, una clausola di scelta della legge nel contratto di lavoro indicherà la legge applicabile. Tale legge è indicata nella dichiarazione di distacco al rigo c.7 (cfr. Scatola 3 - Esempio di dichiarazione di distacco). In assenza di tale scelta esplicita di legge, al contratto di lavoro si applica il luogo abituale di lavoro del conducente. In ogni caso, la scelta della legge non può derogare alle disposizioni obbligatorie del luogo abituale di lavoro del conducente.

Nel caso in cui l'operazione di trasporto su strada costituisca una situazione di distacco, lo Stato membro ospitante è tenuto ad applicare ai conducenti distaccati un elenco essenziale di norme in materia di lavoro durante il periodo di assegnazione, oltre alla legge applicabile al contratto di lavoro specifico.

Il nucleo di norme che deve essere garantito dallo Stato membro ospitante copre gli aspetti essenziali di un rapporto di lavoro, tra cui la retribuzione, l'orario di lavoro, la salute e la sicurezza e le indennità (cfr. Scatola 1 - Posting - termini e condizioni applicabili in base alle norme del paese ospitante).

I paragrafi seguenti approfondiscono le nozioni di retribuzione e indennità, che sono elementi chiave del pacchetto retributivo dei lavoratori distaccati, e le considerazioni legate alla durata di una situazione di distacco.

- Periodi massimi di lavoro e periodi minimi di riposo
- Ferie annuali minime retribuite
- Remunerazione
- Le condizioni per l'assunzione di lavoratori, in particolare da parte di imprese di lavoro temporaneo
- Salute e sicurezza

- Misure di protezione per donne incinte e giovani madri
- Parità di trattamento tra uomini e donne e altre disposizioni sulla non discriminazione
- Le condizioni di alloggio dei lavoratori, se fornite dal datore di lavoro lontano dal luogo di lavoro abituale.
- Indennità o rimborso delle spese di viaggio, vitto e alloggio.

Scatola 1 - Posting - termini e condizioni applicabili in base alle norme del paese ospitante

2.3.1 Retribuzione e indennità

La direttiva sui lavoratori distaccati stabilisce il principio della parità di retribuzione tra i conducenti distaccati e quelli locali. Gli elementi costitutivi della retribuzione sono determinati esclusivamente dallo Stato membro ospitante.

Nel calcolo e nel confronto tra l'importo dovuto al conducente e l'importo effettivamente versato, si deve prendere in considerazione l'importo totale lordo della retribuzione¹⁶.

Per garantire la trasparenza, tutti gli elementi costitutivi della retribuzione devono essere identificati in modo sufficientemente dettagliato nella documentazione pertinente. Indennità "specifiche per il distacco"¹⁷ possono costituire un elemento importante degli importi dovuti al lavoratore distaccato.

2.3.1.1 Calcolo della retribuzione: indennità da considerare come parte della retribuzione.

Le indennità, come le indennità giornaliere per il lavoro all'estero, il cui importo varia a seconda della durata del distacco del lavoratore, o per il trasporto di determinati tipi di merci, che **non sono** versate a titolo di rimborso delle spese effettivamente sostenute a causa del distacco, come le spese di viaggio, vitto e alloggio, dovrebbero essere considerate parte della retribuzione¹⁸. Tali indennità dovrebbero quindi essere prese in considerazione ai fini del confronto degli importi lordi della retribuzione¹⁹.

2.3.1.2 Calcolo della retribuzione: indennità che non fanno parte della retribuzione.

Le indennità specifiche per il distacco non devono essere considerate parte della retribuzione se sono versate a titolo di rimborso delle spese effettivamente sostenute per il distacco, come le spese di viaggio, vitto e alloggio. Queste spese devono essere pagate dal datore di lavoro in aggiunta alla retribuzione. Pertanto, tali spese non possono essere detratte dalla retribuzione versata al lavoratore²⁰. La Direttiva sui lavoratori distaccati esprime il principio che tali spese devono essere sostenute dal datore di lavoro in conformità con la legge e/o la prassi nazionale applicabile al rapporto di lavoro.

¹⁶ Considerando 18 della direttiva 2018/957 che modifica la direttiva 96/71 relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi.

¹⁷ Considerando 19 e 20 della direttiva 2018/957 che modifica la direttiva 96/71 relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi.

¹⁸ C-428/19 Rapidsped dell'8 luglio 2021.

¹⁹ Considerando 18 della direttiva 2018/957.

²⁰ Considerando 18, 19 e art. 1.2 c) della direttiva 2018/957 che modifica la direttiva 96/71 relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi.

Se i termini e le condizioni di lavoro applicabili al rapporto di lavoro non stabiliscono se e, in caso affermativo, quali elementi dell'indennità specifica per il distacco siano versati a titolo di rimborso delle spese effettivamente sostenute a causa del distacco o quali facciano parte della retribuzione, l'intera indennità si considera versata a titolo di rimborso delle spese²¹.

2.3.1.3 Indennità o rimborso delle spese per coprire le spese di viaggio, vitto e alloggio dei lavoratori fuori sede per motivi professionali durante il distacco nello Stato membro ospitante

Un lavoratore distaccato che, durante l'incarico di distacco, è tenuto a viaggiare da e verso il luogo di lavoro abituale nello Stato membro ospitante, o è temporaneamente inviato dal datore di lavoro da tale luogo di lavoro abituale a un altro luogo di lavoro all'interno di tale Stato membro ospitante, ha diritto a qualsiasi indennità o rimborso delle spese per coprire le spese di viaggio, vitto e alloggio per i lavoratori lontani da casa per motivi professionali, se previsto per i lavoratori nazionali, nello Stato membro ospitante²². Ciò significa che questa disposizione si applica ai lavoratori distaccati nella misura in cui esiste per i lavoratori nazionali nello Stato membro ospitante. Pertanto, se tale disposizione esiste nello Stato membro ospitante, il rimborso di tali spese deve aggiungersi alla retribuzione, come spiegato nella sezione 2.3.1.2.

NOTA: in linea di principio, le indennità specificate nella sezione **2.3.1.3** si applicano ai conducenti distaccati che rientrano nel campo di applicazione della Direttiva (UE) 2020/1057. Tuttavia, nella maggior parte dei casi, le situazioni in cui tali conducenti potrebbero beneficiare di tali indennità possono verificarsi solo eccezionalmente.

2.3.2 Calcolo della durata del distacco

La *lex specialis* chiarisce che, ai fini del calcolo della durata di una situazione di distacco, si deve ritenere che il distacco cessi quando il conducente lascia lo Stato membro ospitante nell'esecuzione del trasporto internazionale di merci o passeggeri²³. Tuttavia, la *lex specialis* non specifica da quale momento si debba considerare iniziato un periodo di distacco.

Il gruppo di esperti della Commissione, coadiuvato dal Servizio giuridico della Commissione europea, ha elaborato un documento di domande e risposte che fornisce indicazioni su quando iniziano le situazioni di distacco in situazioni specifiche. Le tabelle contenute negli Allegati 1 e 2 (che presentano una spiegazione semplificata delle norme, spiegando quali operazioni rientrano o meno nell'ambito di applicazione della *lex specialis*, nonché quando inizia e termina il distacco) si basano su questa Q&A.

In sintesi

²¹ Considerando 20 e articolo 3.7 della direttiva 96/71.

²² Commissione europea (2019), *Guida pratica al distacco*, pag. 24.

²³ Articolo 1.8

Le condizioni di lavoro applicabili non possono essere sempre accertate durante i controlli su strada. Tuttavia, i controlli su strada possono essere utili per identificare discrepanze fattuali, che forniranno quindi una base per ulteriori controlli.

2.4 Altri casi

2.4.1 Autisti assunti tramite agenzie di lavoro temporaneo

Le norme specifiche sul distacco dei conducenti contenute nella *lex specialis* si applicano esclusivamente ai conducenti direttamente assunti da un'impresa che li distacca in un altro Stato membro per suo conto e sotto la sua direzione²⁴. I conducenti assunti da agenzie di lavoro temporaneo non sono coperti dalla *lex specialis*. Pertanto, in linea di principio, sono coperti dalla direttiva sui lavoratori distaccati quando effettuano un viaggio transfrontaliero.

Esempio: un'agenzia di lavoro temporaneo fornisce un autista a un operatore spagnolo per la consegna di un camion pieno di merci dalla Spagna al Portogallo. Mentre l'autocarro appartiene all'operatore spagnolo, l'autista è direttamente impiegato dall'agenzia di lavoro temporaneo. La *lex specialis* non si applica e l'intero viaggio è disciplinato dalla direttiva sui lavoratori distaccati.

2.4.2 Trasferimento intra-societario

La *lex specialis* non si applica ai conducenti incaricati dal loro datore di lavoro di lavorare per un'entità situata in uno Stato membro diverso ma appartenente allo stesso gruppo aziendale. Queste situazioni sono disciplinate esclusivamente dalla direttiva sui lavoratori distaccati.

Esempio: Una filiale slovacca assegna i suoi autisti alla sede centrale con sede nei Paesi Bassi. Il datore di lavoro slovacco e la società utilizzatrice olandese appartengono entrambi allo stesso gruppo aziendale. La *lex specialis* non si applica e questa situazione è disciplinata dalla direttiva sui lavoratori distaccati.

2.4.3 Operazioni con paesi terzi

La direttiva sul distacco dei lavoratori specifica che gli operatori extracomunitari non devono ricevere un trattamento più favorevole rispetto alle imprese dell'UE²⁵. La legislazione nazionale e/o un accordo bilaterale tra un singolo Stato membro e un Paese terzo possono autorizzare gli operatori di un Paese terzo a svolgere attività sul territorio di quello Stato membro. In questi casi non si applicano né la *lex specialis* né la direttiva sul distacco dei lavoratori. L'applicazione di entrambi gli strumenti richiede infatti che l'operatore sia stabilito

²⁴ Si veda l'art. 1.2 della Direttiva 2020/1057 e l'art. 1.3a della Direttiva 96/71.

²⁵ Art. 1.4 della direttiva sui lavoratori distaccati.

in uno Stato membro dell'UE. I termini e le condizioni applicabili all'operatore del Paese terzo saranno disciplinati dal contenuto dell'accordo bilaterale e/o dalla legislazione nazionale. Le leggi nazionali possono anche imporre requisiti amministrativi agli operatori dei Paesi terzi (ad esempio, la presentazione di una dichiarazione di distacco attraverso i sistemi nazionali).

Può anche accadere che un'azienda con sede nell'UE assuma autisti di Paesi terzi per svolgere mansioni all'interno dell'Unione. In questi casi, la nazionalità del lavoratore non ha alcun impatto sulle condizioni di lavoro applicabili. Dal momento in cui l'autista di un paese terzo è legalmente autorizzato a svolgere un lavoro nell'Unione, le norme descritte in questa guida si applicano senza alcuna discriminazione perché l'autista è impiegato da un'azienda con sede nell'UE.

2.4.4 Autisti autonomi

La *lex specialis* e la direttiva sui lavoratori distaccati si applicano solo ai lavoratori dipendenti. Un lavoratore autonomo deve essere considerato come un contraente indipendente, che non rientra nella protezione delle norme sul distacco e la cui libertà di scegliere i regimi giuridici applicabili è fondamentale.

Gli operatori possono ricorrere abusivamente a un falso lavoro autonomo per eludere le loro responsabilità di datori di lavoro. Occorre quindi prestare particolare attenzione a verificare che l'autista autonomo sia un vero e proprio contraente indipendente.

La direttiva sul distacco prevede che le autorità pubbliche, attraverso l'uso dell'IMI, valutino i fatti rilevanti al di là dell'accordo formale concordato tra le parti, tra cui la prestazione di lavoro, la subordinazione e la retribuzione del lavoratore²⁶.

La CGUE ritiene inoltre che una serie di "*criteri oggettivi*" debba determinare se un lavoratore autonomo ai sensi del diritto nazionale possa essere trattato come un lavoratore dipendente ai fini dell'applicazione del diritto dell'UE.

Secondo la Corte, una caratteristica essenziale di un rapporto di lavoro è che per un certo periodo di tempo una persona esegue servizi per e sotto la direzione di un'altra persona in cambio dei quali riceve una retribuzione²⁷.

È ormai prassi consolidata che il giudice europeo esamini le seguenti caratteristiche:

- Autonomia, in particolare per quanto riguarda la libertà di scegliere il tempo, il luogo e il contenuto del proprio lavoro.
- Se il lavoratore condivide i rischi commerciali del datore di lavoro.
- Se il lavoratore è parte integrante dell'attività del datore di lavoro o se svolge mansioni per diversi committenti.

In sintesi

²⁶ Art. 4.5 Direttiva 2014/64

²⁷ Si veda ad esempio *FNV Kunst C-413/13 del 4.12.2014, par. 34.*

- La *lex specialis* si applica esclusivamente ai conducenti assunti direttamente da un'azienda che li distacca in un altro Stato membro per suo conto e sotto la sua direzione. I conducenti assunti da agenzie di lavoro temporaneo sono coperti dalla direttiva sui lavoratori distaccati. Anche i conducenti che svolgono mansioni in un altro Stato membro nell'ambito di trasferimenti intra-aziendali sono coperti dalla direttiva sui lavoratori distaccati.
- I termini e le condizioni applicabili all'operatore di un Paese terzo (non UE) saranno disciplinati dal contenuto della legge nazionale e/o da qualsiasi accordo bilaterale firmato con il Paese terzo (non UE). Tuttavia, gli operatori dei Paesi terzi non possono beneficiare di condizioni più favorevoli rispetto agli operatori dell'UE.
- Per quanto riguarda gli operatori dell'UE, la nazionalità del conducente non è rilevante. Il fatto che un autista di un paese terzo lavori legalmente nel territorio dell'UE lo fa rientrare nel campo di applicazione della normativa europea.
- La *lex specialis* e la direttiva sui lavoratori distaccati si applicano solo ai lavoratori dipendenti. Tuttavia, le autorità di controllo devono prestare particolare attenzione quando gli autisti dichiarano di essere lavoratori autonomi e verificare che il "*lavoro autonomo*" non venga utilizzato per eludere gli obblighi previsti dalla *lex specialis* o dalla direttiva sul distacco dei lavoratori. Alcuni fattori che possono far pensare a un rapporto di lavoro dipendente sono l'autonomia di cui dispone l'autista, il fatto che l'autista condivida i rischi commerciali del datore di lavoro e che svolga mansioni per più committenti.

3. Far rispettare le regole

Questa parte del documento presenta raccomandazioni per le ispezioni su strada e i controlli del sistema di informazione del mercato interno (IMI). Si suggerisce di garantire una continuità tra le ispezioni su strada e i controlli IMI, in modo che le situazioni di distacco e i sospetti di abuso rilevati durante un'ispezione su strada vengano successivamente approfonditi. I sospetti di abuso possono assumere la forma di "*bandiere rosse*" che i controllori stradali potrebbero comunicare ai colleghi incaricati dei controlli IMI.

I controlli IMI dovrebbero essere effettuati anche in assenza di ispezioni su strada. Considerando il numero considerevole di dichiarazioni di distacco registrate ogni mese nel sistema IMI, questa guida suggerisce un approccio di filtraggio simile - basato sulle stesse bandierine rosse - per indirizzare efficacemente i controlli.

