

Il distacco transnazionale dei conducenti del trasporto passeggeri

Avv. Paola Galantino – dirigente ANAV

Roma 6 febbraio 2023



Di cosa parliamo oggi...

SESSIONE 1 – Federico Pancaldi

Ruolo e Mission di ELA
Le sessioni formative

SESSIONE 2 – Paola Galantino

Il quadro normativo
Gli adempimenti degli operatori
Gli scenari del settore del trasporto passeggeri su strada
I chiarimenti della Commissione UE

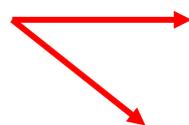
SESSIONE 3 - Alessio Sitran

Linea temporale tachigrafo digitale: le novità 2023
Disciplina dei passaggi di frontiera e implicazioni pratiche



Il distacco del lavoratore nel settore del trasporto passeggeri

DISTACCO



Quando un datore di lavoro, per **soddisfare un proprio interesse**, pone **temporaneamente** uno o più lavoratori a disposizione di altro soggetto per **l'esecuzione di una determinata attività**

Quando un datore di lavoro che esercita abitualmente l'attività in uno SM (stato d'invio) **invia un conducente** a lavorare in altro SM (stato di occupazione)

strumento promozione della libera circolazione lavoratori

**Lex specialis –
Dir. 1057/2020/UE**



deroga principio “territorialità” obbligo assicurativo - regolamentato dalla normativa UE e dalle convenzioni bilaterali di sicurezza sociale (Italia-paesi extra UE)

- rispecchi la particolare «mobilità» della forza lavoro
- garantisca lo scambio informazioni Reg. 561/2006
- agevoli verifica stabilimento (*letter box companies*)



Requisito Stabilimento – Dir. 1055/2020/UE



Il quadro normativo - *background*



Direttiva (CE) 96/71 relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi



Sicurezza sociale + assicurabilità lavoratori distaccati (artt. 12, 13 e 16 **Reg. n. 883/2004** relativo al coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale + **Reg. n.987/2009** concernente la sua applicazione)



Direttiva (UE) 2014/67 su applicazione Dir.96 e recante modifica **Reg. (UE) n. 1024/2012** relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno ("regolamento IMI")



D.Lgs 136/2016 modifica Dir. 96/71/CE
D.Lgs 122/2020 attuazione Dir 2018/957 (dal 30 luglio 2020)



Direttiva (UE) 2018/957 modifica Dir. 96/71/CE

Direttiva (UE) 2019/1152 condizioni lavoro trasparenti e prevedibili UE: i datori devono fornire info ai lavoratori in missione in altro SM prima della partenza, specificando anche le info supplementari per i distaccati ex Dir. 96/71 (art. 7)



D.Lgs 104/2022 attuazione Dir 1152/2020



Direttiva (UE) 2020/1057 Lex specialis sul distacco UE



D.Lgs ? /2023 attuazione Dir 1057/2020



Il quadro normativo

Il recepimento della direttiva



“ dal 2 febbraio 2022, ai sensi della Direttiva (UE) 2020/1057, il Portale UE per la pubblicazione delle dichiarazioni di distacco deve essere considerato l'unico sistema obbligatorio che gli operatori del trasporto su strada possono essere tenuti a utilizzare per inviare dichiarazioni al momento del distacco dei propri conducenti in altri Stati membri” .

In assenza di misure nazionali di recepimento, imporre agli operatori stranieri misure di controllo nazionali (non in linea con le norme UE) in materia di distacco, viola il diritto stesso dell'Unione Europea



Ref. Ares(2022)1056933 - 14/02/2022



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

The Director-General

Brussels
MOVE/HH

Subject: Application of the EU rules on posting of drivers in the road transport sector established by Directive (EU) 2020/1057

Your Excellency,

I would like to kindly draw your attention to the implementation of the Mobility Package 1 adopted in July 2020, consisting of a set of social and market rules for the road



- X Procedura d'infrazione vs Italia n.2022/0231 del marzo 2022
- ✓ Legge di delegazione europea n.127 del 4.8.2022

Il quadro normativo – *le novità*



DAL 2
FEBBRAIO
2022

Direttiva 1057/2020 (Lex specialis) - distacco conducenti veicoli industriali modifica Dir 2006/22/CE = nei trasporti stradali internazionali che prevedono operazioni di cabotaggio

Reg. UE 1054/2020 - modifica Reg. 165/2014, art. 34, par 7

INL circ. n.2/2021 – chiarimenti settore trasporto internazionale su strada (art. 3, comma 1, D.Lgs. n. 122/2020)

INL circ. n. 3834/2022 -
Attraversamento Frontiere

Reg. Esecuzione UE 2021/2179 9.12.2021 relativo alle funzionalità dell'interfaccia pubblica connessa al sistema di informazione del mercato interno per il distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada (IMI)

Portale IMI - piattaforma per trasmissione, da parte degli operatori alle autorità competenti SM, della dichiarazione di distacco dei conducenti.

Portale RTPD (Road Transport Posting Drivers) - attivato dalla Commissione consente la trasmissione delle dichiarazioni di distacco in modo omogeneo e automatico

FAQ
Tutorial video su funzionalità sistema
<https://www.postingdeclaration.eu/help>

~~SIPSI – MILOG – LIMOSA –
UTIK – MELDLOKET – LSDB~~



La Direttiva 1057/2020

Gli obiettivi



settore trasporto stradale = elevato grado di mobilità



- ✓ necessità stabilire norme settoriali che rispecchino le **particolarità della forza lavoro** garantendo equilibrio tra protezione sociale conducenti e libertà di impresa
- ✓ garantire applicazione effettiva/efficace per **evitare oneri amministrativi sproporzionati**
- ✓ **Necessità che i controlli su strada siano limitati** ad aspetti che possono essere controllati in modo efficace tramite il tachigrafo e **i controlli approfonditi effettuati esclusivamente in azienda.**
- ✓ Necessità che i **controlli su strada siano effettuati in modo efficiente e rapido** ed essere portati a termine nel più breve tempo possibile e con un minimo ritardo per i conducenti





SOGGETTIVO

Conducenti che lavorano per imprese stabilite in uno SM e che sono lavoratori distaccati = che, per un **periodo limitato**, svolgono il proprio lavoro nel territorio di uno Stato membro diverso da quello nel cui territorio lavora abitualmente

OGGETTIVO

- ✓ Operazioni di trasporto nell'ambito di un trasporto internazionale **occasionale o regolare** di passeggeri
 - a) Trasporto bilaterale
 - b) Servizi di cabotaggio in SM ospitante
 - c) Transiti attraverso uno SM senza salita/discesa pax

- ✓ Obblighi informativi + amministrativi e misure di controllo per il distacco dei conducenti





QUANDO il conducente **E'** distaccato ?

trasporto internazionale non bilaterale (cross trade)

operazioni di cabotaggio
(reg. 1073/2009)

- servizi nazionali in conto terzi, a titolo temporaneo, resi da un vettore in uno SM ospitante, OPPURE
- imbarco/sbarco pax nello stesso SM nel corso di un servizio regolare internazionale purché non si tratti dell'obiettivo fondamentale del servizio *

PER QUANTO TEMPO il conducente **È CONSIDERATO** distaccato?

la **lex specialis** non chiarisce da quale momento un periodo di distacco debba essere considerato «inizio» - il calcolo è «zona grigia» che dovrà essere chiarita dalla CGUE!

(art. 1, par.8) Distacco **termina nel momento in cui conducente lascia lo SM ospitante**. Il periodo di distacco **non è cumulato** con i precedenti periodi di distacco (effettuati dallo stesso conducente o da un altro conducente che sostituisce)

* **ESCURSIONI LOCALI**: il gruppo è sempre lo stesso e tornerà nel Paese di residenza con lo stesso veicolo col quale è partito (servizio occasionale)





Il conducente **NON** è distaccato quando effettua

«La qualificazione relativa alla presenza del conducente in transito in uno SM non è condizionata dalle soste connesse»

- transiti attraverso uno SM senza salita/discesa pax
- operazioni di **trasporto bilaterali***

!!! Perciò sul RTPD possono essere selezionate solo le operazioni classificate come «distacco» !!

*quando, nell'ambito di servizio internazionale occasionale o regolare, effettua una delle seguenti operazioni:

- a) fa salire pax nello SM stabilimento e li fa scendere in un altro SM o Paese terzo;
- b) fa salire pax in uno SM o Paese terzo e li fa scendere nello SM di stabilimento; oppure
- c) fa salire e scendere pax nello SM di stabilimento al fine di effettuare **escursioni locali** in un altro SM o in Paese terzo

c.d. «a porte chiuse»



Attività aggiuntive non bilaterali (REGOLA 1+1)

Non è distaccato anche quando, in aggiunta all'operazione bilaterale, il conducente fa salire/scendere pax **una volta** negli SM/paesi terzi che attraversa, a condizione che non offra servizi di cabotaggio all'interno dello SM attraversato. Lo stesso vale per il viaggio di ritorno.

!!! Attenzione alle relazioni di traffico sul titolo autorizzativo - criterio della «fermata»

!!! Da agosto 2023 solo con nuovo tachigrafo !!

ESEMPI OPERAZIONI BILATERALI (occasionale e regolare)



ESEMPI OPERAZIONI BILATERALI (occasionale e regolare)

REGOLA 1+1



ATTIVITA' AGGIUNTIVA NELL'AMBITO DI OPERAZIONE BILATERALE IN UN PAESE ATTRAVERSATO

Servizio IT-AT-DE : carica pax a Napoli (IT), fermata a Vienna (AT), dove i pax possono essere fatti salire e/o scendere. A Berlino (DE), l'autista fa scendere tutti i passeggeri.

1 operazione bilaterale (IT-DE) con un'attività aggiuntiva di prelievo di passeggeri a Vienna (AT) nel contesto dell'operazione bilaterale.
Doc accertamento = autorizzazione (servizio/percorso/fermate/orario).

**1+1= UNA ATTIVITA' IN ANDATA E UNA IN RITORNO –
NON CUMULABILI**

ESEMPI TRASPORTI OCCASIONALI

**OPERAZIONI BILATERALI
CON ESCURSIONI LOCALI IN UN PAESE OSPITANTE
c.d. «a porte chiuse»**



ESCURSIONI LOCALI



ESEMPIO OPERAZIONE TRANSITO (occasionale e regolare)



Il conducente attraversa il territorio di uno SM (ES) senza caricare/scaricare pax.
Non rilevano fermate per esigenze del gruppo/driver (igieniche, pause, rifornimento etc..)

Doc accertamento = autorizzazione (servizio/percorso/fermate/orario).

Il campo di applicazione

Chiarimenti Commissione UE



Dir. 2020/1057

SM devono rendere accessibili per le imprese di trasporto di altri SM e per i conducenti distaccati le condizioni di lavoro (elementi retribuzione, ccnl generalmente applicabili) **Art. 1, par. 9**

si applica a tutti i veicoli commerciali **indipendentemente dalla massa ammessa o dal numero di passeggeri?**

«si applica alle operazioni di trasporto internazionale occasionale o regolare di passeggeri, ai sensi del Reg. n. 1073/2009. E quindi ai trasporti internazionali di pax con autobus idonei e destinati, per costruzione ed equipaggiamento, a trasportare più nove persone, compreso il conducente»

Tutte le disposizioni della Dir. 96/71 a cui la Dir. 2020/1057 non deroga, si applicano ai conducenti soggetti al tali norme.

