



## **Domande e risposte sul distacco dei conducenti ai sensi della direttiva (UE) 2020/1057 nel contesto del trasporto di merci<sup>1</sup>**

***CLAUSOLA DI ESCLUSIONE DELLA RESPONSABILITÀ: la presente guida è stata preparata dai servizi della Commissione e non impegna la Commissione europea. Solo la Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a fornire un'interpretazione autentica del diritto dell'Unione.***

### **CRITERI GENERALI per determinare in quali circostanze un conducente debba o no considerarsi distaccato ai sensi della direttiva (UE) 2020/1057**

La direttiva (UE) 2020/1057<sup>2</sup> (in seguito anche "la direttiva") fissa norme specifiche riguardo alla direttiva 96/71/CE<sup>3</sup> e alla direttiva 2014/67/UE<sup>4</sup>, che sono entrambe atti legislativi concernenti il distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi. Essa distingue i tipi di operazioni di trasporto cui dovrebbero applicarsi le norme sul distacco da quelli cui tali norme non dovrebbero applicarsi. Il criterio generale per effettuare tale distinzione è il grado di connessione con il territorio dello Stato membro ospitante<sup>5</sup>.

Più specificamente, dalla direttiva (UE) 2020/1057 si evince che i conducenti che effettuano operazioni di trasporto in Stati membri diversi da quello in cui è stabilito il datore di lavoro del conducente sono **distaccati** quando effettuano le seguenti operazioni:

- 
- <sup>1</sup> Questa guida contempla esclusivamente domande e risposte sul distacco dei conducenti nel contesto del trasporto di merci su strada. Sullo stesso argomento verrà preparata una serie differente di domande e risposte concernenti le norme sul trasporto di passeggeri.
  - <sup>2</sup> 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 (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 49).
  - <sup>3</sup> Direttiva 96/71/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU L 18 del 21.1.1997, pag. 1).
  - <sup>4</sup> Direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno (GU L 159 del 28.5.2014, pag. 11).
  - <sup>5</sup> Considerando 9 della direttiva (UE) 2020/1057: "*Tali norme settoriali sul distacco dovrebbero basarsi sull'esistenza di un legame sufficiente tra il conducente e il servizio prestato con il territorio dello Stato membro ospitante. Per agevolare l'esecuzione di dette norme si dovrebbe operare una distinzione tra i diversi tipi di operazioni di trasporto in funzione del grado di connessione con il territorio dello Stato membro ospitante.*"

- 1) operazioni di **cross-trade**<sup>6</sup> – ossia operazioni di trasporto effettuate tra due Stati membri, oppure tra uno Stato membro e un paese terzo, nessuno dei quali è il paese di stabilimento<sup>7</sup> del trasportatore che effettua tali operazioni;
- 2) trasporti di **cabotaggio** – ossia trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi, a titolo temporaneo, sul territorio di uno Stato membro da un trasportatore stabilito in un altro Stato membro<sup>8</sup>.

Il conducente **non** è considerato **distaccato** quando effettua:

- 1) operazioni di trasporto **bilaterale internazionale**<sup>9</sup> – ossia operazioni di trasporto basate su un contratto di trasporto dallo Stato membro in cui è stabilito il trasportatore (Stato membro di stabilimento) a un altro Stato membro o a un paese terzo, o da un altro Stato membro o paese terzo allo Stato membro di stabilimento;
- 2) **limitate attività aggiuntive di carico e/o scarico**<sup>10</sup> (ossia operazioni di cross-trade secondo la descrizione di cui sopra) effettuate nell'ambito di operazioni bilaterali negli Stati membri o paesi terzi che il conducente attraversa;
- 3) **transito**<sup>11</sup> attraverso il territorio di uno Stato membro senza effettuare operazioni di carico o di scarico;
- 4) **tragitto stradale iniziale o terminale di un'operazione di trasporto combinato**<sup>12</sup>, quale definita nella direttiva 92/106/CEE del Consiglio<sup>13</sup>, se il tragitto stradale consiste di per sé in un'operazione di trasporto bilaterale internazionale.

