

Prot. n. 77/L/RI/AE/GaPa

Roma, 29 marzo 2023

- AZIENDE ASSOCIATE
- SEZIONI TERRITORIALI

– LORO SEDI –

Circolare n. 77/2023

DECRETO LEGISLATIVO 23 FEBBRAIO 2023, N. 27 – RECEPIMENTO DIRETTIVA (UE) 2020/1057 SUL DISTACCO DEI CONDUCENTI. MODIFICHE ALLA DISCIPLINA SOCIALE.

E' stato pubblicato in gazzetta ufficiale l'atteso decreto di recepimento della direttiva UE sul distacco dei conducenti che reca con sé modifiche di rilievo alla disciplina sociale di settore.

E' stato pubblicato sulla [Gazzetta Ufficiale n.67 del 20 marzo 2023 il Decreto legislativo n.27 del 23 febbraio 2023](#) recante “Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012”.

Come si è avuto modo di illustrare con precedente [circolare Anav 22/2023](#) e in occasione del [seminario di approfondimento sul tema](#) tenuto lo scorso 6 febbraio, l'atteso decreto, in vigore dal 21 marzo 2023, apporta modifiche sia al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136 – relativo al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi - al quale aggiunge il capo III-bis con “Disposizioni specifiche per le prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada”, sia al decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, recante “Attuazione della direttiva 2006/22/CE, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti n. 3820/85/CEE e n. 3821/85/CEE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE”.

➤ **DISCIPLINA DEL DISTACCO DEI CONDUCENTI DA PARTE DI OPERATORI NON STABILITI IN ITALIA – D.LGS 136/2016**

La [direttiva UE n.1057/2020](#), contenuta nel Pacchetto Mobilità 1, ha stabilito norme specifiche per quanto riguarda la disciplina del distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada, di cui alle direttive 96/71/CE e 2014/67/UE, modificando, altresì, la direttiva 2006/22/CE sui

controlli per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento 561/2006. La direttiva, che si rammenta è in vigore dal 2 febbraio dello scorso anno, ha quindi introdotto rilevanti novità in materia di servizi di trasporto internazionale, seppur prevedendo specifiche deroghe. Trattasi, in ogni caso, di disciplina e adempimenti già conosciuti dalle associate, di cui l'Associazione ha già dato illustrazione (cfr. [circolare Anav 39/2022](#) [circolare Anav 22/2023](#) e [webinar](#)).

Si rammenta che per lavoratore distaccato deve intendersi il lavoratore che, per un periodo limitato, svolge il proprio lavoro nel territorio di uno Stato membro diverso da quello nel cui territorio lavora abitualmente. La disciplina trova applicazione nei confronti dei servizi di trasporto internazionale – quindi sia servizi regolari di linea che servizi di noleggio con conducente – con le specifiche deroghe illustrate nella [circolare Anav 22/2023](#). **Per quanto interessa le imprese stabilite in Italia si fa quindi rinvio alla illustrazione della disciplina fatta con la richiamata circolare specialmente per quanto concerne gli adempimenti a loro carico.**

Il D.Lgs. 27/2023 qui in esame introduce modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016 n. 136, abrogando e apportando talune modifiche alle norme dedicate al settore del trasporto. In particolare viene inserito il Capo III-bis appositamente dedicato alle “Disposizioni specifiche delle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada” che recepisce la disciplina dettata dalla direttiva (UE) 2020/1057. Il Capo III-bis è costituito dagli articoli da 12-bis a 12-octies. L'articolo 12-bis definisce il campo di applicazione della disciplina speciale, limitandola alle **prestazioni transnazionali di servizi di trasporto effettuate da trasportatori stabiliti in uno Stato membro o in un Paese terzo che distaccano conducenti in Italia, nonché alle operazioni di cabotaggio effettuate in Italia da trasportatori stabiliti in uno Stato membro**. Le imprese di trasporto stabilite in Stati che non sono Stati membri non beneficiano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro, anche quando effettuano operazioni di trasporto in virtù di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato dell'Unione o a parti di esso.

La direttiva europea espressamente ha escluso da tale ambito le prestazioni transnazionali di servizi di somministrazione di conducenti cui non trovano applicazione le disposizioni del Capo III bis del decreto legislativo in esame, salvo quanto previsto dall'articolo 12-sexies, comma 12, nelle ipotesi di cui all'articolo 1, comma 2-bis, primo periodo.