Svizzera – Dir. 96/71/CE applicabile su Accordo Unione-Svizzera libera circolazione pax. Dir. 1057 non è parte di questo accordo (**vige divieto cabotaggio!**). L'effettiva partecipazione della Svizzera (Road Alliance) dipenderà da accordo specifico con l'UE. (**idem Norvegia**)

UK – non è direttamente applicabile ai conducenti UE distaccati in UK o ai conducenti UK distaccati in UE: Accordo su commercio e cooperazione (TCA) stabilisce norme specifiche. MA è **unico Paese che utilizza sistema equivalente a IMI**



Obblighi per l'impresa

AMMINISTRATIVI



Copia al
Conducente

Informazione e formazione al lavoratore precedente al distacco
Dichiarazione distacco: compilazione, trasmissione, aggiornamento
Foglio di viaggio
Registrazioni tachigrafiche 

Presentazione al
più tardi all'inizio
del distacco !

COMPLIANCE REGOLE S.M. OSPITANTE



Adeguamento remunerazione, durante il periodo di distacco, al livello retributivo minimo del Paese ospitante

Disciplina sociale, orario lavoro, lavoro notturno etc.

CONSERVATIVI

Tenere **aggiornate** le informazioni sul portale
Alle imprese può essere richiesto di fornire documenti **entro 12 mesi**





D.Lgs. 104/2022 – recepimento Dir. 2019/ 1152 e modifica D.Lgs. 152/1997 su obbligo datore di informare il lavoratore delle condizioni applicabili al rapporto di lavoro.

Prestazioni di lavoro all'estero

«Il datore di lavoro che distacca in uno SM o in uno Stato terzo un lavoratore nell'ambito di una prestazione transnazionale di servizi, è tenuto a fornire allo stesso, **per iscritto e prima della partenza**, qualsiasi modifica degli elementi del rapporto di lavoro nonché le **seguenti ulteriori informazioni**:

- a) il paese o i paesi in cui deve essere svolto il lavoro all'estero e la durata prevista;
- b) la valuta in cui verrà corrisposta la retribuzione;
- c) le eventuali prestazioni ulteriori in denaro o in natura inerenti agli incarichi svolti;
- d) ove sia previsto il rimpatrio, le condizioni che lo disciplinano;
- e) **la retribuzione cui ha diritto il lavoratore conformemente al diritto applicabile dello Stato membro ospitante;**
- f) le eventuali indennità specifiche per il distacco e le modalità di rimborso delle spese di viaggio, vitto e alloggio;
- g) l'indirizzo del sito internet istituzionale dello Stato membro ospitante in cui sono pubblicate le informazioni sul distacco».

D.Lgs 104/2022 - Art. 3 *Informazione*

Le informazioni sono fornite e trasmesse per iscritto oppure, purché siano accessibili al lavoratore, possono essere conservate e stampate e il **datore di lavoro conservi la prova della trasmissione o ricezione**, per via elettronica.

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

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 Belgium
c.6 Start date of employment contract	01/08/2022
c.7 Applicable law employment contract	Belgium

Driver Identification Document

d.1 Document type	ID Card
d.2 Number	xx
d.3 Issuing country	Belgium

Company information

e.1 Name	Greenhorse
e.2 Email Address	pietri.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

Transport Manager Information

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

Contact Person

g.1 Name	peter greenhorse
g.2 Email Address	pietri.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

<https://www.postingdeclaration.eu/help>

La Dichiarazione di distacco



Durata distacco = da 1 a 6 mesi

IMI conserva traccia per 24 mesi

- La data «fine» nella dichiarazione può essere prorogata fino al raggiungimento della durata massima di 6 mesi (si può modificare il campo «data scadenza» solo se la dichiarazione originale è stata fatta per meno di 6 mesi)
- Conducente in «posting» **anche per un periodo inferiore <24h**: deve essere coperto da dichiarazione
- Un'unica dichiarazione per un periodo di 6 mesi o anche presentare dichiarazioni distinte per ciascuna ipotesi distacco. **opzione raccomandata**: utilizzare dichiarazioni di distacco che coprano periodi più lunghi se il conducente è regolarmente distaccato in quello SM.



HELP DESK

DIGIT-POSTINGDECLARATION-UPPORT@ec.europa.eu



- trasmissione dichiarazione preventiva alle autorità SM in cui il conducente è distaccato, al più tardi all'inizio del distacco, **utilizzando il formulario multilingue IMI**.
- assicurare che il conducente abbia a disposizione copia della dichiarazione di distacco IMI
- trasmissione, tramite IMI, **dopo il distacco e su richiesta diretta** delle autorità SM ospitante, altra documentazione (retribuzione relativa al periodo di distacco, contratto di lavoro, prospetti orari e prove pagamento)

- L'esistenza della dichiarazione distacco costituisce già assunzione responsabilità da parte dell'impresa dell'esistenza di un rapporto di lavoro
- Nuovo modulo IMI - prima viene presentata all'operatore economico la richiesta di documenti e, **solo nel caso in cui l'impresa non ottemperi, solo allora l'autorità competente può richiedere i documenti all'autorità competente SM Stabilimento [Chiarimenti COM]**

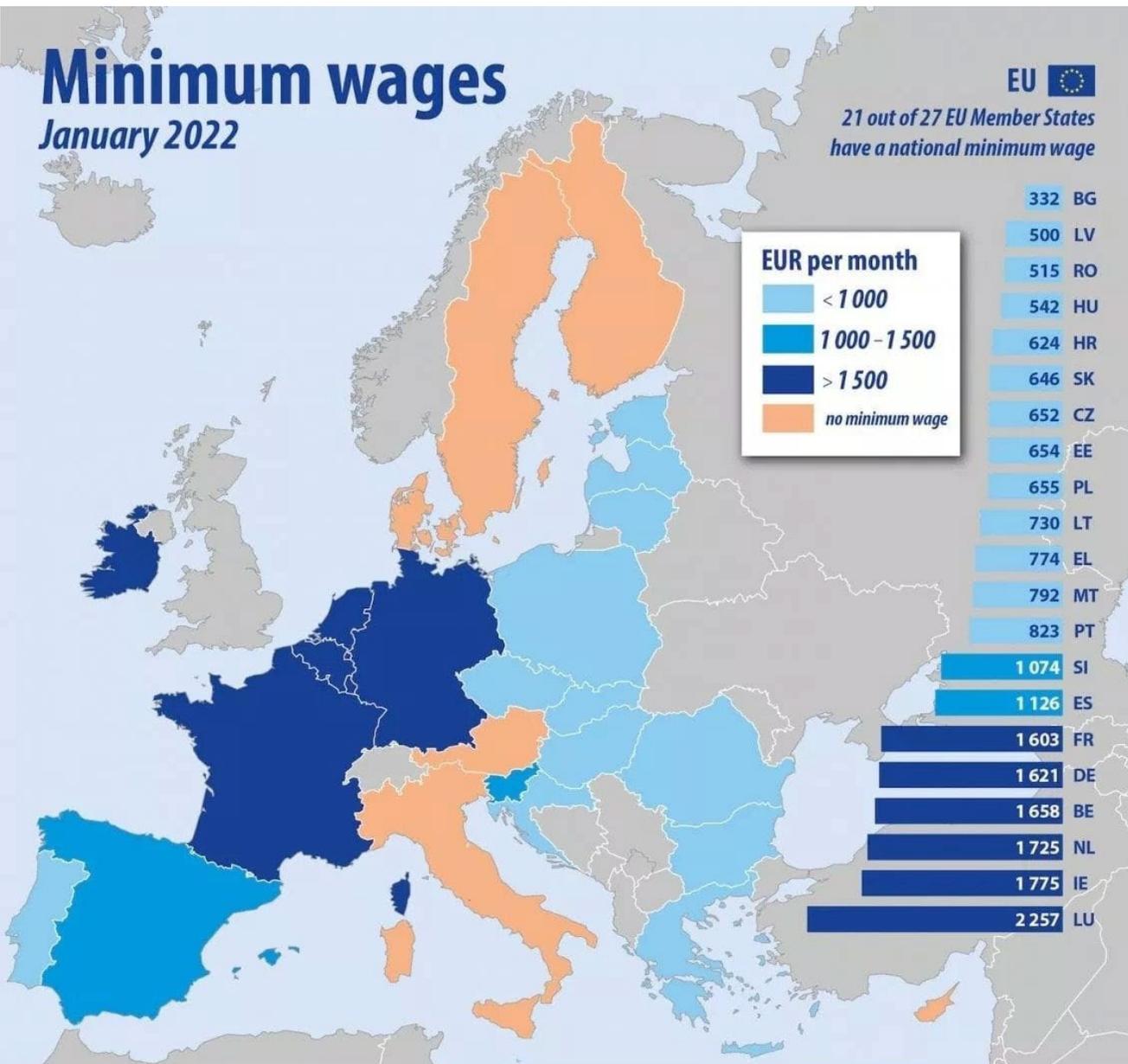
L'Autorità SM che ritenga necessario ricevere documenti aggiuntivi, deve utilizzare IMI per fare la richiesta

8 settimane per rispondere



Minimum wages

January 2022



La remunerazione

CORTE – TRACE II su nozione di remunerazione:

princípio parità retribuzione tra conducenti distaccati e locali. Gli elementi costitutivi della retribuzione sono determinati esclusivamente dallo Stato membro ospitante.

Confronto tra importo dovuto con importo effettivamente pagato: sulla base dell'importo totale lordo della retribuzione

garantire trasparenza su elementi costitutivi della retribuzione (dettaglio)

Ottobre 2022 Consiglio UE adotta **direttiva salari minimi adeguati: 2 ANNI PER RECEPIRLA**

Per l'Italia, non imponendo alcun obbligo, non sarà determinante; contribuisce ad aggiungere un elemento di contesto europeo ad una **partita che si gioca, però, tutta a livello nazionale**

La remunerazione



Italia

CCNL Autoferrotranvieri

Parametro 140 : da 7,70 €/h a 8,12€/h lordi

Parametro 158: 8,85 €/h a 9,10€/h

Parametro 175 : 9,78€/h

Parametro 183 : **10,09€/h**

CCNL Noleggio Con conducente

Parametro unico 134

Oscilla da 9,04€/h (zero scatti) a **10,46€/h** (9 scatti)

***Solo parte alta retribuzione**



Il salario minimo

AUSTRIA: No salario minimo - accordo Camera Commercio-ÖGB limite inferiore max di 1.500 euro al mese.