## **OBBLIGHI AMMINISTRATIVI del trasportatore prima, durante e dopo il distacco**

La direttiva (UE) 2020/1057, all'articolo 1, paragrafi 11 e 12, specifica gli obblighi amministrativi che i trasportatori devono adempiere per dimostrare la conformità alle norme sul distacco dei conducenti.

**Prima del distacco il trasportatore deve:**

- trasmettere una dichiarazione di distacco alle autorità dello Stato membro in cui il conducente è distaccato;
- al più tardi all'inizio del distacco;
- utilizzando l'interfaccia pubblica multilingue connessa al sistema di informazione del mercato interno (IMI).

**La comunicazione di distacco deve contenere:**

---

<sup>6</sup> Definite ai considerando 12 e 13 della direttiva come "operazioni di trasporto internazionale non bilaterale".

<sup>7</sup> Per la definizione di Stato membro di stabilimento cfr. l'articolo 2, punto 8, del regolamento (CE) n. 1071/2009.

<sup>8</sup> Le operazioni di cabotaggio relative al trasporto di merci sono definite nella direttiva mediante un riferimento al regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

<sup>9</sup> Considerando 10 e articolo 1, paragrafi 3 e 4, della direttiva (UE) 2020/1057.

<sup>10</sup> Articolo 1, paragrafo 3, terzo comma, della direttiva (UE) 2020/1057.

<sup>11</sup> Considerando 11 e articolo 1, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2020/1057.

<sup>12</sup> Considerando 12 e articolo 1, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2020/1057.

<sup>13</sup> 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 (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38).

1. l'identità del trasportatore, almeno sotto forma di numero della licenza comunitaria qualora tale numero sia disponibile;
2. i recapiti di un gestore dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti nello Stato membro ospitante in cui i servizi sono prestati e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;
3. l'identità, l'indirizzo del luogo di residenza e il numero della patente di guida del conducente;
4. la data di inizio del contratto di lavoro del conducente e la legge ad esso applicabile;
5. le date di inizio e di fine distacco previste;
6. il numero di targa dei veicoli a motore;
7. i servizi di trasporto effettuati (ad esempio trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporto di cabotaggio).

**Durante il distacco il trasportatore deve:**

- assicurare che i conducenti abbiano a disposizione i documenti seguenti:
  - la dichiarazione di distacco in formato cartaceo o elettronico;
  - la prova delle operazioni di trasporto che si svolgono nello Stato membro ospitante, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR);
  - le registrazioni del tachigrafo (in particolare i simboli degli Stati membri in cui il conducente ha effettuato operazioni di trasporto).

**Dopo il distacco il trasportatore deve:**

- entro otto settimane dalla data in cui ha ricevuto la richiesta da parte dello Stato membro ospitante, inviare mediante l'interfaccia pubblica connessa all'IMI i documenti richiesti, come:
  - le registrazioni del tachigrafo;
  - le lettere di vettura;
  - la documentazione riguardante la retribuzione percepita dal conducente relativamente al periodo di distacco;
  - il contratto di lavoro;
  - i prospetti orari relativi alle attività di lavoro del conducente;
  - le prove del pagamento della retribuzione percepita dal conducente.






Le autorità degli Stati membri non possono imporre ai trasportatori obblighi amministrativi aggiuntivi oltre a quelli specificati nella direttiva per verificare la conformità alle disposizioni della direttiva stessa.