3.1 Regole amministrative e misure di controllo

La *lex specialis* prevede le seguenti regole amministrative e misure di controllo per l'applicazione delle norme di affissione durante i controlli su strada, i controlli IMI e i controlli nei locali:

- Al più tardi all'inizio del distacco, gli operatori stradali devono presentare una dichiarazione di distacco, contenente informazioni essenziali sul conducente e sul distacco. Questa dichiarazione viene presentata attraverso il portale delle dichiarazioni di distacco dei trasporti su strada (di seguito "*RTPD*")²⁸. L'*RTPD* è un'interfaccia pubblica multilingue collegata al sistema di informazione del mercato interno (di seguito "*IMI*").
- Durante il distacco possono essere effettuate ispezioni su strada. Gli addetti al controllo stradale possono richiedere solo tre documenti per verificare la conformità alle regole di distacco: una copia della dichiarazione di distacco presentata sull'*RTPD*, le lettere di vettura o prove equivalenti e i registri del tachigrafo. Gli agenti di polizia stradale hanno a disposizione uno strumento di "*scansione su strada*" che consente loro di verificare la validità della dichiarazione di distacco. La seguente *sezione 3.2* fornisce alcune indicazioni su come utilizzare questo strumento e le informazioni contenute in questi documenti.
- Dopo il periodo di distacco, le autorità competenti dello Stato membro ospitante possono decidere di richiedere ulteriori informazioni. L'operatore ha 8 settimane di tempo per soddisfare queste richieste di documenti aggiuntivi, che devono essere presentati tramite l'*RTPD*. La seguente *sezione 3.3* tratta in modo più dettagliato queste ispezioni IMI. Se un'ispezione su strada ha evidenziato una situazione di distacco che l'operatore non ha dichiarato sull'*RTPD*, le autorità di controllo devono utilizzare il modulo generale sul distacco dei lavoratori per richiedere ulteriori informazioni. Si può fare affidamento anche sul modulo per il trasporto su strada utilizzato per valutare le condizioni di stabilimento.

²⁸ L'*RTPD* è accessibile su questo sito web: [Trasporto stradale - Dichiarazione di distacco](#).

- Dopo il periodo di 8 settimane, se l'operatore non ottempera alla richiesta di ulteriori informazioni, lo Stato membro ospitante può chiedere l'assistenza delle autorità competenti del Paese di stabilimento dell'operatore. A tal fine, le autorità dello Stato membro di origine avranno accesso alla dichiarazione e alle altre informazioni presentate dall'operatore sull'RTPD. Ulteriori principi per l'assistenza reciproca tra lo Stato membro ospitante e lo Stato membro di stabilimento sono stabiliti nella direttiva di esecuzione sul distacco al fine di facilitare l'attuazione, l'applicazione e il rispetto delle norme sul distacco²⁹. La cooperazione tra le varie autorità è descritta nella *sezione 3.4*.

In sintesi

Esistono tre strumenti principali per controllare il distacco dei conducenti sulla strada:

1. Un'interfaccia pubblica (portale RTPD) - destinata alle aziende
 2. Un'applicazione "*Scan on the road*" - per l'uso delle autorità a bordo strada
 3. Il sistema di informazione del mercato interno (IMI) - ad uso delle autorità.
- Le aziende devono presentare dichiarazioni di distacco standardizzate tramite l'interfaccia pubblica al più tardi all'inizio del distacco.
 - Le autorità a bordo strada (negli Stati membri ospitanti) controllano le dichiarazioni di distacco scansionando il codice QR della dichiarazione di distacco. Possono anche richiedere un numero limitato di documenti.
 - Le autorità incaricate del controllo dell'IMI negli Stati membri ospitanti possono richiedere ulteriori documenti direttamente all'azienda (compresi i registri del tachigrafo, le buste paga, i contratti di lavoro).
 - Le autorità incaricate del controllo dell'IMI negli Stati membri d'origine possono ricevere richieste di assistenza dalle autorità degli Stati membri ospitanti quando l'impresa non collabora con le autorità ospitanti.
 - Dovrebbero essere istituiti canali di comunicazione reciproca tra tutte le autorità nazionali al fine di garantire un'applicazione mirata ed efficace.

I canali di comunicazione attivi tra i vari livelli di applicazione della legge contribuiscono a garantire un'applicazione più mirata ed efficace.

Una continuità tra i controlli su strada e le autorità IMI sarebbe utile per:

- garantire che un sospetto di abuso rilevato su strada venga successivamente approfondito attraverso adeguati controlli IMI.

²⁹ Art. 6 e 7 della *Direttiva 2014/67* sull'esecuzione del distacco.

- nel caso in cui venga identificata una situazione di distacco durante un controllo su strada, seguire i controlli per garantire che il conducente sia adeguatamente tutelato dalle norme del Paese ospitante, compreso il corretto importo della retribuzione.

Una cooperazione attiva tra le autorità del trasporto stradale e le autorità responsabili del modulo di distacco dei lavoratori si rivelerebbe utile per:

- tenere un registro e, se del caso, indagare sugli operatori del trasporto su strada in assenza di dichiarazioni di distacco, qualora vi sia il sospetto che l'operazione sia di distacco;
- verificare la legge applicabile al contratto di lavoro (con riferimento, ad esempio, al luogo di lavoro abituale e allo status di lavoratore).

Le autorità competenti per l'IMI possono operare a livello nazionale, regionale o locale. L'IMI coinvolge anche i coordinatori IMI che possono svolgere un ruolo di coordinamento in relazione ai flussi di lavoro IMI³⁰.

Scatola 2 - L'importanza dei canali di comunicazione tra le autorità di controllo

3.2 Ispezioni su strada

3.2.1 Obiettivo

Per quanto riguarda la *lex specialis*, l'aspetto centrale di un controllo stradale è quello di accertare l'esistenza di dichiarazioni di distacco valide al fine di attivare e guidare le successive misure di controllo.

Anche le ispezioni su strada possono essere importanti strumenti di individuazione precoce. Nel caso in cui venga identificata una situazione di distacco durante un controllo su strada, possono essere effettuati controlli successivi tramite l'interfaccia IMI per garantire che il conducente sia adeguatamente tutelato dalle norme del Paese ospitante e che riceva la giusta retribuzione.

Se un'operazione di trasporto su strada non costituisce una situazione di distacco, è possibile che l'azienda non compaia nel modulo di distacco IMI per il trasporto su strada. Questa assenza di registrazione non preclude di per sé ulteriori ispezioni IMI attraverso i moduli generali sul distacco dei lavoratori e sulle condizioni di stabilimento (cfr. *sezione 3.3*).

3.2.2 Documenti da richiedere e cosa cercare

³⁰ Si veda la *sezione 2.3* del [sistema di informazione del mercato interno \(IMI\) - Manuale d'uso - Aggiornamento 2012 \(europa.eu\)](#).

Fino al 2 febbraio 2022, gli Stati membri hanno applicato norme diverse sui requisiti amministrativi e sulle misure di controllo. Con l'implementazione della *lex specialis* nelle legislazioni nazionali, una serie di misure si applica uniformemente in tutta l'Unione.

Durante i controlli stradali, gli agenti possono richiedere solo tre tipi di documenti per verificare la conformità alle norme di affissione:

- una copia della dichiarazione di distacco,
- la o le lettere di vettura, e
- registrazioni del tachigrafo.

Le aziende hanno l'obbligo di assicurarsi che i conducenti abbiano a disposizione i documenti di cui sopra e il conducente è tenuto a metterli a disposizione quando gli viene richiesto da un ufficiale di controllo.

3.2.2.1 Dichiarazione di distacco

Descrizione

Per le operazioni di trasporto che rientrano nell'ambito del distacco ai sensi della *lex specialis*, gli operatori stradali devono assicurarsi che i conducenti distaccati abbiano a disposizione una copia della dichiarazione di distacco presentata tramite l'RTPD. La copia può essere sia in versione cartacea che in formato elettronico.

Tutte le dichiarazioni di distacco presentate tramite l'RTPD vengono generate con un codice QR individuale, che l'agente di controllo stradale deve scansionare per verificare l'autenticità e la validità della dichiarazione.

Come illustrato nel seguente *riquadro 3*, una dichiarazione completa contiene le seguenti informazioni:

- L'identità dell'operatore, almeno sotto forma di numero di licenza comunitaria, se disponibile.
- I dati di contatto di un responsabile dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento per ulteriori comunicazioni.
- L'identità del conducente, l'indirizzo di residenza e il numero della patente di guida. L'RTPD consente agli operatori di inserire ulteriori informazioni. Anche se queste informazioni non sono obbligatorie, le autorità stradali dovrebbero controllare questi dati aggiuntivi se sono disponibili.
- La data di inizio del contratto di lavoro e la legge ad esso applicabile.
- La data prevista di inizio e fine del distacco.
- Le targhe dei veicoli a motore.
- Se i servizi di trasporto effettuati sono trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o cabotaggio.

Road Transport - Posting Declaration



Posting information

a.1 Country of posting Netherlands
a.2 Period of posting 07/08/2022 - 11/08/2022
a.3 Type of operation(s) International carriage
Cabotage operations
a.4 Type of carriage(s) Carriage of goods

Company information

e.1 Name Greenhorse
e.2 Email Address pierri.vercheval@ec.europa.eu
e.4 National company register number GH2022
e.6 Country of registration Belgium
e.7 Address Grand Place
1000
bruxelles
Belgium

Declaration Details

b.1 Number of the declaration ae2c7351-dc01-4c05-9784-21e786672c77
b.2 Last update 04/08/2022 15:20
b.3 Submission date 04/08/2022 15:20

Driver Information

c.1 Name xx xx
c.3 Driving licence xx
c.5 Address of residence xx
xx
xx
Belgium
c.6 Start date of employment contract 01/08/2022
c.7 Applicable law Belgium
employment contract

Transport Manager Information

f.1 Name peter greenhorse
f.2 Email Address pierri.vercheval@ec.europa.eu
f.3 Phone number +32494444444
f.4 Professional Address Grand Place
1000
brussels
Belgium

Driver Identification Document

d.1 Document type ID Card
d.2 Number xx
d.5 Issuing country Belgium

Contact Person

g.1 Name peter greenhorse
g.2 Email Address pierri.vercheval@ec.europa.eu
g.3 Phone number +32494444444
g.4 Address Grand Place
1000
brussels
Belgium

Number plate(s) of the motor vehicle(s)

XX

Information about the data can be found here: <https://postingdeclaration-test.eu/help>

Scatola 3 - Esempio di dichiarazione di distacco

Scopo

Lo scopo di una dichiarazione di distacco valida è quello di garantire che l'azienda e il conducente siano debitamente registrati nei registri del Paese ospitante, il che può dare il via a controlli successivi e più approfonditi. Inoltre, una rapida valutazione delle informazioni presenti nella dichiarazione aiuterà l'agente di polizia stradale a farsi un'idea su eventuali abusi o elusioni delle norme applicabili in materia di distacco e affini. Su questa base, le discrepanze e i segnali di allarme possono essere comunicati alle autorità competenti dell'IMI per ulteriori controlli. Come descritto nella *sezione 3.2.3*, le segnalazioni che giustificano ispezioni più approfondite riguardano documenti assenti, non validi o incoerenti e un'apparente discrepanza tra il luogo abituale di lavoro e la legge applicabile al contratto di lavoro.

Scansione su strada

Le dichiarazioni di distacco sono generate con un codice QR individuale, che le autorità stradali devono controllare per valutare la validità del documento. Il controllo avviene tramite l'applicazione "scan on the road". Questa applicazione è disponibile in tutte le 24 lingue. L'applicazione non richiede l'autenticazione. Può essere utilizzata su qualsiasi dispositivo mobile con una connessione a Internet e una fotocamera funzionante.

Scansionando il codice QR con l'applicazione "scan on the road", il dispositivo mobile recupera dall'RTPD la dichiarazione di distacco presentata dall'operatore. Le autorità stradali possono quindi verificare se le informazioni contenute nella copia della dichiarazione consegnata dall'autista corrispondono all'ultima versione inviata tramite l'RTPD.

Al momento della scansione delle dichiarazioni di distacco, possono verificarsi tre situazioni:

- i. Tutte le informazioni visualizzate sul dispositivo mobile sono identiche a quelle che compaiono sul documento consegnato dal conducente. Si può quindi presumere che la dichiarazione di distacco sia valida.
- ii. Le informazioni visualizzate sul dispositivo mobile non sono identiche al documento consegnato dal conducente. È molto probabile che tale documento sia obsoleto. Le autorità stradali possono vedere sul loro dispositivo la data dell'ultimo aggiornamento della dichiarazione di distacco.
- iii. Il ricorso chiarisce che la dichiarazione non si trova nell'IMI. Si può quindi presumere che il documento consegnato dal conducente sia fraudolento.

Un modulo di formazione per l'intenzione degli agenti di polizia stradale può essere visto [seguendo questo link: https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s](https://www.youtube.com/watch?v=7CQpWt91f1k&t=4105s).

Scansione su strada passo dopo passo

Passo 1. Accedere all'applicazione



Scan on the road

Welcome to the Scan on the Road application. You can verify the validity of a Posting Declaration by scanning the QR Code. This is only working if your device has a camera.

Scan the QR code

version 0.3.18-test

Passo 2. Scansione della dichiarazione di distacco



← Back

Road Transport - Posting Declaration



Posting information		Company information	
Country of posting	Germany	e.1 Name	Transport and co
Period of posting	18/04/2023 - 30/06/2023	e.2 Email Address	contact@transportandco.com
Type of operators(s)	Cabotage operations International carriage	e.3 Community licence number	BE12/58-566/ZDF
Type of carriage(s)	Carriage of goods	e.4 National company register number	0234.123.123
Declaration Details		e.5 VAT number	234.123.123
Number of the declaration	1:94716e-3f9-432a-81f6-6a178d248464	e.6 Country of registration	Belgium
Last update	18/04/2023 15:16	e.7 Address	rue Belhard 28 1000 Brussels Belgium
Submission date	18/04/2023 15:16		
Driver Information		Transport Manager Information	
Name	John Truckman	e.1 Name	John O'Smith

version 0.3.18-test

Fase 3. Esaminare la dichiarazione

- Dichiarazione valida (informazioni identiche alla dichiarazione di distacco)

← Back to scan
i ?