CCNL imprese private trasporto con autobus

Conducenti (formazione non completa): 540.80€ lordi/settimana;
Conducenti (formazione completa): 542.80€ lordi/settimana (1^anno)



BELGIO: salario minimo 23.98,50 € annuo (comprensivo bonus)

1 livello personale mobile: 13,85 €/h

2 livello personale mobile: 14,336 €/h

3 livello personale mobile: 14,5025 €/h

4 livello personale mobile: 14,669 €/h

DANIMARCA: salario minimo orario

- trasporto cabotaggio = 168,31DKK (2021) - 22,62 €/h

- trasporto turistico = 173,65 DKK (2021) - 23,34 €/h

FRANCIA salario minimo orario

-Parametro 138 V : 11,2875 €/h

-Parametro 140 V: 11,37 €/h

-Parametro 145 V (pullman turistico) 11,6052 €/h

-Parametro 150 V (pullman GT almeno 32 posti, LP) 11,89€/h

+ maggiorazione di 41,20 € in caso di lavoro festivi

GERMANIA: salario minimo orario – 12€/h lordi

NORVEGIA: salario minimo orario dic.2022: 194,12 NOK/h (18,16€/h)

PORTOGALLO: salario minimo mensile 635€.

POLONIA: 2022 salario minimo mensile=3010 PLN lordi (638,68€/mese).

REGNO UNITO: salario minimo = 10,42 sterline per il 2023 (11,85€/h)

SVEZIA: no salario minimo: a seconda anno inquadramento: da 158,30 (KSV) 14,21€/h a 14,71€/h + indennità orarie

SVIZZERA: salario minimo orario varia da cantone a cantone: da 19 franchi (17,15 €) in Ticino a 23 franchi (21,18 €) a Ginevra

PAESI BASSI: salario minimo mensile - 1.725,00€ lordi: se manca CCNL generalmente vincolante. Diversamente, i conducenti internazionali due tariffe retributive (tariffa D e tariffa E) suddivise in gradini salariali: ogni intero anno attività è un gradino nella retribuzione.

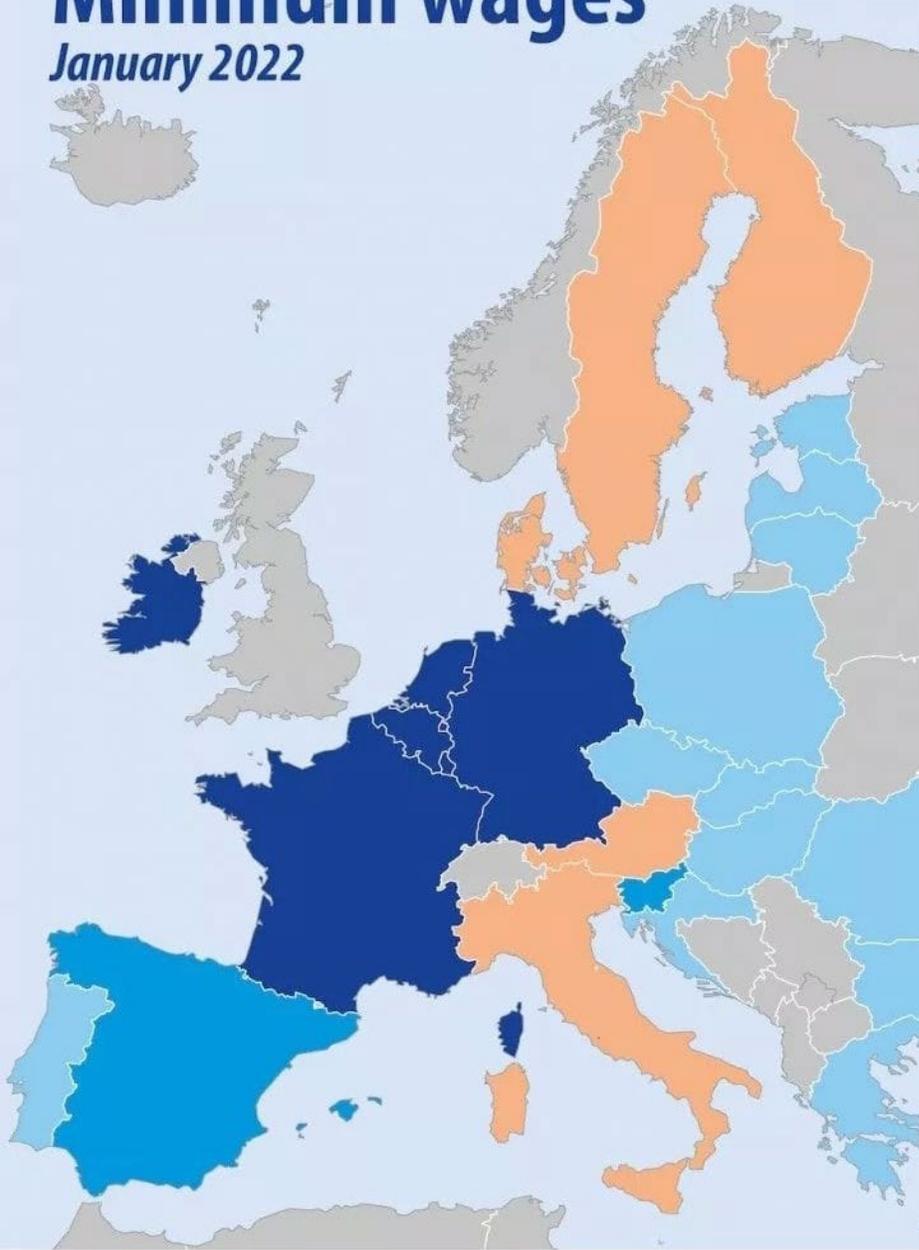
Retribuzione oraria lorda minima categoria D: 12,97€/h

Retribuzione oraria lorda minima categoria E: 13,60€/h

Il salario minimo

Minimum wages

January 2022



Le sanzioni negli altri Stati Membri



Ciascuno Stato membro decide in autonomia

Violazioni amministrative

Violazioni salario minimo

FRANCIA

- sanzione penale: multa V classe (max 1.500€) - (Codice del lavoro)
 - sanzione amministrativa: importo max 4.000€ per dipendente interessato. In caso di ripetizione nell'arco di un anno, il limite massimo sarà aumentato del 50%. In caso di reiterazione entro 2 anni, è pari a 8.000€
- Ulteriori misure preventive.



Accertamento distacco →

«... gli Stati membri possono imporre come misura di controllo soltanto l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, la prova del trasporto internazionale pertinente

Accertamento
Esenzioni distacco →

Titolo autorizzativo
Registrazioni del tachigrafiche
Foglio di viaggio

Non c'è obbligo di effettuare le formalità di rendicontazione su IMI né esibire dichiarazione di distacco ma devono essere disponibili documenti che consentono di giustificare che l'operazione di trasporto è esentata dalle norme

Multipresenza →

Va presentata una dichiarazione di distacco per ogni conducente: anche se sono in multipresenza, le loro dichiarazioni sono indipendenti.

- stesse informazioni in entrambe le dichiarazioni o informazioni diverse se, ad esempio, l'impresa sa che uno dei due sarà distaccato per un periodo più lungo in quello Stato membro (date, tipi di operazioni e targhe),
- se uno dei conducenti non guida, è comunque distaccato finché lavora o resta a disposizione del datore di lavoro.
- l'autorità ospitante può inviare richiesta documenti anche per un solo conducente

ITALIA (1)

1. Itinerario:
- a) Luogo di partenza del servizio:
 - b) Luogo di destinazione del servizio:
 - c) Itinerario principale del servizio con indicazione dei punti in cui vengono presi a bordo i depositati i viaggiatori:

2. Periodi di gestione:

3. Frequenze:

4. Orari:

5. Servizio regolare specializzato:

— categoria di viaggiatori:

6. Condizioni o osservazioni particolari:

I



REPUBBLICA ITALIANA

Libretto N° 00000

Mod. 700 AP2

FOGLIO DI VIAGGIO - MODELLO

Foglio di viaggio N° 1 2

SERVIZI OCCASIONALI INTERNAZIONALI E SERVIZI OCCASIONALI IN REGIME DI CABOTTAGGIO

1		Numero di immatricolazione	Luogo, data e firma del vettore		
2		Vettore, subappaltatore, associato, gruppo di vettori	1	2	3
3		Nome del/del conducente/i	1	2	3
4	Organismo organizzatore o persona fisica organizzatrice del servizio occasionale		1	3	2
5	Tipo di servizio		<input type="checkbox"/> Servizio occasionale internazionale <input type="checkbox"/> Servizio occasionale in regime di cabottaggio <input type="checkbox"/> Cabottaggio dei servizi regolari specializzati — rendiconto mensile Mese _____ Anno _____		
6	Luogo di partenza del servizio		Paese: _____		
	Luogo di destinazione del servizio		Paese: _____		
	Programma di viaggio	Itinerario / Tappe giornaliere e/o punti di salita e discesa dei viaggiatori			Chilometraggio previsto
	Date	da _____ a _____	numero di viaggiatori	a veicolo vuoto indicare event. con una croce	
7					
8	Eventuali punti di coincidenza con l'altro vettore del medesimo gruppo		Numero di viaggiatori depositati	Destinazione finale dei viaggiatori depositati	Nome del vettore che riprende a bordo i viaggiatori
9	Escursioni locali				
	Data	Chilometraggio previsto	Luogo della partenza	Luogo dell'escursione	Numero di viaggiatori
10	Modificazioni impreviste				



STEP 1.
E' UNA SITUAZIONE DI CABOTAGGIO?

NO
PROCEDERE STEP 1.a

SI
PROCEDERE STEP 2.

Titolo autorizzativo o foglio di viaggio
riportano operazioni di cabotaggio?

STEP 1.a
E' UN TRANSITO?

Il conducente sta attraversando un Stato
senza caricare/scaricare pax?

SI
PROCEDERE STEP 1b

NO
PROCEDERE STEP 1.c

STEP 1.c
**E' UNA SEMPLICE
OPERAZIONE BILATERALE?**

SI
PROCEDERE STEP 1b

NO
PROCEDERE STEP 1.d

STEP 1.d
**E' UNA OPERAZIONE BILATERALE
CON UNA ATTIVITA' AGGIUNTIVA?**

SI
PROCEDERE STEP 1b

NO
PROCEDERE STEP 2

STEP 1.b
NON È DISTACCO
Verificare «red flag»
Verifica dichiarazione distacco se presente
Comunica info alla competente Autorità

STEP 2
Verificare «red flag» [omessa dichiarazione distacco;
invalida/incompleta dichiarazione distacco (Qrcode, assenza
indicazione targa, licenza comunitaria, ritardo aggiornamento
dichiarazione, incongruenza luogo abituale lavoro e contratto lavoro)
Verificare dichiarazione distacco
raccolta «red flags»
Report alle Autorità IMI



1. Copia, cartacea/elettronica, dichiarazione distacco trasmessa
2. Prova trasporto internazionale (titolo autorizzativo/foglio viaggio)
3. Registrazioni tachigrafiche (simbolo paese)



Dimostrazione
esenzione distacco



Titolo autorizzativo
Registrazioni del tachigrafiche
Foglio di viaggio

Se l'operazione di trasporto non costituisce distacco, è possibile che l'impresa non appaia nel portale IMI = **NO CONTROLLO**

Gli SM possono imporre al conducente solo di conservare e mettere a disposizione su richiesta la prova pertinente del trasporto idonea a dimostrare l'esenzione DURANTE il servizio

La Direttiva 1057/2020

Controlli su strada

Dir. 22/2006
Dir. 15/2002
Reg. 695/2022

D.Lgs. 144/2008

D.Lgs. 234/2007

Organismo coordinamento intracomunitario e Tavolo tecnico interministeriale

Definizioni di cui all'art. 4 Reg. 561/06

Sistemi di Controllo

Modalità e numero minimo

Oggetto dei controlli

Elenco nazionale infrazioni

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{iPG} \times v_{iPG} + n_{iMG} \times v_{iMG} + n_{iIG} \times v_{iIG} + n_{iIM} \times v_{iIM}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

Art. 2, par. 1, co.2 Direttiva: «*i controlli su strada relativi all'osservanza della dir. 2002/15 sono limitati agli aspetti che possono essere efficacemente controllati tramite tachigrafo. Un controllo approfondito dell'osservanza può essere effettuato solo presso i locali dell'impresa*»

Art. 11, par. 3 Direttiva: «*Approccio comune per la registrazione e controllo dei periodi di «altre mansioni»*»



Art. 3 bis Direttiva: «*SM organizza i controlli del rispetto della dir. 2002/15 tenendo conto del sistema di classificazione del rischioeffettuati nei confronti di imprese i cui conducenti abbiano ripetutamente e gravemente violato i regg. 561 e 165*»

16.12.2009 IT Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 330/81

ALLEGATO

ATTESTAZIONE DI ATTIVITÀ ⁽¹⁾
[REGOLAMENTO (CE) N. 561/2006 O AETS ⁽²⁾]

Il presente modulo deve essere riempito a macchina e firmato prima dell'operazione di trasporto.
Il modulo va custodito insieme alle registrazioni originali del tachigrafo che devono essere conservate.