## SCENARI DI OPERAZIONI DI TRASPORTO

Le sezioni seguenti spiegano e illustrano il modo in cui le norme sul distacco si applicano nei diversi scenari di operazioni di trasporto:

- I. BILATERALE
- II. CROSS-TRADE
- III. CABOTAGGIO
- IV. TRANSITO
- V. SPOSTAMENTI A VUOTO

**Legenda:**

-  Inizio del trasporto e carico
-  Scarico e fine del trasporto
-  Carico della prima operazione aggiuntiva
-  Scarico della prima operazione aggiuntiva
-  Carico della seconda operazione aggiuntiva

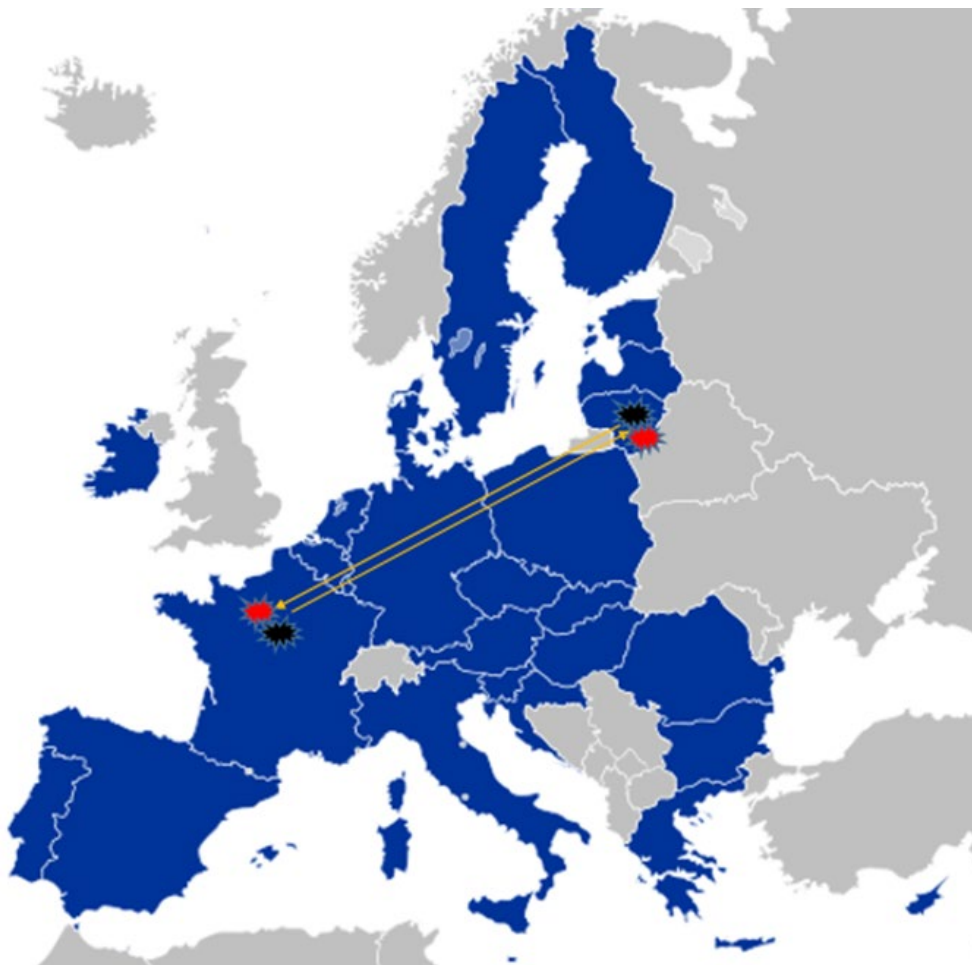
-  Scarico della seconda operazione aggiuntiva
-  Operazione bilaterale
-  Operazione di trasporto aggiuntiva esentata
-  Operazione di trasporto non esentata
-  Transito/Spostamento a vuoto

## I. BILATERALE

### 1. Quali sono le operazioni di trasporto bilaterale internazionale esentate dalle norme sul distacco?

#### **Scenario 1: due operazioni bilaterali**

*Un conducente che lavora per un'impresa stabilita in Lituania (LT) guida un autocarro carico di merci da Vilnius (LT) a Parigi (FR). Il conducente scarica tutte le merci a Parigi. Per il viaggio di ritorno il conducente carica a Parigi merci da consegnare a Vilnius (LT).*



Conclusioni: il conducente ha effettuato due operazioni di trasporto bilaterale: una dalla Lituania (Stato membro di stabilimento) alla Francia (paese ospitante) e una di ritorno dalla Francia alla Lituania. Di conseguenza, durante l'intero viaggio il conducente non è soggetto alle norme sul distacco.