Declaration number **1c94716e-3f9-432a-81f8-6a978d248464**

Status **SUBMITTED**

Submission date **18/04/2023 17:16**

Last update date **18/04/2023 17:16**

Posting information

Posting Country **Germany**

Start date **18/04/2023**

End date **30/04/2023**

Type of operation **International carriage Cabotage operations**

Number plate(s) of the motor vehicle(s) **2ABC081, 2FGD175**

Driver

First Name **John**

Last Name **Truckman**

Driver's license number **A321654321**

Driver card number **1234567890123416**

Identification document

Document type **ID Card**

Number **ADF644654**

Issue date **02/04/2023**

Expiration date **01/04/2033**

Issuing Country **Belgium**

Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

Employment contract

Start date **15/06/2020**

Applicable law **Belgium**

Company details

Name **Transport and co**

Community licence number **BE12-08-566/ZDF**

National company register number **0234.123.123**

VAT number **234.123.123**

Country of registration **Belgium**

Company address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **BE**

Transport manager

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Certificate of professional competence (License number) **BE25847454**

Certificate issuing country **Belgium**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

Professional Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

Contact person

First Name **John**

Last Name **O'Smith**

Email address **transportmanager@transportandco.com**

Phone number **+3248121212**

Professional Address

Street and number **rue Belliard 28**

Post code **1000**

City **Brussels**

Country **Belgium**

version 0.3.18-test

➤ Dichiarazione scaduta

← Back to scan

Declaration number: **13644813708_4658-a962-427fab6fccc**
Status: **EXPIRED**
Submission date: 16/02/2023 11:48
Last update date: 01/03/2023 03:00

Posting information

Posting Country: Austria 🇦🇹
Start date: 23/02/2023
End date: 28/02/2023
Type of operation: International carriage
Number plate(s) of the motor vehicle(s): 21345

Driver

First Name: Albert
Last Name: Kosv
Driver's license number: 12365487
Driver card number:

Identification document

Document type: Passport
Number: 654666644
Issue date:
Expiration date:
Issuing Country: Bahamas

Address

Street and number: Jëbyj
Post code: 2015
City: braciļ
Country: Albania

Employment contract

Start date: 06/12/2021
Applicable law: Kosovo*

Company details

Name: Transport and co
Community licence number: BE12/58-996ZDF
National company register number: 0234.123.123
VAT number: 234.123.123
Country of registration: Belgium 🇧🇪

Company address

Street and number: rue Belliard 28 ynuuara
Post code: 1000
City: Brussels
Country: BE

Transport manager

First Name: John
Last Name: O'Smith
Certificate of professional competence (License number): BE2087464
Certificate issuing country: Belgium
Email address: transportmanager@transportandco.com
Phone number: +32485121212

Professional Address

Street and number: rue Belliard 28
Post code: 1000
City: Brussels
Country: Belgium

Contact person

First Name: John
Last Name: O'Smith
Email address: transportmanager@transportandco.com
Phone number: +32485121212

Professional Address

Street and number: rue Belliard 28
Post code: 1000
City: Brussels
Country: Belgium

version 0.3.18-test

Box 4 Scan on the road passo dopo passo

3.2.2.2 Note di consegna o prove equivalenti

Descrizione

I conducenti devono avere a disposizione la prova che l'operazione di trasporto è avvenuta nello Stato membro ospitante. Ciò può includere documenti come una lettera di vettura cartacea o elettronica (di seguito "e-CMR") o prove equivalenti. Tali prove devono fornire informazioni sul trasporto internazionale in entrata e su ogni successivo trasporto di cabotaggio effettuato³¹.

Scopo

Uno degli scopi dell'e-CMR o della lettera di vettura cartacea è quello di indicare il tipo di operazione che si sta svolgendo (ad esempio, cabotaggio) e anche di indicare che tale operazione è autentica (ad esempio, in caso di cabotaggio la lettera di vettura può indicare se segue un viaggio internazionale e se non supera la quantità massima di attività autorizzata nello Stato membro ospitante).

La lettera di vettura può anche accelerare notevolmente l'identificazione di una situazione di distacco durante un controllo su strada. Ad esempio, se la lettera di vettura indica un'operazione di cabotaggio, si può tranquillamente presumere che il conducente si trovi in una situazione di distacco. Se dalla lettera di vettura risulta che il cabotaggio è illegale, scatta tutta una serie di altre conseguenze e di ulteriori controlli³². Per il tuttavia, un conducente che effettua un cabotaggio illegale deve essere considerato anche come distaccato.

Per maggiori dettagli su come le lettere di vettura possono essere rilevanti per il distacco, si veda la *sezione 3.2.4*, che descrive una sequenza di eventi su come utilizzare le lettere di vettura per determinare le situazioni di distacco.

Nel complesso, l'esistenza di un'operazione di cabotaggio giustifica una comunicazione alle autorità responsabili delle indagini IMI, in modo che vengano attivati controlli adeguati per garantire al conducente il corretto livello di protezione durante il periodo di distacco.

3.2.2.3 Registri del tachigrafo

Descrizione

Le registrazioni del tachigrafo forniscono inoltre prove utili alle autorità di controllo per verificare se le operazioni di trasporto rientrano o meno nell'ambito del distacco. I dati di localizzazione registrati nel tachigrafo (sotto forma di codici paese degli Stati membri in cui si

³¹ Art. 8.3 del Regolamento 1072/2009 sulle norme comuni per l'accesso al mercato del trasporto internazionale di merci su strada.

³² Tali controlli non sono riportati nel presente documento, che si concentra principalmente sul distacco dei conducenti.

sono svolte le operazioni) possono essere molto utili a questo scopo. Per una descrizione completa dei dati di localizzazione registrati con/da diverse generazioni e versioni del tachigrafo, si rimanda alla nota guida TRACE 2 sul tachigrafo intelligente.

Scopo

Sebbene le registrazioni del tachigrafo siano state concepite principalmente per garantire l'applicazione delle norme sui tempi di guida e di riposo, esse dovrebbero essere utilizzate anche dagli addetti al controllo della circolazione stradale per accertare l'esistenza di una situazione di distacco. La seguente *sezione 3.2.4* suggerisce una lista di controllo di domande per identificare la natura di un'operazione stradale e se il conducente debba essere considerato o meno distaccato. Le domande includono, ad esempio, la valutazione di quando e dove inizia e finisce l'operazione. Le registrazioni del tachigrafo forniranno la maggior parte delle risposte a questa lista di domande, comprese le registrazioni della posizione del veicolo durante le attività di carico e scarico. Queste dovrebbero essere introdotte dal conducente durante l'operazione.

3.2.3 Bandiere rosse

I controllori stradali possono verificare solo un numero limitato di documenti e dati e devono procedere rapidamente, soprattutto quando controllano il trasporto di passeggeri. Inoltre, devono valutare la conformità a una serie di normative diverse e le regole di distacco si aggiungono a questo elenco.

Un'applicazione efficace richiede spesso controlli più completi dopo l'operazione di trasporto su strada. Le informazioni raccolte dai tre documenti sopra elencati (1) dichiarazione di distacco, 2) bolle di accompagnamento o prove equivalenti e 3) registrazioni del tachigrafo), insieme ai risultati delle interazioni con il conducente, forniscono indicazioni fondamentali che possono contribuire a formare la base per i successivi controlli con altre autorità. Per questo motivo, se necessario, dopo l'ispezione del trasporto su strada si dovrebbe effettuare un'ispezione più approfondita.

Nel caso in cui i controlli su strada abbiano individuato una situazione di distacco, le indagini dell'IMI sono giustificate per garantire che il conducente distaccato riceva l'importo corretto della retribuzione e che sia tutelato dalle norme applicabili del paese ospitante durante il periodo di distacco.

I controllori stradali dovrebbero inoltre svolgere un ruolo attivo nell'avviare ispezioni IMI più complete ogniqualvolta abbiano il sospetto di elusione o abuso. Nel trasmettere alle autorità competenti le informazioni pertinenti raccolte durante i controlli su strada, gli addetti al controllo stradale dovrebbero allo stesso tempo segnalare le informazioni che giustificano ispezioni successive. Queste segnalazioni possono derivare dall'assenza di una dichiarazione (quando è stata rilevata una situazione di distacco), da una dichiarazione non valida, da discrepanze sui documenti prodotti durante il controllo su strada, ma anche dalle impressioni dell'agente su strada in seguito all'interazione con il conducente.

In sintesi, una continuità tra le ispezioni su strada e i controlli IMI porta a un'applicazione più mirata ed efficace. Come descritto nella successiva *sezione 3.3*, si dovrebbe anche cercare una

cooperazione attiva tra le autorità IMI responsabili del trasporto su strada e quelle che gestiscono il modulo di distacco generale dei lavoratori, in modo che le bandiere rosse raggiungano l'autorità più appropriata.

Esempi di bandiere rosse sono

- Assenza di dichiarazione di distacco per un'operazione di trasporto che rientra nell'ambito del distacco: La dichiarazione di distacco è uno strumento indispensabile ai fini dell'applicazione. La sua assenza dovrebbe quindi far scattare ulteriori controlli quando l'agente di controllo ha stabilito che l'operazione di trasporto è in regime di distacco.
- Dichiarazione di distacco non valida o falsificata:
 - Codice QR assente o non valido.
 - Informazioni obbligatorie mancanti nella dichiarazione.
 - Informazioni errate registrate nella dichiarazione.
- Discordanza tra la legge applicabile al contratto di lavoro e il luogo abituale di lavoro e/o di residenza del conducente:

Un lavoratore distaccato è un lavoratore che per un periodo limitato svolge mansioni al di fuori del Paese in cui lavora abitualmente. Come descritto nell'Allegato 3, si presume che il luogo di lavoro abituale sia lo Stato membro dal quale il conducente svolge abitualmente una parte sostanziale del suo lavoro.

Un'apparente discrepanza tra, da un lato, il diritto del lavoro applicabile che compare nella riga c.7 della dichiarazione di distacco e, dall'altro, il luogo abituale di lavoro del conducente dovrebbe far scattare ulteriori indagini attraverso i moduli IMI pertinenti. Le autorità competenti possono, ad esempio, richiedere il contratto di lavoro e/o altri documenti per accertare la correttezza delle informazioni fornite nella dichiarazione di distacco.

- Corrispondenza tra le date di distacco e le date di assunzione
L'agente di strada può osservare che il contratto di lavoro è iniziato più o meno alla stessa data della situazione di distacco. Ciò giustifica ulteriori verifiche sulla legge sul lavoro applicabile e sulle relative situazioni di distacco³³.

La data di inizio di un contratto di lavoro si trova alla riga c.6 della dichiarazione di distacco. Il periodo di distacco è indicato nella riga a.2. Le registrazioni del tachigrafo possono anche indicare una mancanza di attività da parte del conducente nel Paese di stabilimento del datore di lavoro.

- Il conducente è un lavoratore autonomo o assunto tramite un'agenzia di lavoro temporaneo:
È improbabile che un autotrasportatore autonomo sia in possesso di una dichiarazione di distacco. Un segnale di allarme comunicato alle autorità competenti dell'IMI che

³³ Si veda ad esempio l'articolo 4 della direttiva 2014/67 sull'esecuzione.

hanno accesso al modulo sul distacco potrebbe utilmente innescare controlli successivi, in modo da garantire che l'autotrasportatore autonomo sia effettivamente un contraente indipendente.

- Discordanza tra la lettera di vettura (ad esempio, e-CMR) e i dati del tachigrafo. Tale discrepanza si verificherebbe se, ad esempio, il codice del Paese che indica la posizione del veicolo indica un Paese diverso da quello indicato nella lettera di vettura.

Un'altra discrepanza può verificarsi se il tachigrafo indica un numero di operazioni superiore a quello documentato dalla lettera di vettura. Ciò può essere indice di un'elusione delle norme di distacco applicabili.

- Violazione dei tempi di guida e di riposo:
Le informazioni raccolte sul rispetto dei tempi di guida e di riposo possono essere utilizzate per indirizzare le aziende verso il controllo delle regole di distacco. Le aziende che hanno un punteggio di rischio elevato possono essere controllate più spesso e in modo più completo.

3.2.4 Possibili modi di procedere con i controlli su strada: Sequenza e lista di controllo delle domande.

Il seguente Figura 1 Un approccio graduale ai controlli su strada e le relative liste di controllo delle domande (Scatola 5 e Scatola 6) forniscono un approccio graduale per i controlli su strada. I controllori stradali devono innanzitutto verificare la natura dell'operazione, in particolare incrociando le informazioni contenute nella lettera di vettura con i dati del tachigrafo. Dovranno quindi capire se l'operazione rientra o meno nell'ambito del distacco. A tal fine, i riquadri 5 (per le merci) e 6 (per i passeggeri) suggeriscono una lista di controllo di domande per identificare rapidamente se l'operazione costituisce o meno distacco. Se l'operazione costituisce distacco, le autorità stradali devono verificare l'esistenza di una dichiarazione di distacco e verificare se le informazioni in essa contenute corrispondono alla situazione di distacco. Per tutte le operazioni, le bandierine rosse dovrebbero essere raccolte se pertinenti e comunicate all'autorità competente per ulteriori controlli.

Figura 2 e Figura 3 illustrano le fasi sequenziali con cui le autorità di trasporto stradale iniziano i controlli di cabotaggio. La prima fase consiste nell'identificare una situazione di cabotaggio, per lo più sulla base dell'e-CMR o della lettera di vettura cartacea. Se il cabotaggio è confermato, e quindi si applicano le norme sul distacco, l'agente di polizia stradale deve procedere a verificare la validità dei documenti di distacco e, se del caso, raccogliere le bandierine rosse e comunicare le informazioni all'autorità competente per i controlli successivi.

Se non si tratta di cabotaggio, l'agente di polizia stradale procederà passo dopo passo per determinare se l'operazione è giustamente esentata dal distacco o meno. Se del caso, le bandiere rosse devono sempre essere raccolte e comunicate alle autorità competenti insieme ad altre informazioni pertinenti.

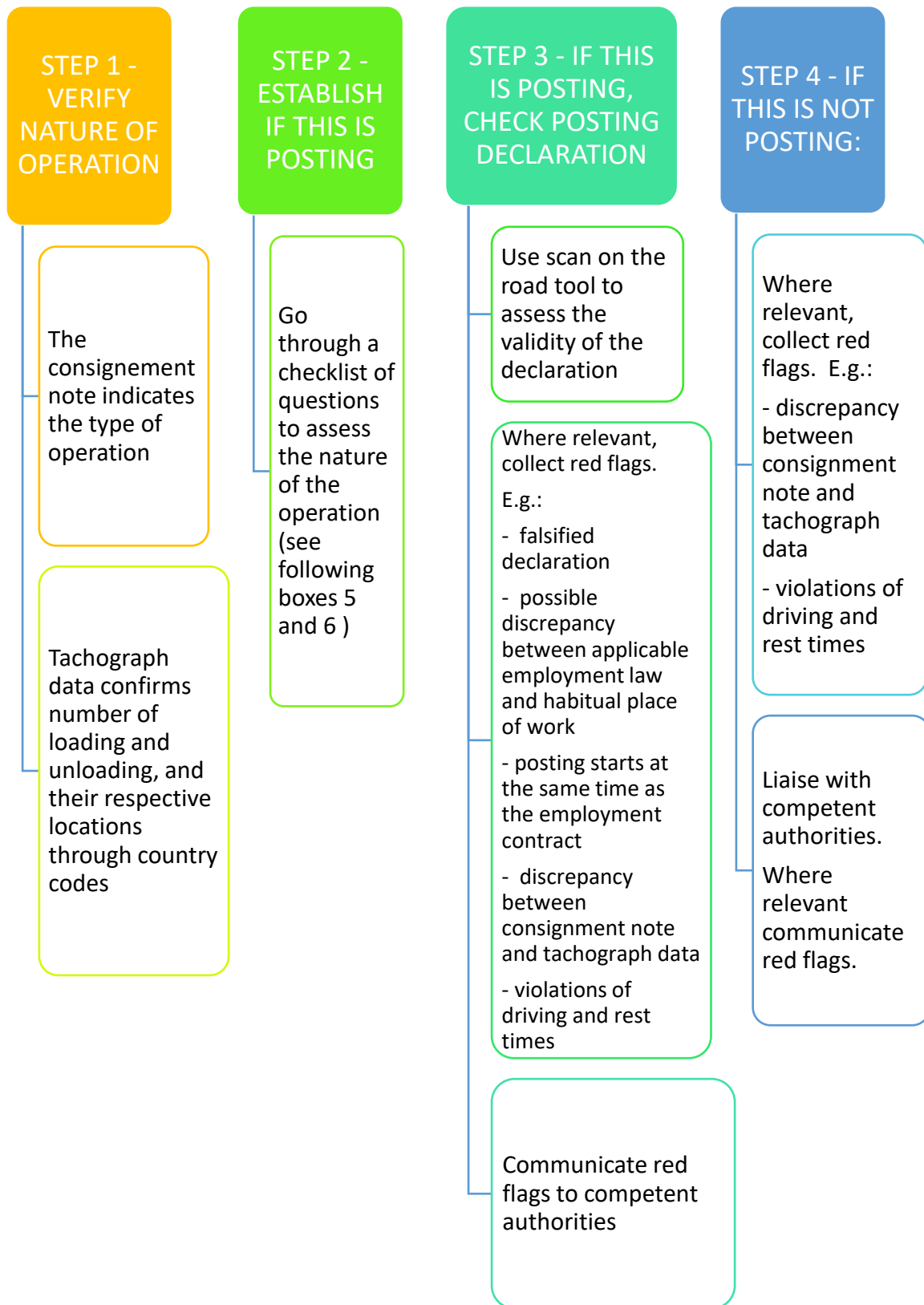


Figura 1 Un approccio graduale ai controlli su strada

Questa lista di controllo di domande è stata concepita per aiutare l'addetto al controllo stradale a individuare l'eventuale applicazione delle regole di distacco in base alla natura dell'operazione di trasporto su strada. Si suggerisce di seguire le domande nell'ordine in cui sono presentate. Quando tutte le caselle di uno specifico passaggio sono spuntate, l'operazione è identificata e non è necessario procedere con le altre domande.