Il decreto introduce – all'articolo 12-ter - le **definizioni delle figure professionali e delle operazioni oggetto di disciplina**. Il successivo articolo 12-quater individua invece le **fattispecie in cui il conducente non deve considerarsi in distacco** (trasporto in transito e operazioni di trasporto bilaterale). Con l'entrata in vigore dell'obbligo del tachigrafo intelligente, come si ricorderà previsto dalla fine di agosto 2023, **le esenzioni per attività aggiuntive** si applicheranno soltanto ai conducenti che utilizzano veicoli dotati della nuova versione del tachigrafo intelligente. L'articolo 12-quinquies individua le disposizioni generali del D.Lgs n. 136/2016 che trovano applicazione anche alle prestazioni di servizi di trasporto. Inoltre, si prevede che le prestazioni di servizi di trasporto rientrano nelle attività monitorate dall'Osservatorio costituito presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali dall'articolo 6 del D.Lgs. n. 136/2016.

Il decreto individua poi – all’articolo 12 sexies – gli obblighi amministrativi a carico dell’impresa di trasporto estera che distacca conducenti in Italia e dello stesso conducente. In particolare, la norma prevede che l’impresa trasmetta non oltre l’inizio del distacco una dichiarazione attraverso il sistema di interfaccia pubblico connesso alla piattaforma del sistema di informazione del mercato interno (IMI) e su richiesta dell’Ispettorato nazionale del lavoro e degli organi di polizia stradale trasmetta sempre tramite il sistema di interfaccia pubblico connesso all’IMI, alcune tipologie di copie documentali. L’Ispettorato nazionale del lavoro e gli organi di polizia stradale, in caso di inottemperanza da parte dell’operatore estero possono chiedere tramite il sistema IMI l’assistenza delle autorità competenti dello Stato di stabilimento dell’impresa. Le informazioni contenute nelle dichiarazioni di distacco sono conservate nel repertorio della piattaforma IMI per un periodo di 24 mesi.

Il decreto nazionale, declina all’articolo 12-septies **il sistema sanzionatorio** a carico di imprese e conducenti e precisa che all’accertamento e alla contestazione delle infrazioni si applicano le disposizioni di cui al titolo VI, Capo I, Sezioni I e II, del Codice della Strada.

Per una più agevole consultazione del testo del decreto su cui hanno inciso le modifiche apportate dal D.Lgs. 27/2023 si rende disponibile [il testo coordinato](#) del D.Lgs. 136/2016 alla luce delle modifiche introdotte.

➤ **DISCIPLINA SOCIALE NORMA MINIME DI APPLICAZIONE – MODIFICHE AL D.LGS. 144/2008**

Il decreto legislativo 27/2023 apporta alcune modifiche al decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, che reca attuazione della direttiva 2006/22/CE sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, al fine di ricomprendere nell’attività di controllo anche la verifica sul rispetto delle disposizioni in materia di orario di lavoro di cui alla direttiva 2002/15/CE, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, nonché l’utilizzo del sistema di informazione del mercato interno “IMI” nell’ambito delle disposizioni volte a rafforzare la collaborazione amministrativa e lo scambio di dati tra gli Stati membri.

Molte le disposizioni di natura ordinamentale e di coordinamento normativo. Tra queste quelle relative all’Organismo di coordinamento intracomunitario che sostituisce l’attuale Ufficio di coordinamento individuato dall’articolo 2 del previgente decreto legislativo nella Direzione generale del trasporto stradale, ora Direzione generale per la sicurezza stradale e l’autotrasporto. Si evidenzia, altresì, che, attualmente, il Ministero dell’interno e il Ministero del lavoro e delle politiche sociali già forniscono i dati al precedente Ufficio di coordinamento (in base a quanto previsto in precedenza dal medesimo D.Lgs. 144/2008. Trattasi, quindi, di attività che riproducono quelle che già si esercitavano a legislazione previgente.