## **Scenario 2: operazioni bilaterali con tre luoghi di scarico**

*Un conducente che lavora per un'impresa stabilita in Lituania (LT) riempie un autocarro con un carico completo di merci a Vilnius (LT). Guida fino a Berlino (DE), dove scarica un terzo delle merci, e prosegue poi per Anversa (BE) per scaricare un altro terzo delle merci. Successivamente si dirige a Lione (FR) ove scarica il rimanente terzo delle merci.*

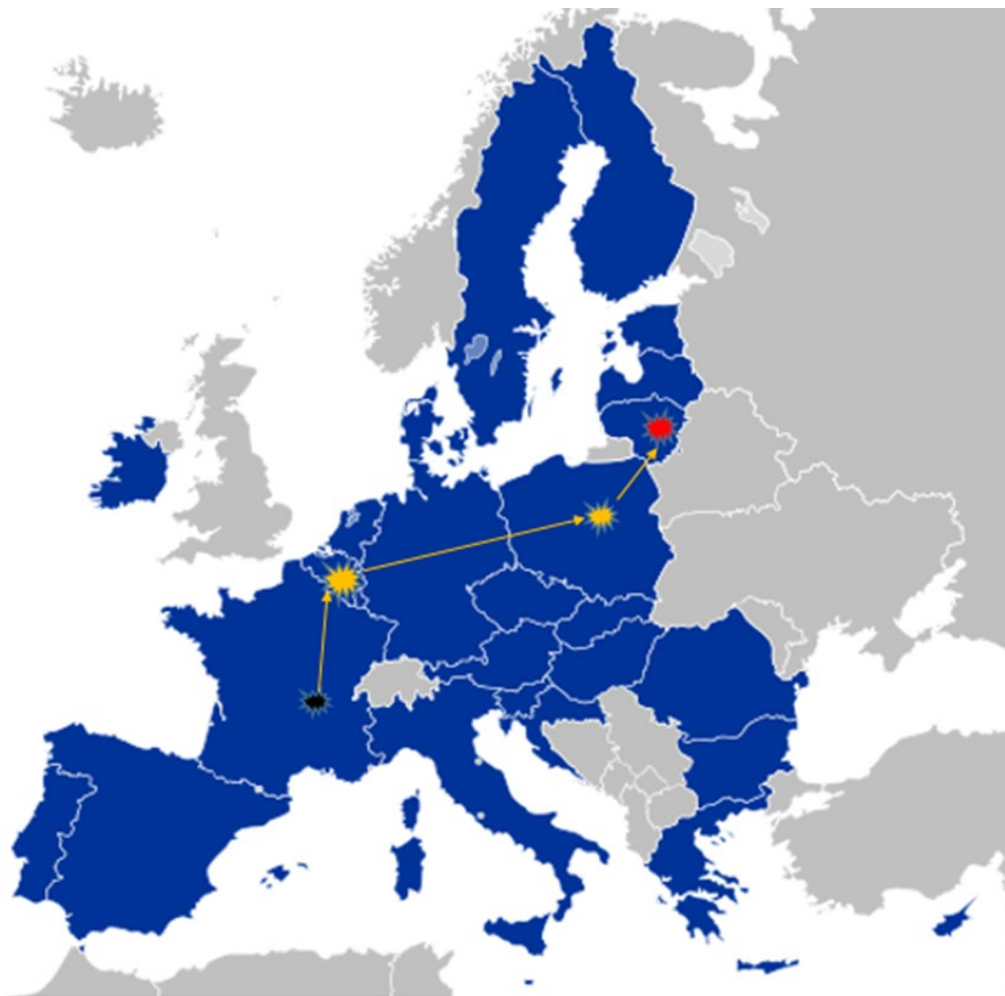


Conclusioni: il conducente ha effettuato tre operazioni bilaterali nell'ambito di un unico viaggio. Il viaggio è iniziato con il caricamento delle merci fino a riempire l'autocarro in Lituania (Stato membro di stabilimento); le merci sono state poi scaricate in tre paesi diversi (scarico parziale delle merci in Germania, Belgio, Francia). Poiché è possibile effettuare varie operazioni di trasporto bilaterale esentate (ciascuna delle quali forma oggetto di una lettera di vettura separata) durante un unico viaggio<sup>14</sup>, il conducente non è soggetto alle norme sul distacco per l'intera durata del viaggio.