Fase 1: si tratta di una situazione di cabotaggio?

- La lettera di vettura e il tachigrafo dimostrano il cabotaggio?

(Se il numero di operazioni è superiore al massimo previsto dalla legge, il conducente deve essere considerato come distaccato).

Fase 1a: è di transito?

- L'autista sta transitando senza caricare o scaricare?

Fase 1c: si tratta di una semplice operazione bilaterale?

- Il conducente guida verso o dallo Stato membro di stabilimento dell'operatore stradale sulla base di un contratto di trasporto?
- È chiaro che il conducente non ha svolto o non svolgerà attività di carico o scarico durante il viaggio?

NB: un'operazione bilaterale semplice può anche consistere in una tratta stradale iniziale o finale di un'operazione di trasporto combinato.

Fase 1d: è 1+1?

- Il conducente sta guidando verso o dallo Stato membro di stabilimento dell'operatore stradale?
- Questo viaggio internazionale comporta:
 - Un'attività di carico o scarico; OPPURE
 - Un'attività di carico e una di scarico?
- È chiaro che il conducente non ha svolto o non svolgerà due attività nello stesso Stato membro?

Passo 1d: è 0+2?

- Il conducente effettua un viaggio di andata e ritorno verso o dallo Stato membro di stabilimento dell'operatore stradale?
- È chiaro che il conducente non ha svolto o non svolgerà attività di carico o scarico durante uno dei viaggi (andata e ritorno)?
- L'altro viaggio (andata o ritorno) prevede:
 - Due attività di carico o scarico; OPPURE
 - Due attività di carico e due di scarico?
- È chiaro che il conducente non ha svolto o non svolgerà più di un'attività di carico o scarico nello stesso Stato membro?

Scatola 5 - Lista di domande per i controlli su strada nel trasporto di merci

Fase 1: si tratta di una situazione di cabotaggio?

- Il modulo di autorizzazione (per il trasporto regolare di passeggeri) o il foglio di viaggio (per il trasporto occasionale di passeggeri) dimostra il cabotaggio?

Fase 1a: è di transito?

- L'autista attraversa la strada senza far salire o scendere i passeggeri?

Fase 1c: si tratta di una semplice operazione bilaterale?

- Il conducente sta eseguendo una delle seguenti operazioni?
 - far salire i passeggeri nello Stato membro di stabilimento e farli scendere nel paese di destinazione?
 - prendere i passeggeri nel paese di destinazione e farli scendere nel paese di stabilimento?
 - che effettuano escursioni locali, con lo stesso gruppo di passeggeri non residenti, dopo un trasporto internazionale in entrata con gli stessi passeggeri nello stesso veicolo o in un veicolo di proprietà della stessa società?

Fase 1d: è un'operazione bilaterale con un'attività aggiuntiva?

- Il conducente sta guidando verso o dallo Stato membro di stabilimento dell'operatore stradale?
- Questo viaggio internazionale comporta:
 - Un'attività di imbarco di passeggeri o un'attività di sbarco di passeggeri; OPPURE
 - Un'attività di presa in carico dei passeggeri e un'attività di scarico dei passeggeri?
- È chiaro che il conducente non ha svolto o non svolgerà due attività nello stesso Stato membro?

Scatola 6 - Elenco di domande per i controlli su strada del trasporto di passeggeri

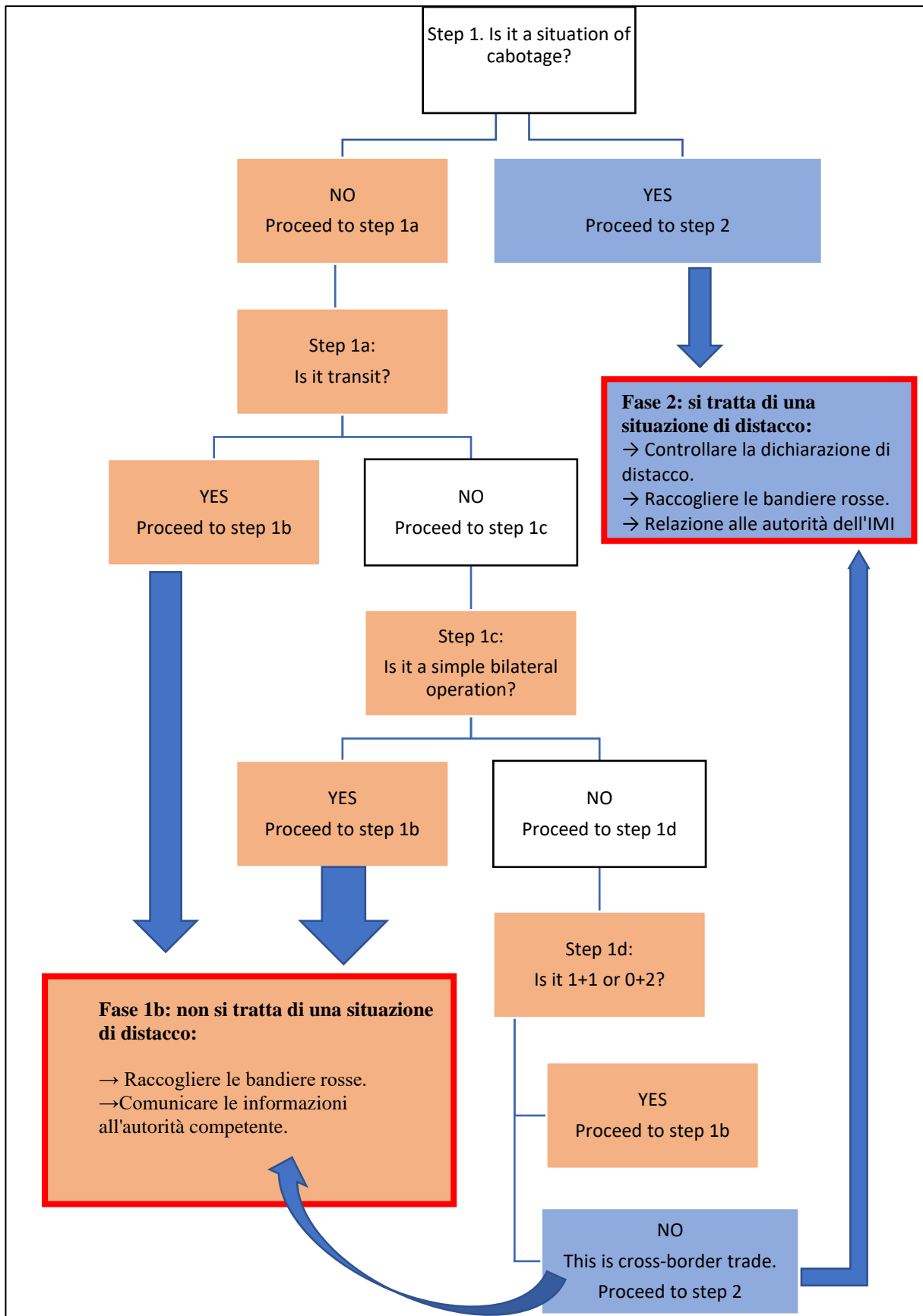


Figura 2 - Approccio graduale per il trasporto di merci

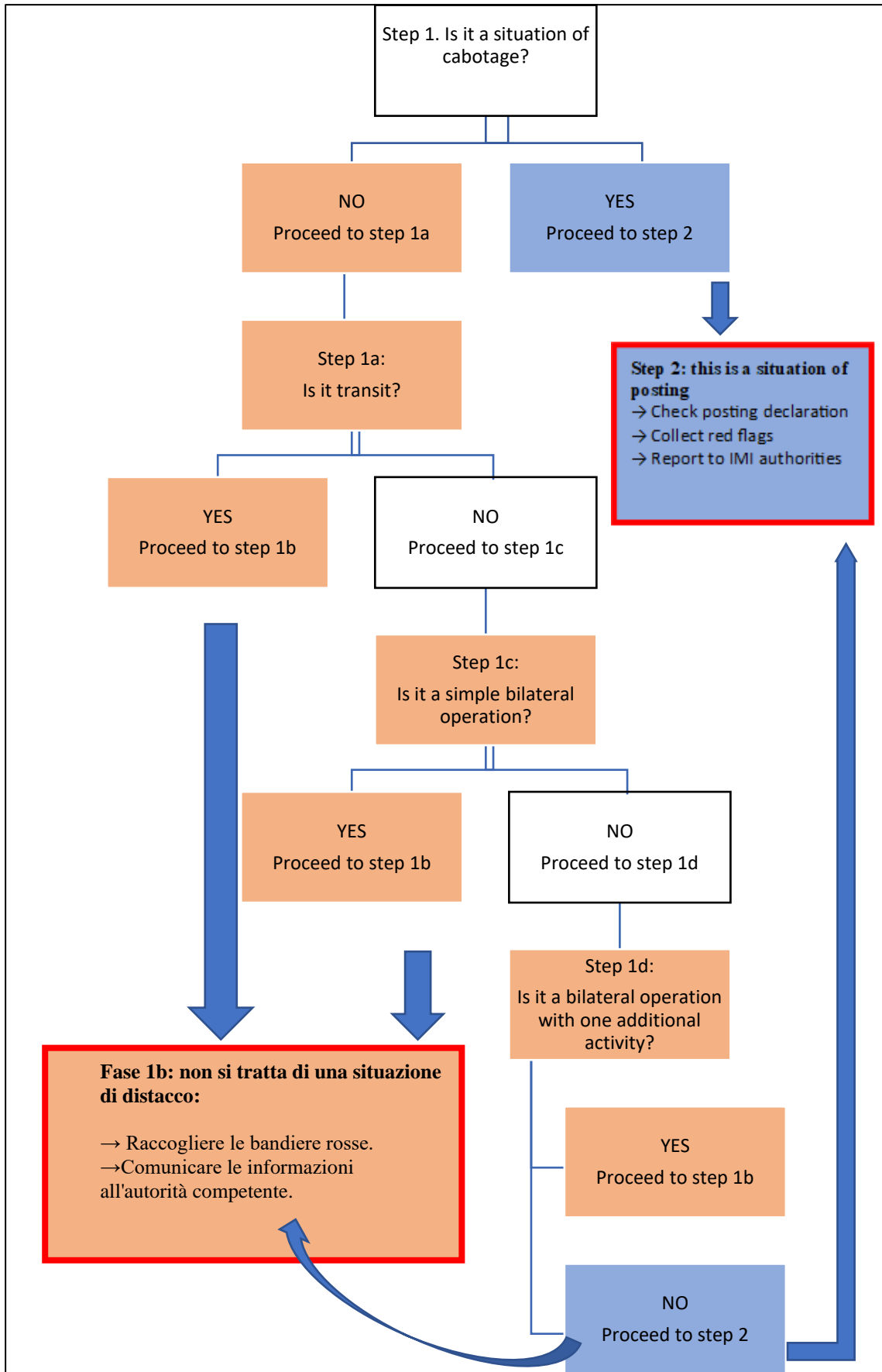


Figura 3 - Approccio graduale per il trasporto di passeggeri

3.3 Ispezioni IMI

Indipendentemente o a complemento delle ispezioni su strada, ulteriori controlli possono essere effettuati attraverso l'interfaccia IMI e in buona intelligenza con le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento dell'azienda.

Questa guida suggerisce che lo scambio di informazioni tra gli Stati membri tramite l'IMI può avvenire in tre circostanze:

- Come seguito alle ispezioni stradali in cui è stata identificata una situazione di distacco.
- Come follow-up delle ispezioni su strada in cui sono state segnalate bandiere rosse da parte dell'agente di strada.
- indipendentemente dai controlli su strada, ad esempio sulla base di una valutazione del rischio. Le bandiere rosse descritte nella precedente *sezione 3.2.3* possono essere utilizzate anche dalle autorità IMI per stabilire le priorità di tali controlli.

3.3.1 Panoramica dei moduli IMI

L'IMI è uno strumento online multilingue che mira a facilitare lo scambio di informazioni tra le autorità di controllo dello Stato membro ospitante ("*autorità ospitanti*") e dello Stato membro di stabilimento dell'impresa ("*autorità di origine*"). Attualmente, l'IMI supporta procedure di cooperazione in 17 diversi settori.

Tre moduli IMI sono rilevanti per l'applicazione specifica delle norme sul trasporto stradale:

- Il modulo "*Trasporto stradale - Condizioni di stabilimento*" mira a facilitare lo scambio di informazioni per verificare l'esistenza di uno stabilimento effettivo e stabile dell'azienda.
- Il modulo "*Trasporto stradale - Regole sociali*" mira a facilitare lo scambio di informazioni per controllare l'effettiva applicazione dei tempi di guida, delle interruzioni e dei periodi di riposo.
- Il modulo "*Trasporto stradale - Dichiarazioni di distacco*" a cui è collegata l'interfaccia pubblica RTPD per consentire agli operatori stradali di presentare dichiarazioni di distacco.
- L'applicazione delle disposizioni della *lex specialis* avviene in gran parte attraverso l'IMI collegato all'RPTD. Le autorità ospitanti utilizzano questo modulo per esaminare tutte le dichiarazioni di distacco. Hanno inoltre la possibilità di inviare all'operatore richieste di ulteriori documenti (cfr. *sezione 3.3.3*). Se l'operatore non risponde entro un termine di 8 settimane, le autorità ospitanti possono richiedere informazioni alle autorità del paese d'origine entro un termine di 25 giorni (cfr. *sezione 3.4*).

Nel rispondere alle richieste di informazioni, l'operatore ha la possibilità di comunicare con le autorità ospitanti direttamente sul portale. Tutte le autorità competenti possono anche scambiarsi messaggi di testo gratuiti. Tutte le informazioni fornite come testo libero possono essere tradotte automaticamente da un servizio collegato all'IMI (eTranslation)³⁴.