Per quanto attiene alle **attività di controllo** espletate dagli organi di polizia stradale, anche in questo caso deve evidenziarsi che esse non muteranno a seguito dell’entrata in vigore delle nuove disposizioni: gli organi di polizia stradale effettueranno i consueti controlli secondo le direttive annualmente emanate dal MIT, quale Organismo di coordinamento, in coerenza con le nuove

disposizioni normative. Peraltro, la percentuale dei giorni di lavoro che devono essere oggetto di controllo rimane fissata al 3% come in precedenza. Altrettanto dicasi della pianificazione dei controlli su strada che rimane di competenza del Ministero dell'interno (cfr. [circolare Ministero Interno 16.3.2023](#)).

Per quanto riguarda l'attribuzione della pianificazione e del coordinamento delle attività di controllo presso i locali delle imprese si precisa che le attività di controllo indicate nel novellato articolo riproducono nella sostanza le medesime attività previste dal D.Lgs. n. 144/2008. Trattasi pertanto di disposizioni di natura procedurale.

Tavolo tecnico permanente – Tra le novità si segnala la facoltà riconosciuta all'Organismo di coordinamento, nello svolgimento delle proprie funzioni, di avvalersi di un tavolo tecnico permanente istituito presso il MIT, composto da due rappresentanti del medesimo dicastero, due rappresentanti del Ministero dell'interno e due rappresentanti dell'Ispettorato nazionale del lavoro. Si deve attendere tuttavia, un decreto ministeriale che ne individui oltre ai rappresentanti, anche le attribuzioni, i compiti e il funzionamento.

Controlli nei locali delle imprese - I controlli nei locali delle imprese sono svolti secondo le linee strategiche definite dall'Organismo di coordinamento, sentito il tavolo tecnico permanente. Di nuovo c'è che viene chiarito che tali controlli vengono effettuati quando siano state accertate su strada gravi infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 o al regolamento (UE) n. 165/2014, nonché in base al fattore di rischio che è attribuito a un'impresa dal sistema nazionale di classificazione del rischio. Il sistema nazionale di classificazione del rischio, come precisato dal novellato art. 11 del D.Lgs. n.144/2008, calcola il fattore di rischio di un'impresa secondo i criteri e le modalità di cui alla formula comune contenuta nell'allegato al regolamento di esecuzione (UE) 2022/695 della Commissione (cfr. [circolare Anav 160/2022](#)).

Alle imprese di trasporto viene infatti applicato il sistema nazionale di classificazione del rischio determinato sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni (di cui all'allegato III del decreto) commesse dalle singole imprese per le violazioni alle disposizioni dei regolamenti richiamati oppure alle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2002/15/CE sull'orario di lavoro registrate nella sezione "Sanzioni" del Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada . Come noto, le imprese che, nel sistema nazionale di classificazione del rischio, presentano un fattore di rischio elevato sono assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti (art. 11, comma 3). Si rammenta, peraltro, che le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono direttamente accessibili alle competenti autorità di altri Stati membri dell'Unione europea, tramite il sistema di interconnessione dei registri elettronici nazionali.

I controlli nei locali delle imprese sono svolti in modo che vengano verificati i punti elencati nella parte A e B dell'allegato I¹ del D.Lgs. 144/2008. Si porta all'attenzione delle aziende

¹ **PARTE A - Controlli su strada.** Nei controlli su strada occorre verificare almeno i seguenti punti:

1) i **periodi di guida** giornalieri e settimanali, le interruzioni di lavoro e i **periodi di riposo** giornalieri e settimanali; i fogli di registrazione dei giorni precedenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo,

l'introduzione di alcuni nuovi fattori oggetto di controllo (v. per esteso in nota) che attengono in particolare al controllo della **durata massima della settimana lavorativa estesa a sessanta ore** come stabilito dalla direttiva 2002/15/CE (recepita dal D.Lgs. 234/2007) e ad **altri orari lavorativi settimanali** di cui agli articoli 4, 5 e 7 della direttiva 2002/15/CE², “solo laddove la tecnologia consenta di effettuare controlli efficaci”.

conformemente all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo in conformità dell'allegato II e/o sui tabulati; 2) per il periodo di cui all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014, gli eventuali **superamenti della velocità autorizzata** del veicolo, definiti come ogni periodo di durata superiore a un minuto durante il quale la velocità del veicolo supera 90 km orari per i veicoli della categoria N3 o 105 km orari per i veicoli della categoria M3 (categorie N3 e M3 quali definite nella direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio);