<sup>14</sup> Considerando 10 della direttiva (UE) 2020/1057: "Quando un conducente effettua operazioni di trasporto bilaterale dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa ("Stato membro di stabilimento") al territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo, o di ritorno allo Stato membro di stabilimento, la natura del servizio è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento. È possibile che un conducente intraprenda varie operazioni di trasporto bilaterale durante un unico viaggio".

### **Scenario 3: operazioni bilaterali con tre luoghi di carico**

*Dopo aver effettuato le operazioni descritte nello scenario 2, tornando in Lituania il conducente che lavora per l'impresa stabilita in Lituania (LT) carica di merci un terzo dell'autocarro a Lione (FR). Guida fino a Bruxelles (BE), dove carica di merci un altro terzo dell'autocarro, e prosegue poi per Varsavia (PL) per caricare di merci il rimanente terzo. Successivamente si dirige a Vilnius (LT) ove scarica tutte le merci.*



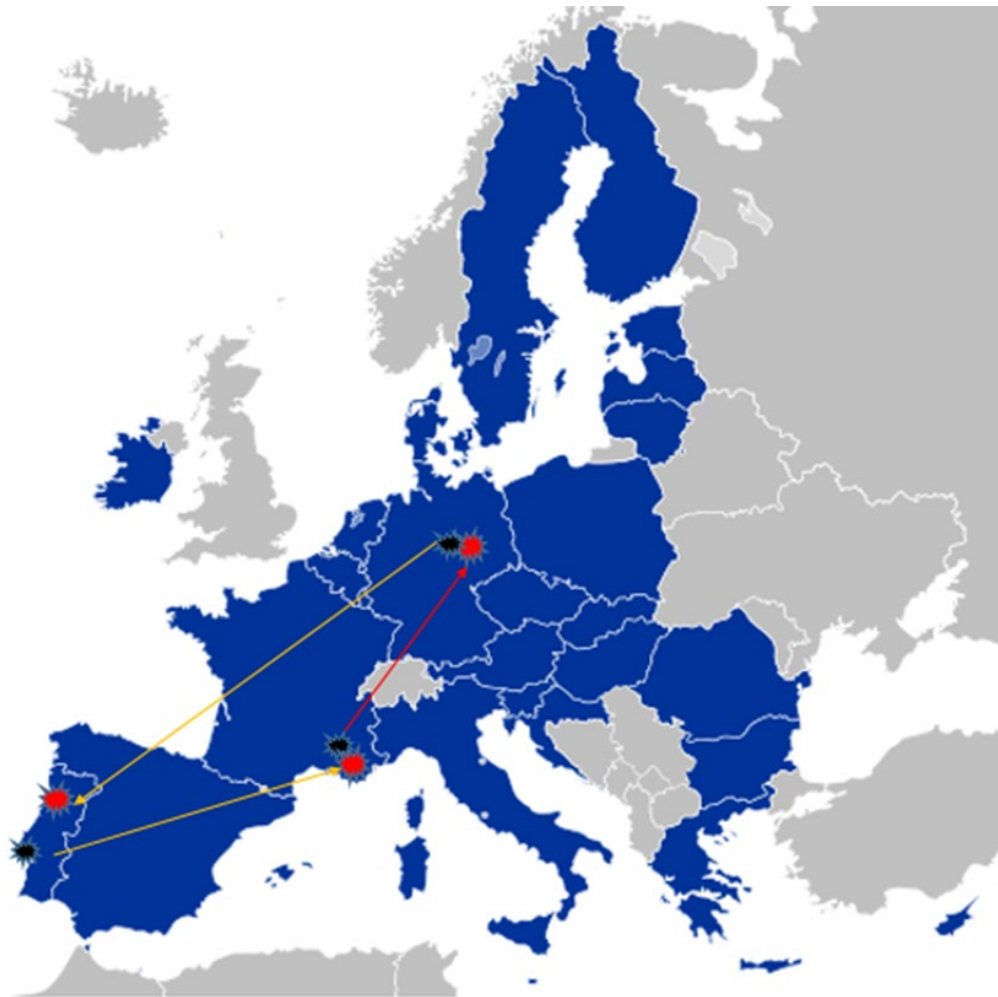
Conclusioni: il conducente ha effettuato tre operazioni bilaterali durante un unico viaggio di ritorno verso lo Stato membro di stabilimento. Poiché è possibile effettuare varie operazioni di trasporto bilaterale esentate (ciascuna delle quali forma oggetto di una lettera di vettura separata) durante un unico viaggio, il conducente non è soggetto alle norme sul distacco per l'intera durata del viaggio.