³⁴ Una guida all'uso dell'RTPD è disponibile a questo link: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/road-transport/posting-declarations_en.pdf.

Il modulo Trasporto stradale - Dichiarazioni di distacco può essere utilizzato solo se l'operatore ha presentato una dichiarazione di distacco. Le operazioni di trasporto che non costituiscono distacco non possono apparire su questa interfaccia. È importante notare che le operazioni di trasporto che possono costituire distacco ma per le quali l'operatore non presenta una dichiarazione di distacco non appariranno nemmeno nel modulo Trasporto stradale - Dichiarazioni di distacco.

Anche se una dichiarazione di distacco viene presentata sull'RPTD, il modulo "Trasporto stradale - Dichiarazioni di distacco" da solo non consente alle autorità ospitanti di verificare tutti gli elementi relativi al distacco, come ad esempio le pratiche della cassetta delle lettere o l'esistenza di un vero rapporto di lavoro nello Stato membro di stabilimento.

Per tutti questi casi, le indagini supplementari dell'IMI devono essere effettuate tramite un'altra interfaccia: il modulo "*Trasporto stradale - Condizioni di stabilimento*" e/o il modulo generale "*Distacco dei lavoratori*". L'uso di quest'ultimo modulo è stato formalizzato dalla Direttiva 2014/67 sull'esecuzione del distacco. Le richieste di informazioni standardizzate possono essere inviate dalle autorità ospitanti al fine di valutare l'esistenza di un distacco effettivo, di prevenire abusi ed elusioni e di valutare il rispetto delle condizioni di lavoro applicabili, compresa la retribuzione³⁵.

Le autorità responsabili del modulo sul distacco dei lavoratori spesso non sono le stesse che si affidano al modulo sul trasporto stradale - Dichiarazioni di distacco. È quindi essenziale una comunicazione efficace tra tutte le autorità ospitanti, altrimenti le operazioni di trasporto su strada possono sfuggire a qualsiasi forma di applicazione dell'IMI quando non sono documentate dagli operatori. La cooperazione tra le autorità ospitanti è indispensabile anche per controllare il rispetto dei termini e delle condizioni applicabili ai conducenti distaccati.

In sintesi:

Il controllo dell'osservanza della *lex specialis* avviene in gran parte attraverso l'IMI, secondo la seguente procedura:

- **Fase 1:** le autorità ospitanti fanno una richiesta diretta IMI all'azienda. La richiesta arriva automaticamente all'azienda che riceve una notifica.
- **Fase 2:** L'azienda riceve la richiesta tramite l'RTPD e ha 8 settimane di tempo per presentare i documenti richiesti.
- **Fase 3:** se l'impresa non presenta i documenti entro 8 settimane, l'IMI informa le autorità ospitanti che possono ora richiedere l'assistenza delle autorità del paese d'origine.
- **Fase 4:** su richiesta dell'IMI alle autorità ospitanti, le autorità del Paese d'origine contattano l'impresa (anche attraverso controlli in loco) per ottenere i documenti richiesti entro 25 giorni lavorativi. A tal fine, le autorità del Paese d'origine hanno accesso a tutti gli scambi e ai documenti che le autorità ospitanti ricevono dall'impresa.

³⁵ Una guida all'uso del modulo di *postalizzazione generale dei lavoratori* è disponibile a questo link: https://ec.europa.eu/internal_market/imi-net/_docs/library/pow-user-guide_en.pdf.

Parallelamente all'RPTD, le autorità di trasporto devono essere in grado di utilizzare efficacemente il modulo generale di distacco dei lavoratori per prevenire abusi ed elusioni, soprattutto nei casi in cui non esiste una dichiarazione di distacco.

All'interno di uno stesso Stato membro, autorità diverse possono essere responsabili di moduli IMI diversi. Per un'applicazione efficace è necessario che vi siano canali di comunicazione tra queste autorità.

3.3.2 Obiettivi

I controlli dell'IMI sono un aspetto essenziale per un'applicazione efficiente del distacco e delle norme correlate. Considerando il tempo e i mezzi limitati a disposizione su strada, le ispezioni approfondite possono avvenire solo al di fuori dei controlli su strada e l'interfaccia IMI può servire come strumento per attivare queste ispezioni più approfondite.

Le ispezioni IMI condotte attraverso i moduli di trasporto su strada possono perseguire uno o più dei seguenti obiettivi:

- per accertare una situazione di distacco.
- valutare l'affidamento abusivo su uno status di distacco attraverso l'elusione della legge applicabile a un contratto di lavoro individuale.
- nel caso in cui venga individuata un'effettiva situazione di distacco, controllare il rispetto dei termini e delle condizioni di lavoro applicabili nello Stato membro ospitante.

Se durante le indagini IMI, le autorità di trasporto hanno il sospetto di un falso lavoro autonomo o di pratiche di cassetta delle lettere nello Stato membro di stabilimento, devono essere condotti ulteriori controlli attraverso i moduli pertinenti, tra cui il modulo generale sul distacco e il modulo sulle condizioni di stabilimento.

3.3.3 Documenti che possono essere richiesti

In base alla *lex specialis*, le autorità competenti possono richiedere che l'operatore invii, entro otto settimane e tramite l'RPTD, copia dei documenti:

- registrazioni tachigrafiche;
- note di spedizione (ad esempio, e-CMR);
- documentazione relativa alla retribuzione del conducente per il periodo di distacco;
- il contratto di lavoro;
- i fogli di presenza relativi al lavoro del conducente;
- prova dei pagamenti.

Le ispezioni IMI possono coprire fino a un anno di distacco dalla data della richiesta di documenti e possono riguardare un conducente specifico o tutti i conducenti di un'azienda.

3.3.3.1 La dichiarazione di distacco

Le informazioni contenute nelle dichiarazioni di distacco vengono salvate nell'IMI per un periodo di 24 mesi. In assenza di dichiarazioni di distacco, un'azienda non compare nel modulo Trasporto stradale - Dichiarazioni di distacco e quindi può potenzialmente sfuggire a qualsiasi forma di controllo approfondito. Il ruolo dell'agente di polizia stradale è quindi essenziale per segnalare alle autorità competenti l'esistenza di queste aziende, quando necessario. In particolare, se l'agente di polizia stradale ha accertato una situazione di distacco e in assenza di una dichiarazione valida, ulteriori indagini possono essere condotte attraverso il modulo generale IMI sul distacco dei lavoratori.

3.3.3.2 Note di spedizione e registri tachigrafici

Le note di spedizione contengono informazioni sull'operazione di trasporto. Le registrazioni del tachigrafo contengono dati importanti sui tempi di guida e di riposo, nonché sulla posizione del veicolo.

Le lettere di vettura e le registrazioni del tachigrafo contribuiranno a determinare le situazioni di distacco, compresa l'ora di inizio e di fine. Ad esempio, se una lettera di vettura evidenzia una situazione di cabotaggio, il conducente deve essere considerato distaccato nello Stato membro ospitante.

Il portale accetta i seguenti formati di documenti di supporto: .bmp, .clp, .dcx, .doc, .docx, .gif, .htm, .html, .img, .jif, .jpeg, .jpg, .mac, .msg, .msp, .odt, .pct, .pcx, .pdf, .png, .ppm, .ppt, .pptx, .psp, .raw, .rtf, .tif, .tiff, .txt, .wpg, .wps, .xls, .xlsx, .xml, .zip.

Il portale è inoltre compatibile con tutti i software per tachigrafi.

3.3.3.3 Documentazione relativa alla retribuzione, alle prove di pagamento e ai fogli di presenza.

Nel caso in cui venga individuata un'effettiva situazione di distacco, il conducente deve ricevere una retribuzione e svolgere un orario di lavoro in linea con gli standard del Paese ospitante.

Le ore riportate sui fogli di presenza devono corrispondere alle ore calcolate dalla lettera di vettura e dai dati del tachigrafo. Le ore riportate sulle buste paga devono corrispondere ai fogli di presenza. Le buste paga devono poi essere confrontate con i bonifici bancari per verificare che la retribuzione sia stata pagata per intero.

3.3.3.4 Contratto di lavoro

Il contratto di lavoro contiene informazioni essenziali per determinare il luogo abituale di lavoro e le situazioni di distacco. Ad esempio, dal 1° agosto 2022 i contratti di lavoro devono contenere informazioni scritte sul luogo o sui luoghi di lavoro, sulla retribuzione, sui modelli di lavoro e sull'identità dell'ente previdenziale che riceve i contributi del datore di lavoro³⁶.

3.4 Cooperazione tra autorità

3.4.1 Assistenza reciproca con lo Stato membro di stabilimento

Le autorità ospitanti possono chiedere la cooperazione tramite l'IMI con lo Stato membro di stabilimento nelle seguenti circostanze:

- L'azienda non ha risposto o ha risposto solo parzialmente alla richiesta di informazioni entro il termine previsto.
- L'azienda sostiene di non aver effettuato alcuna operazione nel territorio durante il periodo dell'indagine, contrariamente a quanto stabilito dall'agente di polizia stradale.
- Le autorità ospitanti vogliono controllare il rispetto dei termini e delle condizioni di lavoro applicabili al conducente distaccato.
- Il gestore dei trasporti sostiene che l'autista è un lavoratore autonomo.

A seconda della natura della richiesta, lo scambio di informazioni può essere richiesto attraverso vari moduli IMI, tra cui l'RTPD e il modulo generale di *distacco dei lavoratori*.

Quando viene presentata una richiesta di assistenza attraverso il sistema IMI, le autorità competenti dello Stato membro di stabilimento devono garantire di fornire le informazioni richieste entro 25 giorni lavorativi.

3.4.2 Il ruolo delle parti sociali

A seconda delle tradizioni nazionali, le parti sociali possono assumere un ruolo attivo nell'applicazione della *lex specialis* e delle norme correlate. In Svezia, ad esempio, i termini e le condizioni di lavoro applicabili ai conducenti distaccati sono in gran parte contenuti nei contratti collettivi e le parti sociali si assumono l'intera responsabilità del controllo del rispetto di tali contratti collettivi. In queste situazioni, una buona prassi sarebbe quella di garantire che le parti sociali abbiano accesso alle dichiarazioni di distacco presentate nell'RPTD. Tale comunicazione è infatti un prerequisito essenziale per consentire alle parti sociali di effettuare controlli mirati.

³⁶ Si veda la *direttiva 2019/1152*.

Allegato 1: Quando un conducente rientra o meno nell'ambito di applicazione delle regole di distacco: spiegazione per il trasporto merci su .

Il distacco dei conducenti ai sensi della Direttiva (UE) 2020/1057: Spiegazione e in/out of scope in relazione alle operazioni

Introduzione

Questo documento risponde all'esigenza di avere una spiegazione completa dei concetti di base delle regole di distacco ai fini della loro applicazione.

Si tratta di un approccio graduale che spiega le regole di distacco: prima i concetti di base (sezione 1), poi una spiegazione semplificata che porta l'esperto a una prima comprensione delle regole (sezione 2), quindi una spiegazione completa con tutte le condizioni e i criteri (sezione 3).

La comprensione delle norme specifiche sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada (cfr. *lex specialis*, Direttiva (UE) 2020/1057) è stata discussa dal gruppo di esperti della Commissione sul distacco dei conducenti, in cui erano rappresentati tutti gli Stati membri e le parti interessate. I servizi della Commissione hanno preparato documenti esplicativi che sono stati rivisti e convalidati dal servizio giuridico della Commissione. Va tuttavia notato che l'interpretazione del diritto dell'UE rimane di competenza della Corte di giustizia europea.

1. Concetti principali

	DEFINIZIONE	BASE GIURIDICA
POSTING	<p>Un operatore di trasporto su strada distacca conducenti nel territorio di un altro Paese per suo conto e sotto la sua direzione, in base a un contratto stipulato tra l'operatore di trasporto su strada che effettua il distacco e la parte a cui sono destinati i servizi di trasporto. Il conducente opera nel territorio di tale Paese, a condizione che esista un rapporto di lavoro tra l'operatore di trasporto su strada che effettua il distacco e il conducente durante il periodo di distacco.</p> <p>In breve:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un conducente ha un rapporto di lavoro con un'impresa/operatore di trasporto su strada; • L'operatore chiede a questo conducente di fornire servizi di trasporto in un altro Stato membro (uno Stato membro diverso da quello di stabilimento di questa impresa). 	<p>Articolo 1, paragrafo 3, lettera a), della direttiva generale sui lavoratori distaccati 96/71/CE.</p>
STATO MEMBRO DI STABILIMENTO	<p>Dove un'impresa è stabilita, indipendentemente dal fatto che il suo gestore dei trasporti provenga da un altro Paese.</p>	<p>Articolo 2.8 del Regolamento (CE) n. 1071/2009</p>
STATO MEMBRO OSPITANTE	<p>Paese in cui viene effettuata l'operazione di trasporto (e non è il Paese di stabilimento dell'impresa).</p>	

	DEFINIZIONE	BASE GIURIDICA
OPERAZIONE BILATERALE INTERNAZIONALE	Il movimento di merci tra lo Stato membro di stabilimento e un altro Paese (Stato membro o Paese terzo). L'operazione coinvolge due Paesi, uno dei quali è il Paese di stabilimento (all'inizio o alla fine).	Considerando (10) e articolo 1.3 della Direttiva (UE) 2020/1057
OPERAZIONE INTERNAZIONALE NON BILATERALE / OPERAZIONI DI CROSS-TRADE	L'operazione coinvolge due Paesi, nessuno dei quali è il Paese di stabilimento dell'operatore che effettua l'operazione (carico in uno e scarico in un altro).	Considerando 13 della Direttiva 2020/1057
CABOTAGGIO	Trasporto nazionale per conto terzi effettuato a titolo temporaneo sul territorio di uno Stato membro ospitante (da un operatore stabilito in un altro Stato membro).	Articolo 2.6 del Regolamento (CE) n. 1072/2009
VIAGGIO A VUOTO	Una corsa a vuoto (senza merce a bordo del veicolo) intrapresa in concomitanza con un altro viaggio a carico.	Articolo 2.2 del Regolamento (CE) n. 1072/2009
IL TRANSITO	Il movimento attraverso il territorio di un paese senza svolgere alcuna attività di carico o scarico. Non esiste alcun legame tra le attività del conducente e lo Stato membro attraversato.	Considerando (11) e articolo 1.5 della Direttiva (UE) 2020/1057
ATTIVITÀ AGGIUNTIVA	Un'attività aggiuntiva è un'operazione di carico e/o scarico, effettuata nel contesto di un'operazione bilaterale, negli Stati membri o nei Paesi terzi attraversati dal conducente, a condizione che il conducente non carichi e scarichi le merci nello stesso Stato membro (ciò costituirebbe cabotaggio).	Articolo 1, paragrafo 3, terzo comma, della direttiva (UE) 2020/1057. Nota: le operazioni commerciali incrociate non

	DEFINIZIONE	BASE GIURIDICA
		coinvolgono mai il Paese di stabilimento, mentre un'attività supplementare può coinvolgere il Paese di stabilimento.