Le dichiarazioni mendaci costituiscono reato.

Parte da compilarsi a cura dell'impresa

1. Nome dell'impresa:
2. Indirizzo, codice postale, città, paese:
3. Numero di telefono (compreso il prefisso internazionale):
4. Fax (compreso il prefisso internazionale):
5. E-mail:

Il/La sottoscritto/a:

6. Cognome e nome:
7. Posizione all'interno dell'impresa:



ALLEGATO I - PARTE A CONTROLLI SU STRADA

Nei controlli su strada occorre verificare, in generale, i seguenti punti:

«... 6) la durata massima della settimana lavorativa estesa a sessanta ore di cui all'articolo 4, lettera a), della direttiva 2002/15/CE; altri orari lavorativi settimanali di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva 2002/15/CE, **solo laddove la tecnologia consenta di effettuare controlli efficaci.**»

a) la durata media della settimana lavorativa non superi le 48h. La durata massima della settimana lavorativa può essere estesa a 60h solo se su un periodo di **quattro mesi** la media delle ore di lavoro non supera il limite di 48h settimanali.

«in base alle attuali limitazioni tecnologiche e normative, il **rispetto dell'orario di lavoro medio** nel periodo stabilito (dall'art. 4 o in periodi più lunghi stabiliti da misure nazionali adottate in linea con l'art. 8 Dir. 2002/15/CE) **non può essere controllato dagli ispettori stradali che, in base alla normativa vigente, possono controllare solo il rispetto della durata massima dell'orario di lavoro settimanale di 60 ore e delle pause di lavoro**» [Chiarimento COM]





PARTE B Allegato I D.Lgs. 144/2008:

Nei locali delle imprese occorre controllare i punti seguenti, in aggiunta a quanto stabilito nella Parte A:

- 1) i periodi di riposo settimanale e i periodi di guida tra detti periodi di riposo;
 - 2) l'osservanza della limitazione bisettimanale delle ore di guida;
 - 3) i fogli di registrazione, i dati e i tabulati dell'unità di bordo e della carta del conducente.
- *l'osservanza della durata massima media settimanale della prestazione di lavoro, dei riposi intermedi e degli obblighi riguardanti il lavoro notturno*
 - *l'osservanza degli obblighi delle imprese per quanto riguarda il pagamento dell'alloggio dei conducenti e l'organizzazione del loro lavoro, a norma dell'articolo 8, paragrafi 8 e 8 bis, del regolamento n. 561/2006.*»;

Direttiva 1057/2020

!!!! Le modifiche intervenute al Reg. 561/2006 comportano nuove forme di infrazione cui corrispondono sanzioni (es. nuova formulazione art. 7 pause guida)

CORTE Enforcement WG Meeting

17-18 Nov 2022



Trace 2

Efficient and harmonised enforcement of Mobility
Package 1

- Tempi di guida e di riposo
- Distacco transnazionale
- Controlli su strada
- Tachigrafo digitale



Trace 2

Task 1 -

- Tables indicating the mobility package 1 changes on each topic – **prepared**
- Tables indicating key resources (including EC court rulings, existing guidance, Q&As and recommendations) – **prepared**
- Table reflecting practices from member state to enforce some of the MP1 changes – **prepared**

Task 2 -

- Curriculum Vitae for enforcers – **prepared**
- Enforcement Guidance documents on each topic – **drafts prepared (revision process ongoing)**

Task 3 -

- Training materials in the form of ppts, videos, info-graphs based on enforcement guidance docs – **in-progress**
- Training workshops – **next year (Feb-Mar-Apr)**



CONFEDERATION OF ORGANISATIONS IN
ROAD TRANSPORT ENFORCEMENT

SQUARIS
CONSULTANTS



Scenari trasporto passeggeri



GLI SCENARI DELLA COMMISSIONE UE PER IL TRASPORTO PASSEGGERI CON AUTOBUS



Gli scenari formulati dalla DG Move prendono in considerazione le diverse operazioni del trasporto internazionale sia dal punto di vista dei servizi occasionali che dei servizi regolari, individuando per ciascuna tipologia le operazioni bilaterali e non bilaterali e le situazioni di cabotaggio.

Scenario 9: bilateral operation with one exempt cross-trade and one non-exempt cross-trade

A driver employed by a company established in Lithuania (LT) loads ½ a truck with goods in Vilnius (LT), to be delivered to Madrid (ES). While driving to Madrid, the driver stops in Warsaw (PL) to load ½ a truck with other goods to deliver them to Berlin (DE). After unloading the goods from Warsaw in Berlin, the driver then loads ½ a truck with another type of goods in Berlin (DE) and unloads them in Brussels (BE). Afterwards, the driver continues to Madrid (ES), and unloads the goods loaded in Vilnius (LT).



Conclusion: The driver performed one bilateral transport operation (from LT to ES) and two additional activities of loading and unloading (cross-trade operations) during this bilateral

Scenario 1: Two bilateral operations

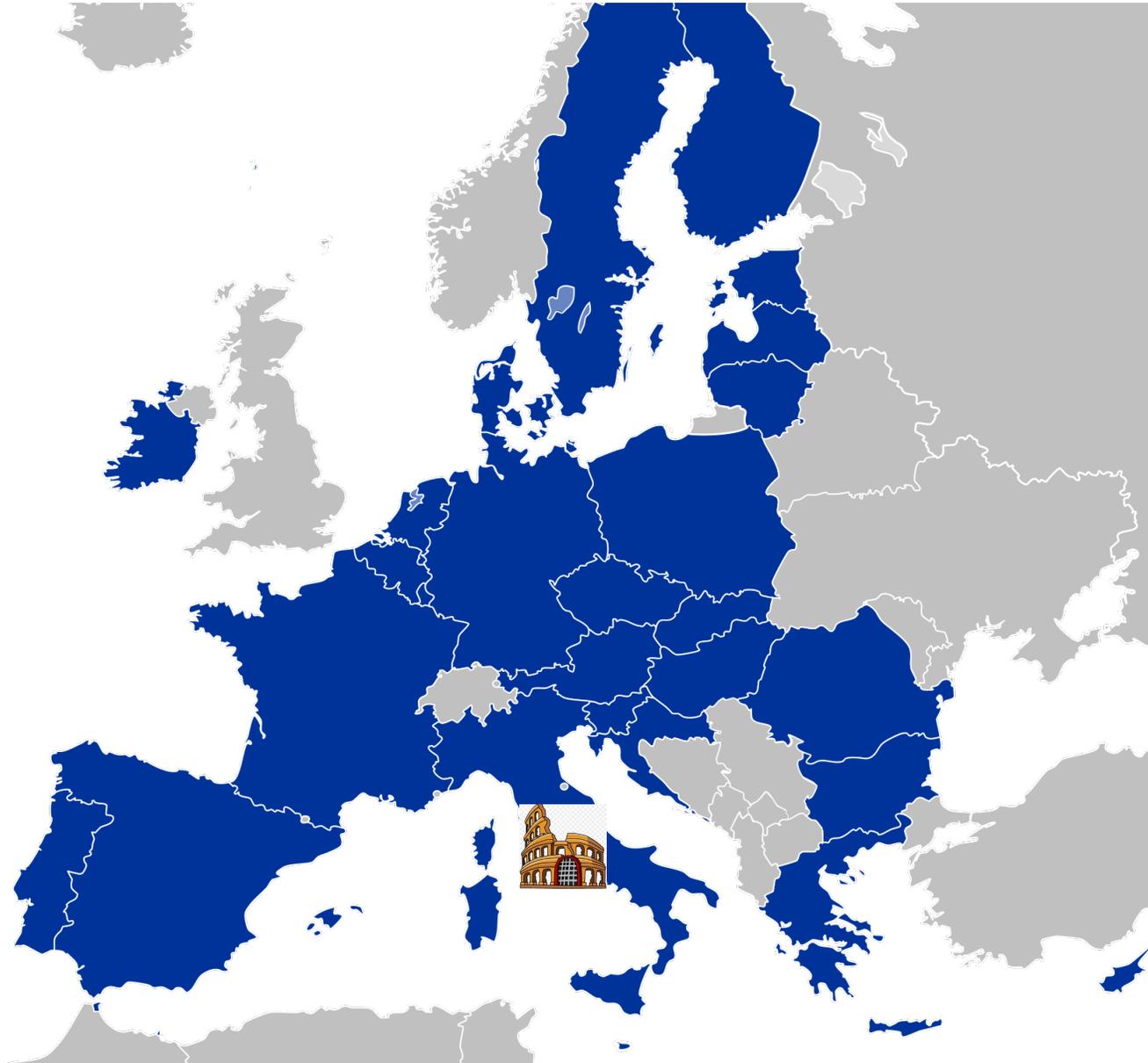
A driver employed by a company established in Lithuania (LT) drives a full truck of goods from Vilnius (LT) to Paris (FR). The driver unloads all goods in Paris. Then, for the return journey, the driver loads goods in Paris to deliver them to Vilnius (LT).



Conclusion: The driver performed two bilateral transport operations: one from LT (Member State of establishment) to FR (host country) and another one from FR back to LT. Hence, the driver was not subject to posting rules during the entire journey.