3) all'occorrenza, le **velocità istantanee** del veicolo quali registrate dall'apparecchio di controllo durante le ultime ventiquattro ore di uso del veicolo;

4) il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo (verifica di eventuali manipolazioni dell'apparecchio e/o della carta del conducente e/o dei fogli di registrazione) oppure, se del caso, la presenza dei documenti indicati art. 16, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006;

5) all'occorrenza, e tenendo debitamente conto della sicurezza, l'apparecchio di controllo installato nei veicoli per rilevare il montaggio e/o l'uso di eventuali dispositivi intesi a distruggere, sopprimere, manipolare o alterare dati, oppure intesi a interferire con qualsiasi parte dello scambio elettronico di dati tra i componenti dell'apparecchio di controllo, oppure che ostacolano o alterano i dati nei suddetti modi prima della cifratura.

5-bis) 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.

PARTE B - Controlli nei locali delle imprese. 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.

3-bis) l'osservanza della durata massima media settimanale della prestazione di lavoro, dei riposi intermedi e degli obblighi riguardanti il lavoro notturno di cui agli articoli 4, 5 e 7 della direttiva 2002/15/CE;

3-ter) 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 (CE) n. 561/2006.

Nel caso sia accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, gli organi di controllo di cui all'articolo 3, comma 2, possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio speditori, spedizionieri o contraenti, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.

² Rispettivamente disciplina della durata massima settimanale della prestazione lavorativa e riposi intermedi e lavoro notturno.

Nel corso delle operazioni di controllo nei locali delle imprese sono rilevate le informazioni relative al tipo di attività di trasporto, ossia se si tratta di attività a livello nazionale o internazionale, passeggeri o merci, per conto proprio o per conto terzi, alle dimensioni del parco veicoli dell'impresa ed al tipo di tachigrafo se analogico, digitale o intelligente. Al fine di agevolare e rendere uniformi le operazioni di controllo, gli organi di controllo dovranno attenersi al modello di lista di controllo elaborato e aggiornato dall'Organismo di coordinamento.

Le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati.

Modulo di controllo delle assenze dei conducenti – Il decreto in esame recepisce la previsione della direttiva di **(re)introdurre l'utilizzo del modulo** di controllo per la registrazione di tali periodi di attività del conducente cui trova applicazione il regolamento comunitario 561/2006 (cfr. [circolare Anav 147/2016](#)).

In particolare al novellato art. 9 è previsto che la **registrazione dei periodi di «altre mansioni»** (quali definiti all'articolo 4, lettera e), del regolamento (CE) n. 561/2006), nonché la registrazione dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo avviene secondo le modalità stabilite dagli atti di esecuzione della Commissione europea al momento non emanati.

In merito si evidenzia che, salvo che il fatto costituisca reato e ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui agli articoli 174, 178 e 179 del codice della strada, il conducente che non provvede alla registrazione dei suddetti periodi secondo le modalità e i termini stabiliti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 150 a euro 600. E alla stessa sanzione è soggetta l'impresa che non conserva le registrazioni. Si applicano le disposizioni del titolo VI e dell'articolo 180, comma 8, del Codice della strada. Sul punto si attendono chiarimenti da parte del Ministero dell'Interno in ordine alle modalità e tempi di attuazione della norma e all'applicazione del sistema sanzionatorio.

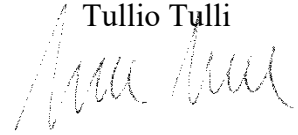
Fino all'adozione degli atti di esecuzione comunitari, **la registrazione dell'assenza per malattia, per ferie annuali oppure la guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 da parte del conducente deve essere documentata attraverso il modulo in formato elettronico e stampabile allegato alla [decisione 2007/230/CE](#)**, vale a dire il modulo di attestazione europeo già in uso in passato e per il quale l'Associazione ha suggerito di mantenerne l'uso laddove utile ([si consulti circolare Anav 185/2020](#)).

In attesa di ulteriori precisazioni ministeriali in ordine all'indirizzo di accertamento e controllo, l'Ufficio Lavoro, relazioni industriali e affari europei dell'Associazione resta a disposizione per ogni utile chiarimento (galantino@anav.it; magini@anav.it; proietti@anav.it).

Cordiali saluti.

IL DIRETTORE GENERALE

Tullio Tulli

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Tullio Tulli', written in a cursive style.