2. Ambito di applicazione e fuori dall'ambito di applicazione dell'affissione: spiegazione semplificata

<p>Regola di base</p>	<p>Verificare se il Paese di stabilimento è quello in cui inizia o termina la specifica operazione di trasporto. In tal caso, le regole di distacco non si applicano. Quando il legame con il Paese di stabilimento è preservato, le regole di distacco NON si applicano.</p> <p>La <i>Lex Specialis</i> sul distacco dei conducenti fa riferimento al tipo di operazione per determinare l'applicazione delle norme sul distacco. Il testo menziona tre tipi principali di operazioni di trasporto: bilaterali, di cabotaggio e di commercio incrociato. Di conseguenza:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un bilaterale non è mai in ambito di applicazione. 2. Il cabotaggio è sempre in campo. 3. Le operazioni di cross-trade rientrano nel campo di applicazione, ma esistono alcune eccezioni a questa regola di base. 	<p>Esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il legame con il Paese di stabilimento è preservato (operazione bilaterale): se l'operazione di trasporto coinvolge il Paese di stabilimento all'inizio e/o alla fine, il conducente non è considerato distaccato. • Si perde il legame con il Paese di stabilimento (cabotaggio e commercio incrociato): si applicano le regole di distacco.
<p>Eccezioni alla regola di base</p>	<p>Le regole di distacco NON si applicano / il conducente NON è considerato come distaccato.</p>	
<p>1.</p>	<p>Un numero limitato di attività aggiuntive, se eseguite durante un'operazione bilaterale, non rientrano nell'ambito di applicazione del distacco (esenzioni 1 + 1 e 0+2). Un'attività supplementare può rientrare o meno nell'ambito di applicazione a seconda che benefici delle esenzioni 1+1 o 0+2.</p>	<p>Esempio: durante un'operazione bilaterale, se l'autista carica in un paese e scarica in un altro paese, nessuno dei quali è il paese di stabilimento, questa attività aggiuntiva NON rientra nel campo di applicazione.</p>

2.	Nel trasporto combinato, quando la tratta stradale iniziale o finale consiste, di per sé, in un'operazione di trasporto internazionale bilaterale	Considerando (12) e articolo 1, paragrafo 6 della Direttiva (UE) 2020/1057
3.	Il transito	Il conducente attraversa un paese senza effettuare alcuna attività di carico/scarico (sono consentite le soste).
Viaggio a vuoto (corsa a vuoto)	Un viaggio a vuoto è dentro o fuori dall'ambito a seconda che l'operazione che aziona/innesca questo viaggio a vuoto sia a sua volta dentro o fuori dall'ambito.	Il viaggio a vuoto NON rientra nel campo di applicazione se viene effettuato in relazione a un'operazione bilaterale (esente). Il viaggio a vuoto rientra nell'ambito di applicazione quando è effettuato in relazione al cabotaggio o a un'operazione internazionale non bilaterale / al commercio incrociato.

3. Nell'ambito di applicazione e fuori dall'ambito di applicazione del distacco: valutazione per operazione di trasporto

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
Cabotaggio	L'intera operazione, dal carico allo scarico, avviene ALL'INTERNO del territorio di un paese in cui l'operatore non è stabilito.	X		<u>Inizio della situazione di distacco:</u> La situazione di distacco inizia solo quando il conducente inizia il viaggio a vuoto verso il luogo in cui caricherà le merci da trasportare in regime di cabotaggio.

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
	<p>Le regole di distacco si applicano SEMPRE durante il cabotaggio.</p> <p>Per poter beneficiare di operazioni di cabotaggio, è necessario completare prima un'operazione bilaterale internazionale. Solo dopo che le merci allegate al viaggio internazionale in entrata sono state completamente scaricate è possibile effettuare operazioni di cabotaggio (Reg. 1072/2009).</p> <p>Riferimenti: Art 8.2 Reg. 1072/2009, Art. 1 punto 7 Direttiva 2020/1057</p>			<p><u>Fine della situazione di distacco:</u></p> <p>Il distacco continua durante l'esecuzione dell'operazione di cabotaggio e termina quando le merci vengono scaricate e l'operazione di cabotaggio è conclusa.</p> <p><u>Seguito da un rientro nel paese di stabilimento</u></p> <p>Se l'autista ritorna nel paese di stabilimento dopo la fine dell'operazione di cabotaggio, con un autocarro vuoto o con nuove merci caricate nell'ambito di una nuova operazione bilaterale, l'autista non è considerato distaccato dalla fine dello scarico delle merci di cabotaggio.</p>
Operazioni commerciali incrociate al di	Operazioni di trasporto effettuate TRA due Paesi, nessuno dei quali è il Paese di stabilimento dell'operatore.	X		<p><u>Inizio della situazione di distacco:</u></p> <p>La situazione di distacco non inizia immediatamente dopo la fine di un'operazione</p>

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
<p>fuori del Paese di stabilimento:</p> <p>carico e scarico (in un'operazione di trasporto non bilaterale)</p>	<p>Si applicano le regole di pubblicazione.</p> <p>Riferimenti: I considerando 12 e 13 della direttiva 2020/1057 si riferiscono alle operazioni di commercio transfrontaliero come "operazioni di trasporto non bilaterali".</p>			<p>bilaterale internazionale, ma solo quando un conducente inizia un viaggio a vuoto verso il punto di carico in quello Stato membro per caricare le merci da trasportare nell'ambito di un commercio incrociato.</p> <p>Finché la merce non viene scaricata, l'autista è considerato distaccato nel Paese da cui ha iniziato il viaggio a vuoto per caricare fino a quando non esce da quel Paese, ed è successivamente distaccato nel Paese in cui la merce viene scaricata dal valico di frontiera in quel Paese fino a quando non ha completato lo scarico.</p> <p><u>Fine della situazione di distacco:</u></p> <p>L'autista rimane distaccato fino allo scarico della merce.</p>

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
				<p><u>Seguito da un viaggio a vuoto o da una nuova operazione bilaterale</u></p> <p>Il viaggio di ritorno a vuoto attraverso il territorio del Paese in cui le merci sono state scaricate e di ritorno al Paese di stabilimento non rientra nelle regole del distacco.</p> <p>Lo stesso vale nel caso in cui l'autista inizi un nuovo viaggio bilaterale (con il Paese di stabilimento come Paese di destinazione/scarico): dal momento in cui scarica le merci legate a un'operazione di cross-trade fino al raggiungimento della destinazione finale nel Paese di stabilimento, l'autista non è considerato distaccato.</p>

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
<p>Tratta stradale iniziale e finale di un'operazione di trasporto combinato</p>	<p>Quando un conducente è impegnato in un'operazione di trasporto combinato, la natura del servizio fornito durante la tratta iniziale o finale è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento se la tratta di per sé è un'operazione di trasporto bilaterale.</p> <p>Nota: per una spiegazione esaustiva del trasporto e dell'applicazione combinati, si rimanda alla nota di orientamento prodotta nell'ambito del focus group TRACE 2 Access to market.</p> <p>Per trasporto combinato si intende un trasporto di merci tra Paesi diversi in cui parte del trasporto avviene per ferrovia, navigazione interna o via mare. Un'operazione di trasporto combinato è considerata internazionale quando</p>		<p>X</p>	<p>Nel trasporto combinato, quando la tratta iniziale o finale è costituita da un'operazione di trasporto internazionale bilaterale, il conducente non è considerato distaccato.</p>

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
	<p>almeno una delle tratte modali attraversa un confine.</p> <p>Il trasporto combinato, come previsto dalle norme UE, è il trasporto di merci tra gli Stati membri in cui l'autoveicolo per il trasporto di merci su strada (rimorchio, semirimorchio, con o senza motrice), la cassa mobile o il container di 20 piedi o più, utilizza la <u>strada nel tratto iniziale o finale del viaggio</u> e, nell'altro tratto, la ferrovia o la navigazione interna o i servizi marittimi, quando questo tratto supera i 100 km (in linea d'aria) ed effettua il tratto iniziale o finale del trasporto su strada del viaggio.</p> <p>La tratta stradale di un'operazione di trasporto combinato può avvenire nel</p>			

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
	<p>territorio di un solo Stato membro o coinvolgere più Stati membri.</p> <p>Considerando (12) e articolo 1, paragrafo 6 della Direttiva (UE) 2020/1057</p> <p>Direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri.</p>			

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
Operazione bilaterale internazionale	<p>Operazione di trasporto effettuata tra due paesi, uno dei quali è il paese di stabilimento dell'operatore.</p> <p>Le regole di posting non si applicano.</p> <p>Riferimento: Articolo 1, punto 3, secondo comma, della direttiva 2020/1057.</p>		X	<p><u>Durata:</u></p> <p>Per l'intera durata delle operazioni bilaterali (che coinvolgono il Paese di stabilimento all'inizio o alla fine dell'operazione), il conducente non è soggetto alle norme sul distacco.</p> <p><u>Il caso di operazioni bilaterali multiple</u></p> <p>Diverse operazioni di trasporto bilaterale, ciascuna coperta da una lettera di vettura separata, possono essere effettuate durante un viaggio che coinvolge il Paese di stabilimento (all'inizio o alla fine del viaggio) e non rientrano nel campo di applicazione delle norme sul distacco.</p> <p>Considerando 10 della Direttiva (UE) 2020/1057</p>

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
				<p>Esempi:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Dal Paese di stabilimento: merci caricate nel Paese di stabilimento che vengono parzialmente scaricate in tre Paesi diversi sulla base di tre diverse lettere di vettura. - Verso il Paese di stabilimento: le merci caricate in un Paese diverso da quello di stabilimento vengono parzialmente scaricate in altri due Paesi sulla base di due lettere di vettura, prima di uno scarico finale nel Paese di stabilimento (sulla base di una terza lettera di vettura).
Operazione bilaterale	Un'operazione di carico e/o scarico nel paese attraversato dal conducente è considerata fuori dal campo di		X	Per tutta la durata dell'operazione 1+1, il conducente non può essere considerato un lavoratore distaccato.

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
<p>+ un carico e/o uno scarico nel paese attraversato dal conducente (1+1)</p>	<p>applicazione delle norme di distacco, anche se non fa parte di un'operazione che coinvolge il paese di stabilimento.</p> <p>Per beneficiare di questa esenzione, devono essere soddisfatte due condizioni cumulative:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un'operazione bilaterale (al di fuori dell'ambito delle regole di distacco) iniziata prima dell'esecuzione dell'operazione di carico-scarico; • Un carico e uno scarico di merci non possono essere effettuati nello stesso Paese (in quanto ciò sarebbe considerato cabotaggio e quindi nel campo di applicazione). 			<p><u>Inizio e fine:</u></p> <p>In base alla regola dell'1+1, quando vengono svolte più attività aggiuntive nel contesto di un'operazione bilaterale in corso, la prima attività è esente dalle regole di distacco. Le successive rientrano nel campo di applicazione delle regole di distacco perché il conducente ha già utilizzato la possibilità di un'attività aggiuntiva esente di carico e/o scarico. Nel caso in cui vi sia più di un'attività aggiuntiva, il distacco si applica dal carico delle merci fino alla fine dell'attività aggiuntiva di scarico*: il conducente riprende quindi l'operazione bilaterale e l'esenzione si applica nuovamente.</p>

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
	<p><u>Un'attività aggiuntiva può essere costituita da:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • un carico o uno scarico da solo; OPPURE • un carico delle merci nel Paese A e uno scarico delle stesse merci nel Paese B nell'ambito dell'operazione bilaterale. <p><u>Regola dell'1+1:</u></p> <p>Se il conducente esegue due operazioni bilaterali, ha la possibilità di aggiungere 1 operazione per ogni operazione bilaterale.</p> <p>Quando vengono effettuate due operazioni bilaterali da e verso lo Stato membro di stabilimento, durante ognuna delle due operazioni può essere</p>			

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
	<p>effettuata un'ulteriore operazione commerciale incrociata esente. Si tratta della cosiddetta regola dell'1+1.</p> <p>Una singola attività aggiuntiva esentata può comprendere <u>sia</u> un'azione di carico che di scarico.</p> <p>Una singola attività aggiuntiva esentata può comprendere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un'azione di caricamento; - un'azione di scarico; - un'azione di carico e scarico. 			

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
<p>Operazione bilaterale</p> <p>+ due operazioni di carico/scarico durante la seguente operazione bilaterale</p>	<p><u>Regola dello 0+2:</u></p> <p>Se il conducente non si è avvalso della possibilità di effettuare un'attività supplementare esente di carico e/o scarico durante l'operazione di trasporto bilaterale dallo Stato membro di stabilimento e questa operazione è seguita da un'operazione bilaterale di ritorno verso lo Stato membro di stabilimento, due attività supplementari esenti di carico e/o scarico possono essere effettuate durante l'operazione bilaterale di ritorno. Si tratta della cosiddetta regola dello 0+2.</p> <p>Condizioni cumulative da soddisfare per beneficiare dell'esenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • esistenza di un'operazione bilaterale in corso durante la quale il conducente non si è 		<p>X</p>	<p>Per tutta la durata dell'operazione 0+2, il conducente non può essere considerato un lavoratore distaccato.</p>

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
	<p>avvalso della possibilità di svolgere un'attività aggiuntiva esente di carico e/o scarico;</p> <ul style="list-style-type: none"> • questa operazione è seguita da un'operazione bilaterale di rientro nel Paese di stabilimento; • due attività aggiuntive esenti di carico e/o scarico possono essere eseguite a condizione che non siano eseguite nello stesso paese. 			
<p>Tratta iniziale o finale di un trasporto combinato</p> <p>Funzionamento</p>	<p>Nel caso in cui la tratta stradale consista di per sé in un'operazione di trasporto bilaterale internazionale.</p> <p>Recital 12</p> <p>Art.1.6. 6</p>		<p>X</p>	

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
	Trasporto combinato: Direttiva 92/106/CEE del Consiglio			
Il transito	<p>Una situazione di transito è sempre esente dalle regole di distacco. L'autista non è considerato distaccato in un Paese in cui si limita a "transitare", ovvero ad attraversare il territorio di uno Stato membro senza svolgere alcuna attività di carico o scarico merci.</p> <p>Il conducente può prendere il suo riposo giornaliero o settimanale: il fatto di prendere un riposo giornaliero o settimanale, mentre è in transito, non fa scattare una situazione di distacco.</p>		X	Es: nel caso di un'operazione commerciale incrociata (in ambito) tra il Paese A (dove vengono caricate le merci) e il Paese C (dove vengono scaricate le merci), l'autista sarà considerato come distaccato nel Paese A (fino all'uscita dal Paese al valico di frontiera) e come distaccato nel Paese C, ma non sarà considerato come distaccato nel Paese B che l'autista attraversa mentre si dirige verso il Paese C.