TRASPORTO PASSEGGERI CON AUTOBUS



Legenda

-  Inizio del trasporto e presa in carico dei passeggeri
-  Sbarco dei passeggeri e fine del trasporto
-  Operazione supplementare di presa in carico dei passeggeri
-  Operazione aggiuntiva di scarico dei passeggeri
-  Escursione locale
-  Viaggio tra le escursioni locali
-  Operazione bilaterale
-  Operazione di trasporto supplementare esente
-  Operazione di trasporto non esente (situazione di distacco)
-  Transito/ Viaggio senza passeggeri
-  Voli

Scenari trasporto passeggeri

TRASPORTI OCCASIONALI



TRASPORTI OCCASIONALI

DUE OPERAZIONI BILATERALI



Conducente effettua 2 operazioni bilaterali:

1. IT (SM di stabilimento) – DE (SM ospitante)
2. Rientro nello SM di stabilimento

Ogni operazione bilaterale = 1 foglio di viaggio distinto

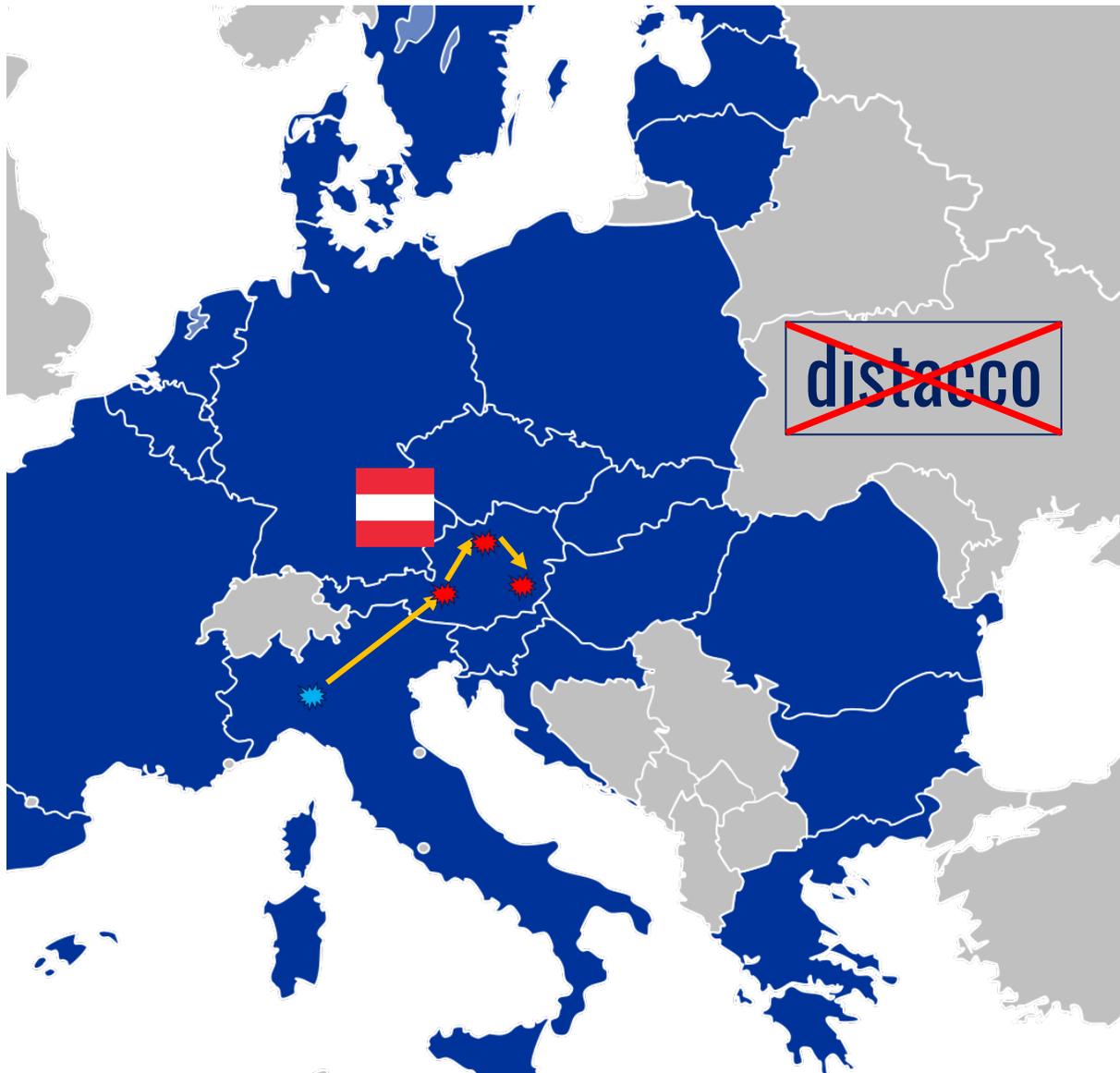


Art. 12 Reg. (CE) n. 1073/2009: il servizio occasionale è effettuato sulla base di un foglio di viaggio che deve essere compilato prima di ogni viaggio e deve contenere almeno le informazioni su:

- tipo di servizio
- itinerario principale
- vettore o vettori coinvolti

TRASPORTI OCCASIONALI

OPERAZIONE BILATERALE CON DUE O PIÙ PUNTI
SBARCO ALL'INTERNO DI UN PAESE OSPITANTE



Conducente di società con sede IT trasporta un gruppo preconstituito in una stazione sciistica in Austria (AT) e fa scendere i passeggeri in più di due località diverse in Austria.



Operazione bilaterale da IT (SM stabilimento) ad AT (SM ospitante)

Il numero di punti di sbarco nello stesso paese non altera il carattere bilaterale dell'operazione.

Intera operazione con 1 solo foglio di viaggio

TRASPORTI OCCASIONALI

OPERAZIONE BILATERALE CON DIVERSI PUNTI DI APPRODO IN PIÙ DI UNO SM OSPITANTE

SCENARIO 3



Conducente IT trasporta un gruppo precostituito in una stazione sciistica in Austria (AT) e fa scendere i passeggeri in due diverse località dell'Austria e in una località finale in Belgio (BE)



2 Operazioni bilaterali (IT-AT e IT-BE) in un unico viaggio:
- viaggio iniziato con prelievo pax in IT (SM stabilimento) scesi in due diversi SM (AT e BE) in tre diverse località. Poiché **durante un viaggio possono essere effettuate diverse operazioni di trasporto bilaterale esenti**, il conducente non è soggetto a distacco per l'intero viaggio.

Considerando 10 della Direttiva (UE) 2020/1057: "Quando un conducente effettua operazioni trasporto bilaterale da SM di stabilimento verso altro SM o Paese terzo o di nuovo verso SM 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".

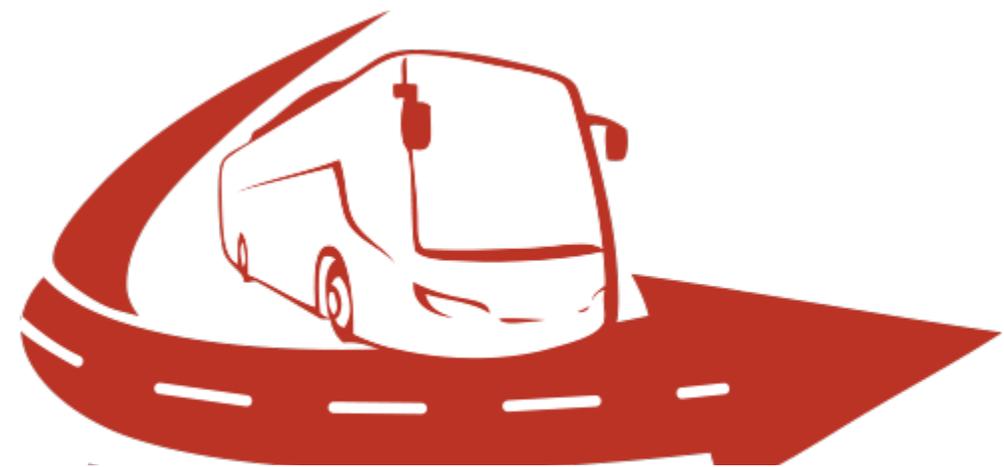
LE ESCURSIONI LOCALI

Le escursioni locali devono essere effettuate

- (i) nell'ambito di un servizio occasionale internazionale,
- (ii) per i passeggeri non residenti del gruppo precedentemente trasportato dal vettore che ha effettuato il servizio internazionale e
- (iii) con lo stesso veicolo o un altro veicolo dello stesso vettore o gruppo di vettori che ha effettuato il servizio internazionale. L'intera operazione si svolge sotto la copertura di un foglio di viaggio.

L'articolo 1, paragrafo 4, lettera c), del Regolamento 2020/1057 fa riferimento all'imbarco e allo sbarco di passeggeri nello Stato membro di stabilimento al fine di effettuare escursioni locali in un altro Stato membro o in un Paese terzo. Anche la formulazione dell'articolo 1, paragrafo 4, lettere a) e b), fa riferimento a "un altro Stato membro", senza limitarne il numero a uno Stato membro.

CHIARIMENTO UE



ESCURSIONI LOCALI AUTOBUS

Art. 1, par. 4, lett. c), Reg. 2020/1057 si riferisce all'imbarco e allo sbarco di passeggeri nello SM di stabilimento al fine di effettuare escursioni locali in un altro SM o in un paese terzo.

TRASPORTI OCCASIONALI

OPERAZIONI BILATERALI CON ESCURSIONI LOCALI IN UN PAESE OSPITANTE

SCENARIO 4



Conducente IT trasporta gruppo precostituito in Spagna (ES). Il gruppo viene trasportato per escursioni locali, visitando vari luoghi di interesse in tre diverse città della Spagna. Le escursioni locali sono registrate nel modulo di viaggio. Al ritorno, l'autista porta lo stesso gruppo in IT.



1 Operazione bilaterale (IT-ES-IT)
operazione di presa e consegna pax in IT (SM stabilimento) e trasporto in ES nell'ambito di escursioni locali.
Il gruppo (precostituito) è sempre lo stesso
Imbarco e sbarco in IT e di imbarco e sbarco dei passeggeri in ES + escursioni locali ES, sono esenti da distacco.

TRASPORTI OCCASIONALI

OPERAZIONI BILATERALI CON ESCURSIONI LOCALI



Conducente società IT trasporta un gruppo precostituito di pax in Francia (FR) dove li fa scendere tutti e rientra a vuoto



Una parte del gruppo precostituito viene trasportata dallo stesso autista e nello stesso pullman per escursioni locali in tre città francesi. Il viaggio termina a Parigi (FR). Il gruppo di passeggeri non viene riportato in IT.

L'autista rientra in IT con veicolo vuoto

L'operazione di prelievo dei passeggeri in IT e di esecuzione escursioni locali in FR è esente da distacco: anche se l'autista non riporta i passeggeri in IT (SM stabilimento), questa operazione non implica che la natura del servizio sia sostanzialmente diversa da quella dello scenario 4, a condizione che il vettore non offra servizi sul mercato locale. Pertanto, l'autista non è soggetto alle regole di distacco per l'intero viaggio.

1 unico foglio di viaggio

TRASPORTI OCCASIONALI

SERVIZIO OCCASIONALE ANDATA/ RITORNO CON
ESCURSIONI LOCALI IN DIVERSI PAESI OSPITANTI



Conducente società IT effettua un viaggio di andata e ritorno per un gruppo precostituito attraverso diversi SM, comprese escursioni locali in tali SM, con partenza e arrivo a Roma (IT).