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
Corse a vuoto / viaggi a vuoto	<p>Un viaggio a vuoto è dentro o fuori dal campo di applicazione a seconda che l'operazione che aziona/innesca questo viaggio a vuoto sia a sua volta dentro o fuori dal campo di applicazione.</p> <p>Esente:</p> <ul style="list-style-type: none"> viaggio a vuoto collegato a un viaggio bilaterale (es: "ritorno a casa nel paese di stabilimento"); viaggio a vuoto effettuato tra due operazioni bilaterali consecutive. 	X	X	<p>In linea di principio, il distacco termina con lo scarico delle merci trasportate nell'ambito dell'operazione soggetta alle norme sul distacco (ad esempio, nel contesto del cabotaggio o del commercio incrociato). La classificazione del successivo viaggio a vuoto come distacco o come esenzione dal distacco dipende dal fatto che la nuova operazione, che attua tale viaggio a vuoto, sia o meno coperta dalle norme sul distacco.</p> <p>Quando l'autista entra nel territorio di un paese ospitante con un autocarro vuoto per caricare merci per operare secondo le regole del distacco, allora l'autista inizia a essere distaccato in quello Stato membro dall'ingresso nel territorio di quello Stato membro.</p>

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
	<p>Non esente: viaggio a vuoto effettuato per effettuare un'operazione di cabotaggio o un'operazione di cross-trade (operazione internazionale non bilaterale).</p>			<p>In caso di due operazioni bilaterali consecutive (una dal Paese A di stabilimento al Paese B, seguita da una dal Paese C al Paese A), la corsa a vuoto dal Paese B (dopo lo scarico) al Paese C (per il carico) non rientra nel campo di applicazione delle norme sul distacco.</p> <p>IN ambito (esempio tratto dalle domande e risposte della Commissione):</p> <p>Il conducente esegue due distinti viaggi a vuoto e un'operazione di cross-trade tra di essi.</p> <p>Sequenza di viaggi tra i paesi A, B e C</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A vuoto da A a B 2. Commercio incrociato da B a C 3. A vuoto da C ad A

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
				<p>Il viaggio a vuoto dal Paese A al Paese B viene effettuato in concomitanza con l'operazione di cross-trade che inizia nel Paese B. In altre parole, l'autista si reca nel Paese B per caricare merci nel Paese B per un'operazione di cross-trade (tra B e C). Pertanto, l'autista è considerato distaccato nel Paese B dal momento in cui entra in questo Paese fino a quando ne esce. Questo periodo comprende il viaggio con un autocarro vuoto fino al punto di carico nel Paese B, il carico delle merci nel Paese B e il loro trasporto attraverso il territorio di questo Paese.</p> <p>In tal caso, il conducente è considerato distaccato nel Paese C dal momento in cui entra in questo Paese fino a quando ne esce.</p>

OPERAZIONI	ELEMENTI DECISIVI	IN AMBITO DI APPLICAZIONE	FUORI DI SCOMPARSA	Inizio e fine della pubblicazione
				<p>Il conducente non è considerato distaccato nei Paesi in cui transita (senza carico/scarico) allo scopo di effettuare operazioni di cross-trade tra due altri Paesi.</p>

Allegato 2: Quando un conducente rientra o meno nell'ambito di applicazione delle norme sul distacco: spiegazioni per il trasporto di passeggeri

La tabella e le spiegazioni che seguono si basano sul documento di domande e risposte elaborato dai servizi della Commissione. Date le specificità del trasporto passeggeri, il presente documento mira a individuare le differenze nell'applicazione delle regole di distacco tra il trasporto merci e quello passeggeri e a chiarire se alcuni tipi di viaggi nel trasporto passeggeri rientrano o meno nel campo di applicazione.

Nota: come nel caso del trasporto di merci, la Direttiva (UE) 2020/1057 utilizza i criteri dell'operazione di trasporto per determinare se il conducente impegnato nell'operazione (o nelle operazioni) di trasporto è nell'ambito del distacco o meno. La tabella che segue segue quindi questa logica: distingue tra le diverse operazioni di trasporto per determinare se il conducente rientra o meno nel campo di applicazione del distacco.

Nota: negli esempi che seguono, il Paese A è sempre il luogo in cui viene fondata l'azienda e da cui inizia il viaggio.

1. SPIEGAZIONE SEMPLIFICATA

Le spiegazioni fornite per l'applicazione delle regole di distacco nel trasporto merci, come spiegato sopra, sono valide anche per il trasporto passeggeri, tranne in alcuni casi. Questi casi sono i seguenti:

1.1 Gruppo di passeggeri precostituito

Far scendere i passeggeri del gruppo precostituito in diversi punti del trasporto occasionale.

Nel contesto di un'operazione bilaterale da A a B/C/D/..., con un gruppo precostituito di passeggeri, il fatto di far scendere i passeggeri in diverse località del paese B/C/D/... non modifica la natura dell'operazione. Si tratta sempre di un'operazione bilaterale al di fuori dell'ambito di applicazione delle regole di distacco, indipendentemente dal fatto che i passeggeri vengano fatti scendere in località diverse (a condizione che non vengano fatti salire nuovi passeggeri nei paesi B/C/D/...).

Nel trasporto regolare, nel contesto di un viaggio bilaterale da un paese A a un paese C, passando per un paese B, lo stesso vale (al di fuori dell'ambito di applicazione delle regole di distacco) anche quando l'autista fa salire nuovi passeggeri nel paese B. Lo stesso vale quando l'autista fa scendere passeggeri in paesi diversi prima di arrivare nel paese C.

Escursioni locali con un gruppo precostituito di passeggeri in trasporto occasionale

Nel contesto di un viaggio bilaterale da A a B con un gruppo precostituito di passeggeri, le escursioni locali nel paese B con lo stesso gruppo non rientrano nel campo di applicazione delle regole di distacco se:

1. è lo stesso gruppo precostituito (di non residenti nel Paese B);
2. le escursioni locali vengono effettuate utilizzando lo stesso veicolo o un altro veicolo dello stesso vettore o gruppo di vettori che ha effettuato il servizio internazionale;
3. l'intera operazione viene effettuata con un unico modulo di viaggio.

1.2 Due attività aggiuntive esenti

Non è possibile che il conducente svolga due attività supplementari esenti durante un trasporto bilaterale di ritorno verso lo Stato membro di stabilimento, se non è stata svolta alcuna attività supplementare durante il trasporto bilaterale dallo Stato membro di stabilimento. Questa possibilità esiste per il trasporto di merci ma non per il trasporto di passeggeri (articolo 1, paragrafo 4, terzo comma, della direttiva 2020/1057).

2. IN & OUT OF SCOPE OF POSTING

OPERAZIONI	IN o OUT of scope: spiegazione
VIAGGI BILATERALI	
Trasporto occasionale	
Due operazioni bilaterali Trasporto di un gruppo precostituito di passeggeri da un paese A a un paese B e ritorno da B ad A con un altro gruppo precostituito di passeggeri	L'intero viaggio non rientra nel campo di applicazione delle norme sul distacco perché si tratta di due viaggi bilaterali internazionali, a condizione che ogni operazione bilaterale sia coperta da un foglio di viaggio distinto. *
Operazione bilaterale con due o più sedi di insediamento all'interno di un paese ospitante Trasporto di un gruppo precostituito di passeggeri da un paese A a un paese B, con sistemazione dei passeggeri in diverse località del paese B.	L'intero viaggio non rientra nel campo di applicazione delle norme sul distacco, poiché il numero di luoghi di stazionamento nello stesso Paese di destinazione (B) non altera il carattere bilaterale dell'operazione. L'intera operazione viene effettuata con un unico foglio di viaggio.

OPERAZIONI	IN o OUT of scope: spiegazione
<p>Operazioni bilaterali con più punti di appoggio in più di un Paese ospite</p> <p>Trasporto di un gruppo precostituito di passeggeri dal Paese A; alcuni vengono fatti scendere nel Paese B e altri nel Paese C.</p>	<p>L'intero viaggio non rientra nel campo di applicazione delle norme sul distacco perché si ritiene che il viaggio dal Paese A al Paese B e poi al Paese C siano due viaggi bilaterali con origine nel Paese A (il primo bilaterale è da A a B e il secondo da A a C), se sono coperti dallo stesso foglio di viaggio.</p>
<p>Operazioni bilaterali con escursioni locali in un paese ospitante, per un gruppo precostituito di passeggeri, e ritorno al paese A di stabilimento</p> <p>Trasporto di un gruppo precostituito di passeggeri dal Paese A al Paese B. Nel Paese B il gruppo viene trasportato per diverse escursioni locali in diverse città. Il gruppo viene riaccomagnato nel Paese A.</p>	<p>Le operazioni bilaterali dal paese A al paese B e l'escursione locale nel paese B sono tutte fuori dal campo di applicazione delle regole di distacco a condizione che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. è lo stesso gruppo precostituito 2. le escursioni locali devono essere effettuate <ul style="list-style-type: none"> - nel quadro di un servizio occasionale internazionale - per i passeggeri non residenti del gruppo precedentemente trasportati dal vettore che ha effettuato il servizio internazionale - con lo stesso veicolo o con un altro veicolo dello stesso vettore o gruppo di vettori, che ha effettuato il servizio internazionale 3. l'intera operazione si svolge sotto la copertura di un unico modulo di viaggio.
<p>Come sopra, ma l'autista torna in patria senza passeggeri.</p> <p>Lo stesso, ma l'autista e i passeggeri tornano nel Paese A in aereo.</p>	<p>L'intero viaggio, compresa l'escursione locale e il ritorno nel Paese A senza passeggeri, non rientra nelle regole di distacco.</p>

OPERAZIONI	IN o OUT of scope: spiegazione
	<p>Sebbene l'autista non riaccompagni il gruppo preconstituito di passeggeri nel Paese A, la natura del servizio non è sostanzialmente diversa dal caso precedente (riaccompagnamento del gruppo nel Paese), a condizione che il vettore non offra servizi sul mercato locale del Paese B. L'intera operazione deve essere coperta da un foglio di viaggio.</p>
<p>Operazioni bilaterali con escursioni locali in più di un paese ospitante, per un gruppo preconstituito di passeggeri, e ritorno</p> <p>Trasporto di un gruppo preconstituito di passeggeri dal paese A a B/C/D e ritorno ad A. Nel paese B/C/D il gruppo viene trasportato per diverse escursioni locali in diverse città. Il gruppo viene riaccompagnato nel Paese A.</p>	<p>L'intero viaggio, comprese le escursioni locali in più di un paese ospitante, non rientra nelle regole di distacco a condizione che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. il gruppo è sempre lo stesso, è un gruppo preconstituito. 2. Il servizio è stato venduto ai clienti del mercato del Paese A e rimane strettamente legato ad esso, indipendentemente dal fatto che parte del servizio sia offerto all'estero in uno o più Paesi. <p>L'intera operazione viene eseguita sotto la copertura di un modulo di viaggio.</p>
<p>Viaggio occasionale di andata e ritorno con partenza e arrivo nello Stato membro ospitante</p> <p>Un autista impiegato da una società con sede nel Paese A guida a vuoto fino al Paese B. Nel Paese B l'autista inizia un viaggio per un gruppo preconstituito di turisti portandoli in diversi Paesi e riportandoli poi nel Paese B. L'autista torna poi nel Paese A a vuoto.</p>	<p>È necessario utilizzare i criteri dei viaggi non bilaterali (in linea di principio nell'ambito delle regole di distacco) e dei viaggi a vuoto.</p> <p>Dall'attraversamento della frontiera al Paese B, il viaggio è soggetto alle regole di distacco (perché si tratta di viaggi internazionali non bilaterali). Le regole di distacco si applicano fino a quando l'autista non deposita i passeggeri nel Paese B. Il viaggio di ritorno dell'autista senza passeggeri nel Paese A (viaggio a vuoto) non rientra nell'ambito delle regole di distacco.</p>

OPERAZIONI	IN o OUT of scope: spiegazione
TRASPORTO OCCASIONALE COMBINATO	
<p>Volo e viaggio in auto andata e ritorno</p> <p>Un autista impiegato da una società con sede nel Paese A effettua un viaggio di andata e ritorno con un gruppo precostituito che parte e arriva nel Paese A. Il gruppo prende un aereo per il Paese B dove effettua un viaggio di andata e ritorno con un pullman immatricolato nel Paese A e un autista impiegato dallo stesso operatore del Paese A che ha organizzato il volo. Al termine del tour in pullman nel Paese B, l'autista e il gruppo tornano nel Paese con lo stesso operatore.</p>	<p>L'autista è soggetto alle regole di distacco dal momento in cui inizia a guidare per prelevare i passeggeri nel Paese B e termina quando smette di lavorare per questo viaggio. Il caso in cui il gruppo venga precostituito da un'agenzia di viaggi, che è diversa dalla compagnia operatore di pullman del Paese A che preleva e deposita i passeggeri nel Paese B, non cambierebbe la natura dello scenario. L'intera operazione di trasporto su strada viene effettuata sotto la copertura di un foglio di viaggio. Un altro mezzo di trasporto (ad esempio, un volo) non ha alcuna rilevanza per quanto riguarda la situazione di distacco, poiché la Direttiva (UE) 2020/1057 si applica solo alle operazioni di trasporto su strada.</p>
Trasporto regolare	
<p>Due operazioni bilaterali</p> <p>Un autista alle dipendenze di una società con sede nel Paese A effettua un servizio di trasporto passeggeri su una linea regolare paesi A-B-C, senza fermate intermedie. L'autista fa salire i passeggeri nel Paese A, li fa scendere nel Paese B, dove l'autista fa poi salire i passeggeri per portarli nel Paese A.</p>	<p>L'intero viaggio (entrambe le operazioni bilaterali) non rientra nell'ambito delle regole di distacco.</p> <p>Il documento di trasporto fondamentale che consente all'ispettore stradale di accertare un tipo di operazione di trasporto è l'autorizzazione, che specifica, tra l'altro, il tipo di servizio, il percorso, le fermate e l'orario: L'articolo 6 del Regolamento (CE) n. 1073/2009 specifica che i servizi regolari sono soggetti ad autorizzazione e stabilisce il tipo di informazioni che devono essere contenute in tale autorizzazione.</p>
<p>Operazioni bilaterali con tre luoghi di insediamento</p>	<p>Considerando 10 della Direttiva (UE) 2020/1057: "Quando un conducente effettua operazioni di trasporto bilaterale dallo Stato membro in cui</p>

OPERAZIONI	IN o OUT of scope: spiegazione
<p>Un autista alle dipendenze di una società con sede nel Paese A effettua un servizio di trasporto su una linea regolare dal Paese A al Paese B, con fermate intermedie nei Paesi C e D destinate esclusivamente alla sosta dei passeggeri.</p>	<p>l'impresa è stabilita (lo "Stato membro di stabilimento") verso il territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo o di nuovo verso lo Stato membro di stabilimento, la natura del servizio è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento. È possibile che un conducente effettui diverse operazioni di trasporto bilaterale durante un unico viaggio".</p> <p>Poiché durante un viaggio possono essere effettuate diverse operazioni di trasporto bilaterale esenti, il conducente non era soggetto alle regole di distacco per l'intero viaggio.</p> <p>L'autista ha fatto scendere i passeggeri (che si sono imbarcati nel paese A) in tre paesi diversi.</p>
<p>Operazioni bilaterali con tre sedi di prelievo</p> <p>Dopo aver effettuato le operazioni descritte nel caso precedente, l'autista effettua un servizio di trasporto su una linea regolare dal Paese B al Paese A, con fermate intermedie nei Paesi E e F destinate esclusivamente al prelievo di passeggeri. L'autista fa scendere tutti i passeggeri nel paese B.</p>	<p>Il conducente ha effettuato tre operazioni bilaterali durante un viaggio di ritorno verso il Paese B (Stato membro di stabilimento). Poiché durante un viaggio possono essere effettuate più operazioni bilaterali esenti, il conducente non è stato soggetto alle norme sul distacco per l'intero viaggio.</p>
<p>TRASPORTO INTERNAZIONALE NON BILATERALE</p>	
<p>Trasporto regolare</p>	
<p>Operazione bilaterale e molteplici operazioni di trasporto internazionale non bilaterale</p> <p>Un autista impiegato da una società con sede nel Paese A guida un regolare servizio di linea di</p>	<p>Per decidere quando il conducente rientra o meno nell'ambito di applicazione delle regole di distacco, si devono utilizzare due principi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le operazioni bilaterali internazionali sono esenti dalle regole di distacco;

OPERAZIONI	IN o OUT of scope: spiegazione
<p>pullman con passeggeri verso il Paese B. Lungo la strada per il Paese B, l'autista fa salire e scendere passeggeri in più di un Paese (C, D, E).</p>	<p>2. un'ulteriore attività/operazione internazionale non bilaterale collegata a questo bilaterale internazionale può essere esentata**.</p> <p>Di conseguenza, in questo caso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le regole di distacco non si applicano dall'inizio del bilaterale internazionale; - anche la prima attività aggiuntiva (imbarco o sbarco di passeggeri nel Paese C) è esente; - Le regole di distacco iniziano ad applicarsi a partire dal momento in cui il passeggero viene prelevato o depositato, che dà inizio alla seconda attività supplementare / attività internazionale non bilaterale (poiché il conducente ha già utilizzato la possibilità di un'attività supplementare esente); - il conducente rimane distaccato nel Paese in cui è iniziata la seconda attività aggiuntiva fino a quando non lascia il territorio di questo Paese e inizia a essere distaccato nei Paesi limitrofi dall'attraversamento dei loro confini; - la situazione di distacco si interrompe quando l'autista fa scendere gli ultimi passeggeri (questo pone fine all'ultima attività aggiuntiva) e inizia il viaggio di ritorno verso il Paese A. Durante il viaggio di ritorno verso il Paese A, se viene svolta un'attività aggiuntiva, questa +1 attività aggiuntiva è esente dalle regole di distacco.
<p>Operazione bilaterale con un trasporto internazionale non bilaterale (1+1)</p>	<p>L'autista ha effettuato un'operazione di trasporto bilaterale (da A a C) con un'attività aggiuntiva in B. L'attività aggiuntiva di far salire/salire i passeggeri nel Paese B è un'attività aggiuntiva collegata all'operazione bilaterale internazionale</p>

OPERAZIONI	IN o OUT of scope: spiegazione
<p>Un autista alle dipendenze di una società con sede nel Paese A effettua un servizio di trasporto su una linea regolare dal Paese A al Paese B al Paese C, facendo salire i passeggeri nel Paese A, facendo una fermata nel Paese B e facendo scendere tutti i passeggeri nel Paese C.</p>	<p>esente (da A a C) ed è esente dalle norme sul distacco. L'autista non è stato soggetto alle regole di distacco per l'intero viaggio.</p> <p>Nota 1: solo un'attività aggiuntiva svolta nel contesto di un'operazione bilaterale internazionale può essere esentata dalle regole di distacco (regola 1+1).</p> <p>Nota 2: non è possibile che il conducente svolga due attività supplementari esenti durante un trasporto bilaterale di ritorno verso lo Stato membro di stabilimento, se non è stata svolta alcuna attività supplementare durante il trasporto bilaterale dallo Stato membro di stabilimento. Questa possibilità esiste per il trasporto di merci ma non per il trasporto di passeggeri (articolo 1, paragrafo 4, terzo comma, della direttiva 2020/1057).</p>
CABOTAGGIO	
<p>Operazione bilaterale e cabotaggio</p> <p>Un autista effettua un'operazione bilaterale dal Paese A al Paese B e, dopo aver fatto scendere i passeggeri in B, effettua operazioni di cabotaggio in quest'ultimo.</p>	<p>Le regole di distacco si applicano dall'inizio dell'operazione di cabotaggio nel paese B fino alla sua conclusione: dal luogo di imbarco dei passeggeri fino al loro sbarco.</p>
<p>Un'operazione bilaterale con un cabotaggio + trasporto internazionale non bilaterale</p> <p>L'autista effettua un'operazione bilaterale dal Paese A a C, passando per il Paese B. Nel Paese B, l'autista fa salire e scendere i passeggeri e guida</p>	<p>Si applicano le regole di pubblicazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cabotaggio: dall'imbarco dei passeggeri nel Paese B al loro sbarco nel Paese B; - internazionale non bilaterale: dalla fine dell'operazione di cabotaggio allo sbarco dei passeggeri nel Paese C.

OPERAZIONI	IN o OUT of scope: spiegazione
fino a C, dove tutti i passeggeri vengono fatti scendere.	
TRANSITO	Si applicano le stesse regole del trasporto merci: il transito è escluso dalle regole di distacco.
VIAGGI A VUOTO	
Operazione bilaterale seguita da un viaggio di ritorno nel paese di stabilimento	Si applicano le stesse regole del trasporto merci: il viaggio a vuoto di ritorno al Paese di stabilimento non rientra nel campo di applicazione delle regole di distacco.
Un'operazione bilaterale, seguita da un viaggio a vuoto, seguita da un'operazione di trasporto internazionale non bilaterale e conclusa da un'operazione bilaterale (ritorno al paese di stabilimento).	<p>Si applicano le stesse regole del trasporto merci: i viaggi a vuoto sono dentro o fuori dal campo di applicazione a seconda che l'operazione a cui sono collegati sia dentro o fuori dal campo di applicazione. In questo caso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la prima operazione bilaterale: non rientra nell'ambito di applicazione delle norme sul distacco (dalla partenza dal Paese A di stabilimento alla sistemazione dei passeggeri nel Paese B); - viaggio a vuoto: le regole di distacco si applicano quando l'autista inizia a muoversi verso il luogo in cui prenderà i passeggeri per portarli nel Paese C (perché quest'ultima è un'operazione internazionale non bilaterale al di fuori dell'ambito di applicazione delle regole di distacco; successivamente, il viaggio a vuoto viene effettuato a causa di questa operazione che rientra nell'ambito di applicazione); - l'autista è distaccato nel Paese B finché non lascia il Paese al valico di frontiera ed è

OPERAZIONI	IN o OUT of scope: spiegazione
	<p>distaccato nel Paese C finché l'autista non fa scendere i passeggeri;</p> <p>- l'autista non è distaccato dal momento in cui preleva i passeggeri nel Paese C e li porta nel Paese A di stabilimento.</p> <p>Domanda: che ne è del periodo di tempo che intercorre tra l'arrivo dei passeggeri nel paese C e il momento in cui l'autista inizia ad andare a prendere i passeggeri da portare nel paese A?</p>

* L'articolo 12 del Regolamento (CE) n. 1073/2009 specifica che il servizio occasionale è effettuato sulla base di un foglio di viaggio che deve essere compilato prima di ogni viaggio. Il foglio di viaggio deve contenere almeno le informazioni sul tipo di servizio, l'itinerario principale e il vettore o i vettori coinvolti.

** Il conducente è esente dalle norme sul distacco quando, nell'ambito di un'operazione di trasporto bilaterale in corso, svolge anche un'attività di trasporto internazionale non bilaterale per far salire e/o scendere passeggeri nello Stato membro o nel paese terzo attraversato, a condizione che non offra servizi di trasporto di passeggeri tra due località all'interno dello Stato membro attraversato. Lo stesso vale per il viaggio di ritorno.

Ciò è possibile, ad esempio, quando il conducente effettua un'operazione bilaterale senza un autobus pieno e si ferma per far salire e/o scendere altri passeggeri lungo il percorso. Il conducente può effettuare un'operazione di trasporto internazionale non bilaterale esente (cioè un'attività aggiuntiva di prelievo e/o sistemazione) durante un'operazione bilaterale dallo Stato membro di stabilimento allo Stato membro ospitante. Quando vengono effettuate due operazioni bilaterali consecutive da e verso lo Stato membro di stabilimento, durante ciascuna delle due operazioni può essere effettuata un'operazione di trasporto internazionale non bilaterale supplementare esente. Si tratta della cosiddetta regola dell'1+1.

Allegato 3: Determinazione del diritto del lavoro applicabile - il *Regolamento Roma I*

Secondo la direttiva sui lavoratori distaccati, un lavoratore distaccato è "*un lavoratore che, per un periodo limitato, svolge il proprio lavoro nel territorio di uno Stato membro diverso da quello in cui lavora abitualmente*"³⁷. Pertanto, una situazione di distacco implica l'esistenza di un rapporto di lavoro stabile in uno Stato membro in cui il lavoratore dovrebbe tornare dopo il periodo di distacco.

Il luogo di stabilimento del datore di lavoro non implica necessariamente l'esistenza di un luogo di lavoro nello stesso Stato membro. Il Regolamento Roma I definisce quale diritto nazionale del lavoro disciplina il contratto di lavoro, tenendo conto del luogo abituale di lavoro. Queste regole oggettive sono state concordate in considerazione della necessità di tutelare il lavoratore in quanto parte più debole di un rapporto di lavoro.

Per determinare la legge applicabile a un rapporto di lavoro, *Roma I* introduce un sistema a più livelli:

1. Il contratto di lavoro è regolato dalla legge scelta dalle parti.

Una clausola di scelta della legge è il primo passo per determinare la legge applicabile. Il Regolamento specifica che tale scelta di legge non può escludere l'applicazione di alcune disposizioni della legge nazionale che sarebbero state applicabili in assenza di scelta (ossia la legge determinata in base ai successivi punti 2 e 3). Queste disposizioni sono quelle che non possono essere negoziate in un contratto civile.

Ciò è in linea con il principio secondo cui il lavoratore, in quanto parte più debole di un rapporto di lavoro, dovrebbe essere tutelato nel caso in cui il contratto contenga una clausola di scelta della legge svantaggiosa.

2. In assenza di una scelta espressa delle parti, la legge applicabile è quella del Paese in cui o da cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività.

La determinazione del Paese da cui il dipendente svolge abitualmente le sue mansioni è particolarmente importante per i conducenti che svolgono abitualmente mansioni in Paesi diversi, ma che iniziano e terminano regolarmente il loro viaggio nello stesso Stato membro. Nel caso in cui vi siano più luoghi di lavoro, il luogo da cui il dipendente svolge la maggior parte dei suoi obblighi sarà considerato il luogo di lavoro abituale.

3. Se non è possibile determinare il luogo abituale di lavoro in base al punto 2, la legge applicabile sarà quella del luogo in cui il lavoratore è stato assunto.

³⁷ Art. 2.1 Direttiva 96/71

Questa disposizione è particolarmente rilevante per i lavoratori che passano da uno Stato membro all'altro, senza una base regolare.

4. Per evitare un sistema eccessivamente rigido, il giudice può decidere di applicare un'altra legge se dalle circostanze del caso risulta che il contratto di lavoro è manifestamente più legato a un altro Paese.

Nel determinare la legge applicabile, la Corte di giustizia dell'Unione europea ("CGUE") pone molta enfasi sulla nozione di luogo abituale di lavoro, alla quale dà un'interpretazione ampia. Altri criteri, tra cui in particolare il Paese di assunzione del lavoratore, devono essere considerati in via sussidiaria³⁸. Inoltre, la Corte ha ricordato che il lavoratore è la parte più debole di un contratto di lavoro e di conseguenza deve essere protetto dalle norme di conflitto più favorevoli³⁹.

Per determinare il luogo abituale di lavoro, devono essere presi in considerazione tutti i fattori che caratterizzano l'attività del lavoratore, tra cui: il luogo da cui il lavoratore svolge i suoi compiti, riceve istruzioni e organizza il suo lavoro, il luogo in cui sono situati gli strumenti di lavoro, i luoghi in cui si effettuano principalmente i trasporti, in cui si scaricano le merci e il luogo in cui il lavoratore ritorna dopo aver completato i suoi compiti⁴⁰.

Quando è necessaria una valutazione quantitativa per stabilire da quale paese il lavoratore svolge abitualmente le sue mansioni (rispetto a quelle occasionali o puntuali), si potrebbe trovare ispirazione anche nelle attuali pratiche di controllo della sicurezza sociale, dove si ritiene che l'orario di lavoro sia il criterio più appropriato per valutare se una parte sostanziale dell'attività si svolge⁴¹.

Solo se non è possibile determinare un luogo di lavoro abituale, ad esempio se il conducente svolge un numero uguale di mansioni in diversi Stati membri, il paese in cui è stato stipulato il contratto di lavoro diventerà un fattore rilevante. La CGUE insiste sul fatto che il luogo di assunzione è solo un fattore secondario, che diventa rilevante nelle circostanze in cui non è possibile individuare un luogo di lavoro abituale. Considerando che la Corte ha un'ampia interpretazione degli elementi che costituiscono un luogo abituale di lavoro⁴², il ricorso al luogo di assunzione dovrebbe essere necessario solo raramente.

La clausola di collegamento più stretto descritta al punto 4 deve essere applicata da un giudice, a seconda delle circostanze specifiche di ciascun caso. La CGUE ha stabilito, ad esempio, che il luogo abituale di lavoro può essere accantonato considerando altri elementi, come il luogo in

³⁸ *Voogsgeerd C-384/10*.

³⁹ *Koelzsch C-29/10* del 15.03.2011, paragrafo 46.

⁴⁰ *Koelzsch*, par. 49 e *Voogsgeerd C-384/10*.

⁴¹ Cfr. Commissione amministrativa per il coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale (dicembre 2013), *Guida pratica sulla legislazione applicabile*, pagg. 29 e 30.

⁴² *Koelzsch C29/10*.

cui il lavoratore paga l'imposta sul reddito, il luogo in cui è coperto da regimi di sicurezza sociale, pensionistici, di malattia e di invalidità⁴³.

Il luogo abituale di lavoro non cambia se il lavoratore è temporaneamente impiegato in un altro Paese. In altre parole, la legge del luogo abituale del lavoratore continua a disciplinare il contratto di lavoro durante la sua assegnazione temporanea in un altro Stato membro. Roma I specifica che un'assegnazione è temporanea se si prevede che il lavoratore riprenda a lavorare nel Paese d'origine dopo aver svolto le mansioni all'estero⁴⁴. Questo punto è rispecchiato nella *direttiva sui lavoratori distaccati*: se i legami con il luogo abituale di lavoro vengono interrotti, l'assegnazione temporanea deve essere considerata come un cambiamento del luogo abituale di lavoro. Il conducente dovrebbe quindi essere assunto secondo la legge del nuovo Stato membro. Ad esempio, al momento dell'assunzione un autista svolgeva abitualmente le sue mansioni nello Stato membro A. Successivamente, l'autista si trasferisce nello Stato membro B per svolgere in modo permanente una nuova serie di mansioni all'interno o a partire da quel territorio, senza o con pochi legami con lo Stato membro A. In questa situazione, il luogo abituale di lavoro è cambiato dallo Stato membro A allo Stato membro B.

1. Il luogo in cui il dipendente svolge le sue mansioni.
2. Il luogo in cui il dipendente riceve istruzioni sui suoi compiti e organizza il suo lavoro.
3. Il luogo in cui si trovano gli strumenti di lavoro.
4. Il luogo in cui viene effettuato principalmente il trasporto.
5. Il luogo in cui viene scaricata la merce.
6. Il luogo in cui il dipendente torna dopo aver completato i suoi compiti.

Box 7 - Indici per determinare il luogo abituale di lavoro dei conducenti

⁴³ Paragrafo 41 *Schlecker C-64/12*.

⁴⁴ Considerando 36 del regolamento 593/2008