Operazione carico pax in IT (SM stabilimento) e trasporto in diversi paesi nell'ambito di escursioni locali.

Gruppo precostituito, sempre lo stesso.

Servizio venduto a clienti del mercato dello SM stabilimento (IT) e rimane strettamente legato ad esso, indipendentemente dal fatto che parte del servizio sia offerto all'estero (in uno o più SM). In questo modo, l'intera operazione è esente dalle norme sul distacco per l'intero viaggio.

1 foglio di viaggio.

TRASPORTI OCCASIONALI

SERVIZIO OCCASIONALE ANDATA/ RITORNO CON
PARTENZA E ARRIVO NELLO STATO MEMBRO
OSPITANTE

SCENARIO 7



Conducente società IT effettua un viaggio di andata e ritorno per un gruppo precostituito attraverso diversi SM, comprese escursioni locali in tali SM, con partenza e arrivo a Roma (IT).



Diverse operazioni **trasporto internazionale non bilaterale** e un **viaggio di ritorno a vuoto** da IT-FR-IT.

Il conducente inizia a essere distaccato in FR quando attraversa il confine.

Le escursioni locali nei diversi SM ospitanti attraversati durante il viaggio di andata e ritorno **non sono esenti** da distacco perchè l'operazione è effettuata per il gruppo precostituito di passeggeri prelevati e fatti scendere a Lione (FR), quindi il legame con il mercato FR rimane evidente.

L'autista cessa di essere distaccato in FR quando fa scendere i passeggeri a Lione (FR) - **il viaggio a vuoto di ritorno verso lo SM stabilimento è esente**

1 foglio di viaggio.



TRASPORTI OCCASIONALI

SERVIZIO OCCASIONALE ANDATA/ RITORNO CON
PARTENZA E ARRIVO NELLO STATO MEMBRO
OSPITANTE

CASO IN
PROGRESS



Conducente società IT effettua un viaggio di andata e ritorno a vuoto dall'Italia. Il gruppo preconstituito viene prelevato in territorio FR e spostato tra due località in territorio francese.

L'operazione di trasporto configura servizi di cabotaggio, **soggetto** a distacco perché l'operazione è effettuata per il gruppo preconstituito di passeggeri prelevati e fatti scendere in territorio francese, quindi il legame con il mercato FR rimane evidente.

Il conducente inizia a essere distaccato in FR quando attraversa il confine e preleva i pax e cessa di essere distaccato in FR quando fa scendere i passeggeri nell'ultima località per poi effettuare il viaggio a vuoto di ritorno verso lo SM stabilimento, che è esente.

Documento: **tanti fogli di viaggio quante sono le operazioni di cabotaggio e gli spostamenti a vuoto.**



Scenari trasporto passeggeri

TRASPORTI OCCASIONALI COMBINATI



TRASPORTI OCCASIONALI COMBINATI

VIAGGIO DI ANDATA E RITORNO DRIVE-AND-FLY



Conducente IT parte dallo SM stabilimento e trasporta gruppo preconstituito in Francia dove effettua escursioni locali in diverse località francesi. Al termine del viaggio, sia il gruppo che l'autista prendono un **volo per tornare** in Italia.



1 Operazione bilaterale (IT-ES-IT)

Operazione di imbarco in IT (SM stabilimento) e sbarco pax in FR + trasporto in FR nell'ambito di escursioni locali sono esenti da distacco.

Il gruppo (preconstituito) è sempre lo stesso Anche se l'autista non riporta i pax in IT (SM stabilimento), questa operazione non implica che la natura del servizio sia sostanzialmente diversa da quella dello Scenario 4, purché il vettore non offra servizi sul mercato locale. Autista non distaccato

TRASPORTI OCCASIONALI COMBINATI

VIAGGIO DI ANDATA E RITORNO FLY-AND-DRIVE



Conducente IT effettua viaggio a/r in aereo con gruppo precostituito che parte e rientra a Palermo.

Il gruppo prende un aereo per Francoforte (DE) e compie un viaggio a/r di 10 giorni in Germania con bus immatricolato in IT e autista dipendente dello stesso operatore IT che ha organizzato il volo.

Al termine del tour in bus in Germania, l'autista e il gruppo tornano a Palermo (IT) da Berlino (DE) con lo stesso operatore.

Distacco conducente dal momento in cui inizia a lavorare nel contesto del viaggio di andata e ritorno (es: **quando inizia a guidare il bus** per prelevare i passeggeri a Francoforte (DE) e termina quando smette di lavorare nell'esecuzione di questo viaggio. Il caso in cui il gruppo sia precostituito da un'agenzia di viaggi, che è diversa dalla compagnia/operatore di pullman IT che fa salire e scendere i pax in territorio DE, non cambierebbe la natura dello scenario. L'intera operazione con **1 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 Dir 2020/1057 si applica solo alle operazioni di trasporto su strada.

Scenari trasporto passeggeri

SERVIZI REGOLARI



SERVIZI REGOLARI

DUE OPERAZIONI BILATERALI



Conducente IT effettua un servizio su una linea regolare IT-PL-IT, **senza fermate intermedie**: carica i pax a Torino (IT) e li fa scendere a Varsavia (PL). Poi, per il viaggio di ritorno, l'autista prende i passeggeri a Varsavia (PL) e li fa scendere a Torino (IT)



2 operazioni bilaterali: uno da IT (SM stabilimento) a PL (Paese ospitante) e un altro da PL a IT.
Conducente esente da distacco durante l'intero viaggio.
Documento per accertamento= autorizzazione (tipo di servizio, il percorso, le fermate e l'orario).

Art. 6 Reg. (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.

SERVIZI REGOLARI

DUE OPERAZIONI BILATERALI CON TRE SCARICHI



Conducente IT effettua un servizio di linea IT-PL-IT, **con fermate intermedie** a Monaco (DE) e Praga (CZ) destinate esclusivamente allo scarico di pax.

L'autista carica 40 pax a Torino (IT); ne scarica 10 a Monaco (DE) e 10 pax a Praga (CZ). I restanti 20 scendono a destinazione (PL)



3 operazioni bilaterali in un unico viaggio: tutti i pax caricati in IT (SM stabilimento) con sbarco parziale in 3 SM diversi (DE, CZ, PL).

Doc accertamento = autorizzazione (servizio/percorso/fermate/orario).

NO DISTACCO PER TUTTO IL VIAGGIO ----- durante un viaggio possono essere effettuate diverse operazioni di trasporto bilaterale esenti (Considerando 10 Dir. (UE) 2020/1057)

SERVIZI REGOLARI



OPERAZIONI BILATERALI CON TRE CARICHI



DOPO il servizio scenario 11 - Conducente IT effettua un servizio di linea PL-IT, **con fermate intermedie** a Budapest (HU) e Lubiana (SL) **destinate al solo carico pax**. Prima di iniziare il viaggio di ritorno in IT, l'autista carica 20 pax a Varsavia (PL). L'autista si dirige a Budapest (HU) dove carica +10 pax, poi a Lubiana (SL) dove caricare +10 pax. Poi l'autista prosegue fino a Torino (IT), dove scarica tutti i pax.



3 operazioni bilaterali in un viaggio di ritorno verso SM stabilimento con prelievo parziale di passeggeri in HU, SL.
Doc accertamento = autorizzazione (servizio/percorso/fermate/orario).

NO DISTACCO PER TUTTO IL VIAGGIO – perché durante un viaggio possono essere effettuate più operazioni bilaterali esenti (Considerando 10 Dir. (UE) 2020/1057)

Scenari trasporto passeggeri

TRASPORTO INTERNAZIONALE NON BILATERALE

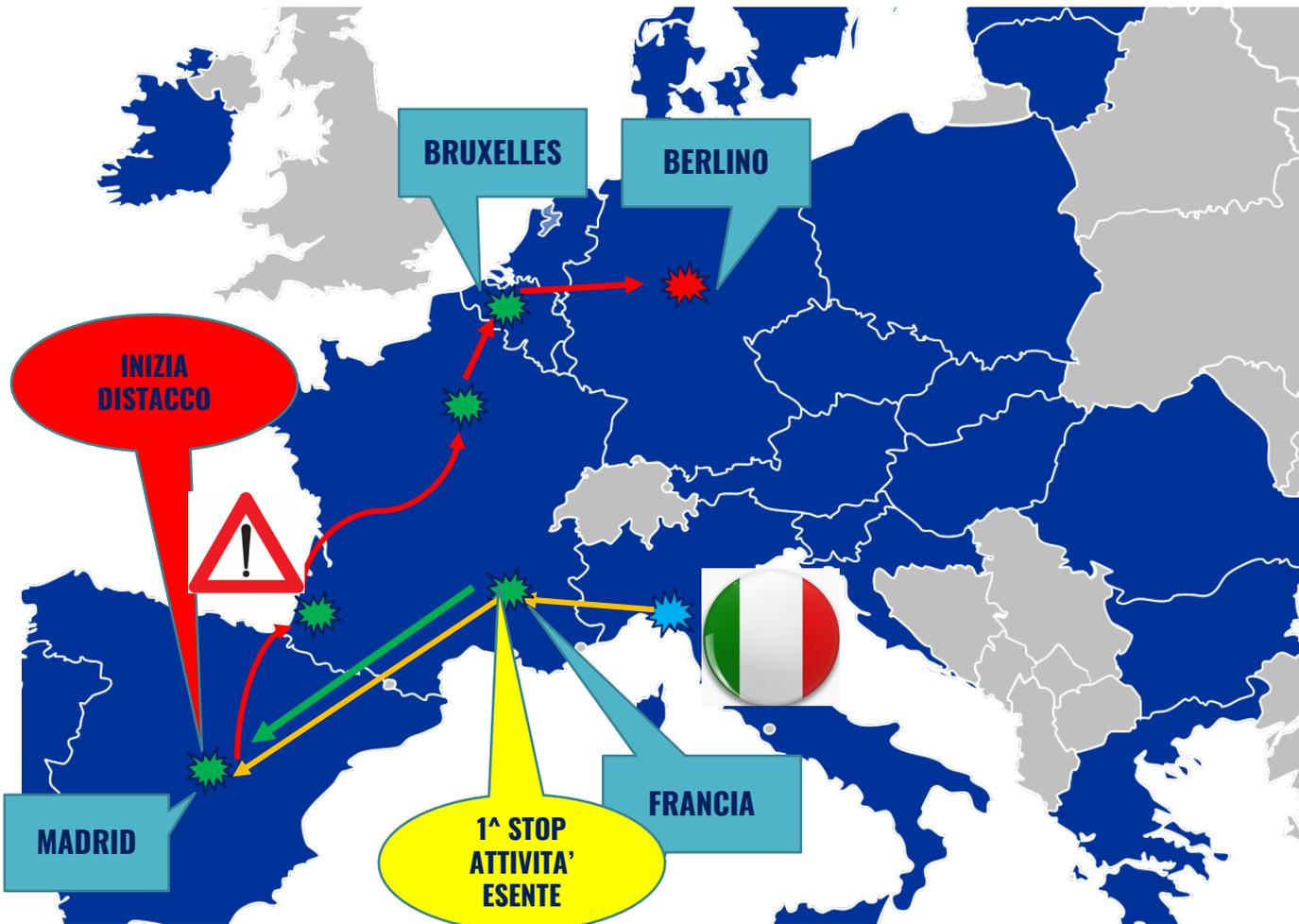


SERVIZI REGOLARI

OPERAZIONE BILATERALE E MOLTEPLICI OPERAZIONI DI TRASPORTO INTERNAZIONALE NON BILATERALE



Conducente IT effettua servizio linea (bilaterale IT-DE) attraverso diversi SM con fermate lungo la linea con carico/scarico pax.

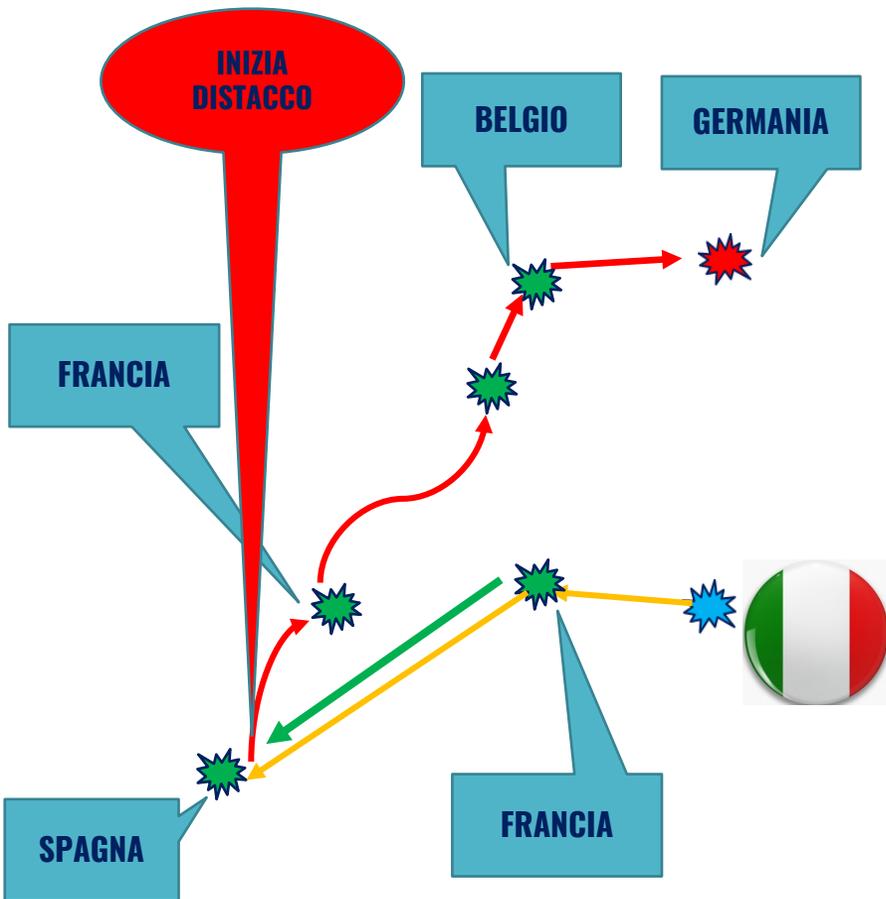


1^ STOP - FR dove carica altri pax con destinazione ES e DE.
2^ STOP - ES dove carica altri pax. **Madrid: alcuni pax scendono e/o salgono. Salgono pax provenienti da IT che scenderanno in ES.**
Operazioni cabotaggio in ES, FR e BE.

Operazione bilaterale (da IT a DE) + diverse operazioni aggiuntive salita e/o discesa pax (operazioni di trasporto internazionale non bilaterale) + cabotaggio (FR,ES,BE).
1^attività aggiuntiva imbarco in una fermata regolare in FR è esente MA operazioni successive rientrano.
DISTACCO: da quando preleva pax in ES e termina quando lascia il territorio ES; così per FR e BE: dall'ingresso e fino all'uscita da questi territori.

SERVIZI REGOLARI

ATTIVITA' AGGIUNTIVE REGOLA 1+1



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 SM/Paese terzo attraversato, **a condizione che non offra servizi di trasporto di passeggeri tra due località all'interno dello SM attraversato.** Lo stesso vale per il viaggio di ritorno.

Esempio: quando il conducente effettua un'operazione bilaterale con un autobus *non completo* e si ferma per far salire e/o scendere altri pax lungo il percorso. Il conducente può effettuare un'operazione di trasporto non bilaterale esente (cioè un'attività aggiuntiva di prelievo e/o scarico) durante un'operazione bilaterale dallo SM di stabilimento allo SM ospitante. **Quando vengono effettuate 2 operazioni bilaterali consecutive da e verso lo SM di stabilimento, durante ciascuna delle due operazioni può essere effettuata un'operazione di trasporto internazionale non bilaterale supplementare esente.**

SERVIZI REGOLARI

OPERAZIONE BILATERALE CON UN TRASPORTO INTERNAZIONALE NON BILATERALE (1+1)



Conducente IT effettua un servizio di linea IT-AT-DE, carica pax a Napoli (IT) e fermandosi a Vienna (AT), dove i pax possono essere fatti salire e/o scendere. A Berlino (DE), l'autista fa scendere tutti i passeggeri.

1 operazione bilaterale (IT-DE) con un'attività aggiuntiva di prelievo di passeggeri a Vienna (AT) nel contesto dell'operazione bilaterale.
Doc accertamento = autorizzazione (servizio/percorso/fermate/orario).

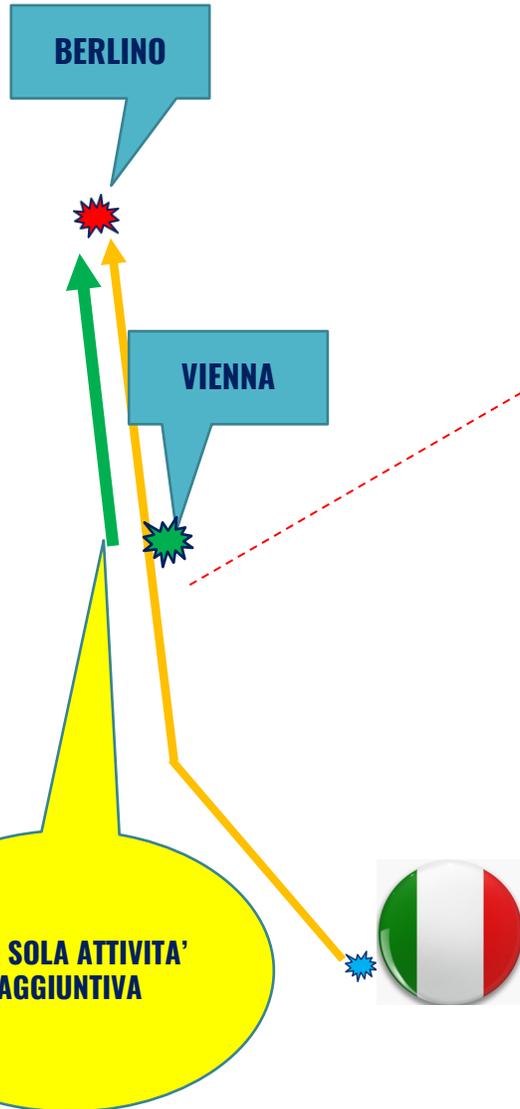
NO DISTACCO PER TUTTO IL VIAGGIO ----- L'attività aggiuntiva è esente quindi autista non soggetto per l'intero viaggio

E' AMMESSA UNA SOLA ATTIVITA' AGGIUNTIVA !!!!!!!

(art. 1, par. 4, terzo comma Dir. 2020/1057)

SERVIZI REGOLARI

OPERAZIONE BILATERALE CON UN TRASPORTO INTERNAZIONALE NON BILATERALE (1+1)



Quando più operazioni di trasporto internazionale non bilaterale sono effettuate nel contesto di un'operazione bilaterale, **la prima attività** (regola 1+1) è esentata dalle regole di distacco

Quando l'operatore svolge una seconda attività aggiuntiva o più, queste attività aggiuntive non sono più esenti e quindi rientrano nelle regole di distacco

Scenari trasporto passeggeri

CABOTAGGIO

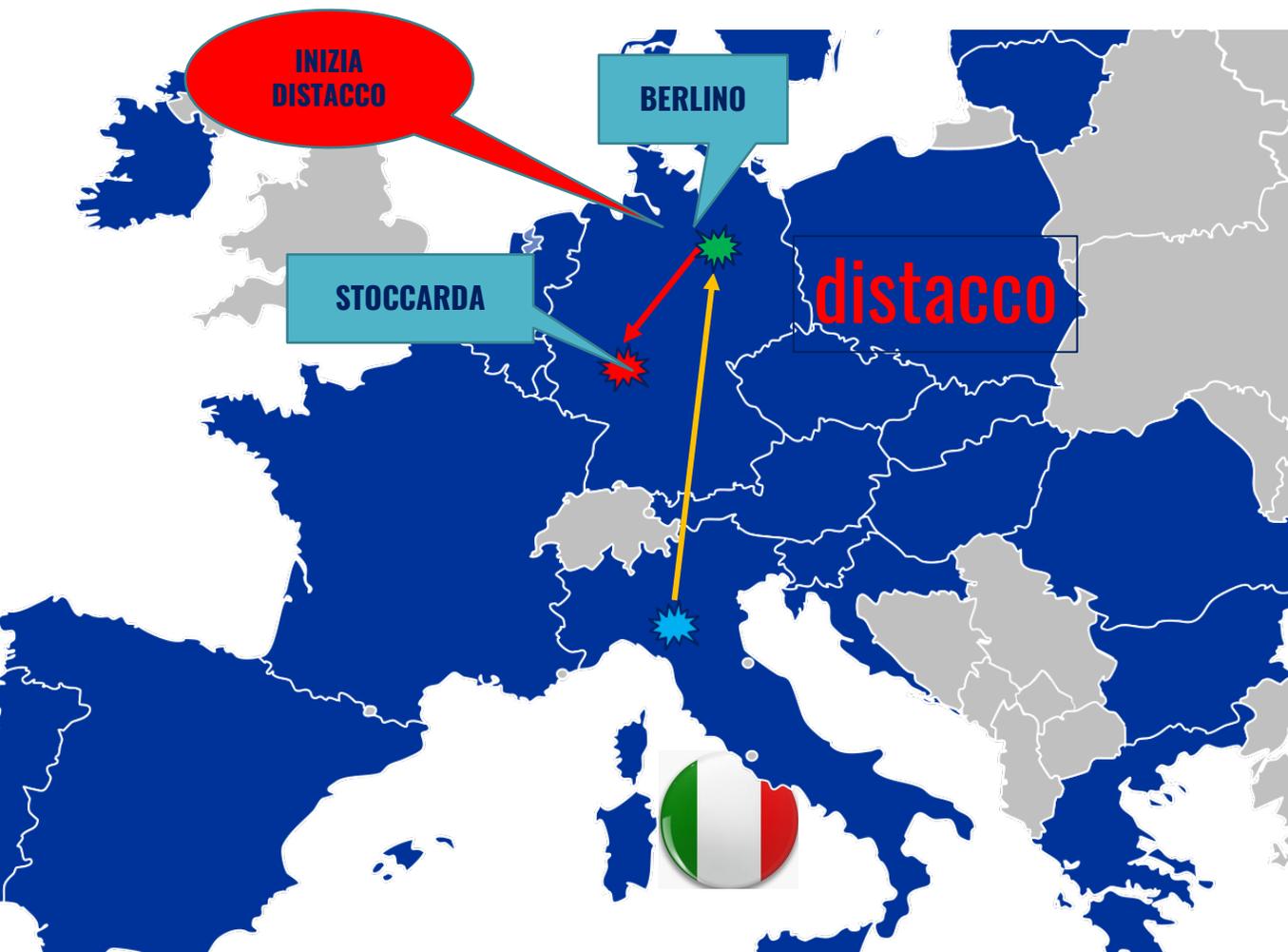


SERVIZI REGOLARI

OPERAZIONE BILATERALE + CABOTAGGIO



Conducente servizio linea (bilaterale IT-DE) attraverso diversi SM con fermate lungo la linea con carico/scarico pax (cabotaggio)



1^ STOP – DE: aeroporto Berlino carico pax + stazione Berlino Carico pax, poi **2^ STOP** a Stoccarda dove scarico tutti i pax.

Operazioni cabotaggio in DE

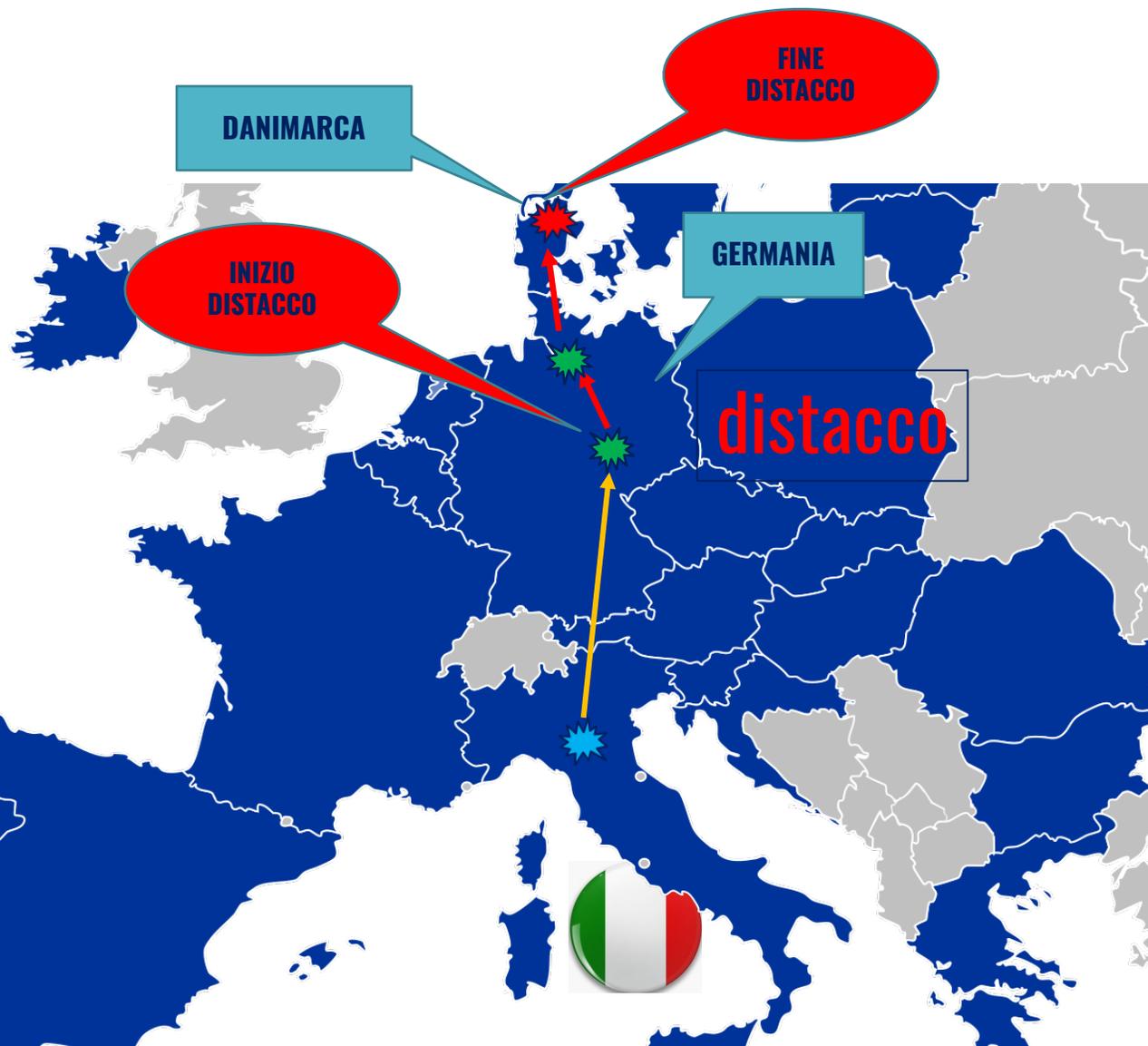


DISTACCO: dal quando preleva i pax in DE e termina quando lascia il territorio DE..

Doc accertamento = autorizzazione
(servizio/percorso/fermate/orario)

SERVIZI REGOLARI

OPERAZIONE BILATERALE + CABOTTAGGIO +
OPERAZIONE NON BILATERALE



Servizio regolare IT-DE-DK

1^a STOP – DE: due fermate in territorio tedesco con carico e scarico pax. Servizio termina in DK con la discesa di tutti i pax

Una operazione bilaterale (IT-DE) + una operazione cabottaggio in DE + una operazione Non-bilaterale (tra DE e DK)

Doc accertamento = autorizzazione
(servizio/percorso/fermate/orario)

Scenari trasporto passeggeri

VIAGGI A VUOTO



SERVIZI OCCASIONALI

OPERAZIONE BILATERALE E VIAGGIO A VUOTO



Conducente IT trasporta un gruppo preconstituito di pax a Parigi (FR). Il rientro in IT è a vuoto.



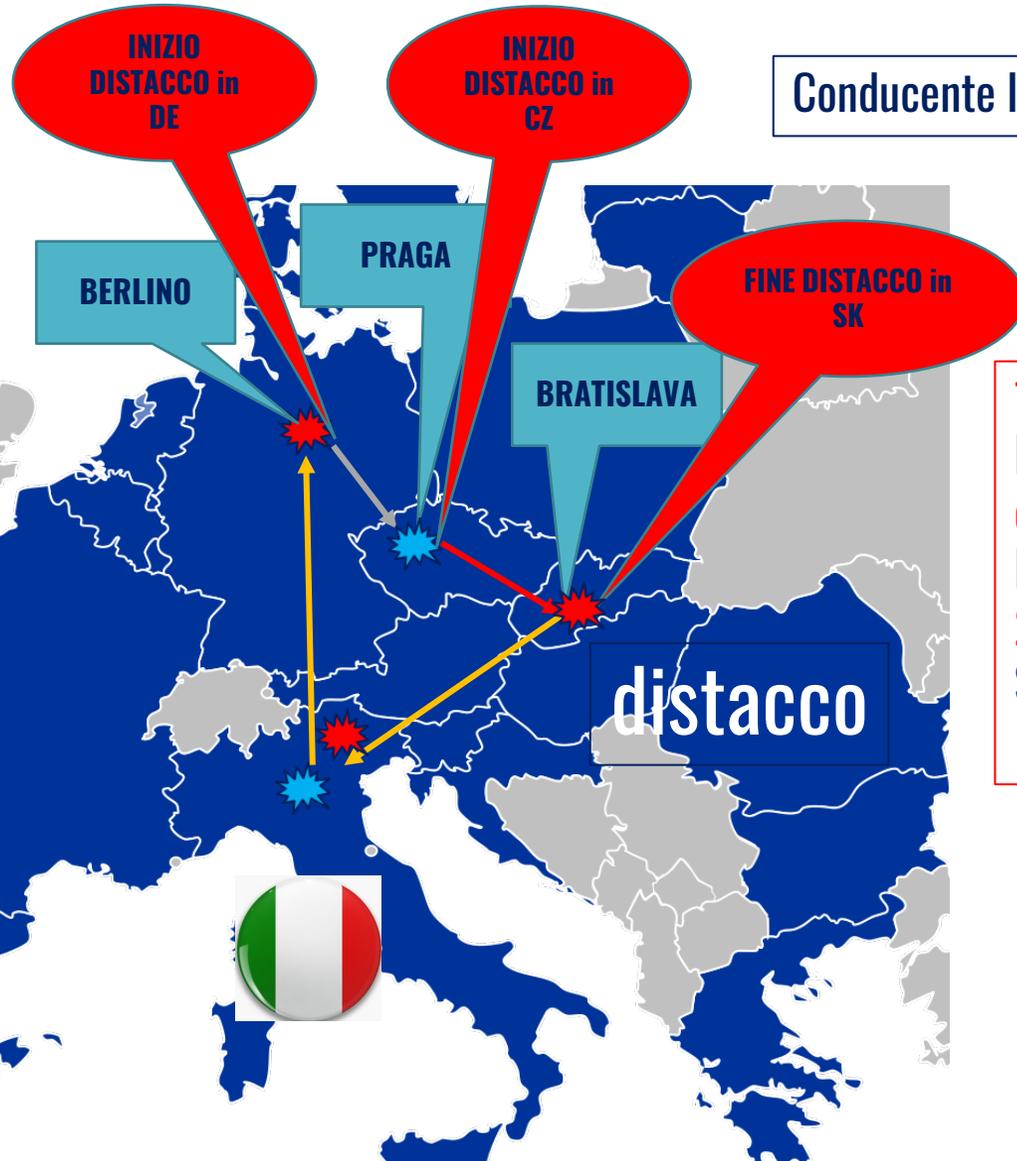
Una operazione bilaterale (IT-FR) + una operazione di viaggio senza pax a bordo

Conducente esente per l'intero viaggio:
Sia durante operazione bilaterale (IT-FR) in andata sia durante il viaggio a vuoto dopo la conclusione dell'operazione bilaterale dal suo SM di stabilimento in ritorno da SM ospitante

SERVIZI REGOLARI

**DUE OPERAZIONI BILATERALI + VIAGGIO A VUOTO +
OPERAZIONE NON BILATERALE**

SCENARIO 20



Conducente IT effettua servizio regolare IT-DE-CZ

1^ operazione bilaterale (IT-DE): carico pax in IT e li scarico in DE (INIZIA DISTACCO) con **Viaggio a vuoto** (DE-CZ) fino a Praga dove carica pax + **operazione non-bilaterale (CZ-SK):** carica pax a Praga e li scarica a Bratislava (Slovacchia)

2^ operazione bilaterale: carica pax a Bratislava e li scarica nel SM Stabilimento (IT)

Viaggio a vuoto in questo caso è connesso all'operazione non-bilaterale conseguente a quella bilaterale IT-DE



Grazie per l'attenzione!

galantino@anav.it