## II. CROSS-TRADE

### 2. I conducenti che effettuano operazioni di cross-trade sono soggetti alle norme sul distacco dei conducenti?

#### Scenario 4: cross-trade fra due operazioni bilaterali

Un conducente che lavora per un'impresa stabilita in Portogallo (PT) guida un autocarro carico di merci da Lisbona (PT) a Marsiglia (FR). Il conducente scarica le merci a Marsiglia. A Marsiglia (FR) il conducente riempie l'autocarro con un carico completo di merci che scarica a Berlino (DE). A Berlino il conducente riempie l'autocarro con un carico completo di merci che scarica a Porto (PT).



Conclusioni: il conducente ha effettuato due operazioni bilaterali distinte e un'operazione di cross-trade. La prima operazione bilaterale è iniziata in Portogallo (Stato membro di stabilimento) con il carico delle merci e si è conclusa in Francia con lo scarico di tali merci. La seconda operazione bilaterale ha avuto luogo a partire dal carico delle merci in Germania fino allo scarico delle stesse in Portogallo (Stato membro di stabilimento). Durante le due operazioni bilaterali il conducente non è soggetto alle norme sul distacco. L'operazione di carico delle merci in Francia e di scarico in Germania è un'operazione di cross-trade non collegata ad alcuna delle due operazioni bilaterali. Il distacco del conducente in Francia inizia pertanto dopo la fine dell'operazione bilaterale, quando il conducente comincia il viaggio verso il punto di carico ove saranno caricate le merci da trasportare nel contesto dell'operazione di cross-trade. Il distacco in Francia si conclude quando il conducente lascia il territorio francese. Successivamente il conducente è considerato distaccato in Germania, dall'ingresso in territorio tedesco fino allo scarico delle merci in quello Stato membro.



### **Scenario 5: cross-trade fra un'operazione bilaterale e uno spostamento a vuoto**

*Un conducente che lavora per un'impresa stabilita in Portogallo (PT) riempie l'autocarro con un carico completo di merci a Lisbona (PT) e guida fino a Berlino (DE), dove le merci vengono scaricate. A Berlino (DE) il conducente riempie completamente l'autocarro con altre merci che scarica a Madrid (ES). Successivamente il conducente ritorna con l'autocarro vuoto da Madrid (ES) al proprio Stato membro di stabilimento (PT).*



Conclusioni: il conducente ha effettuato un'operazione di trasporto bilaterale dal Portogallo alla Germania, un'operazione di cross-trade dalla Germania alla Spagna e uno spostamento a vuoto nel viaggio di ritorno dalla Spagna al Portogallo. Il distacco del conducente in Germania inizia dopo la fine dell'operazione bilaterale, quando il conducente comincia il viaggio verso il punto di carico ove saranno caricate le merci da trasportare nel contesto dell'operazione di cross-trade dalla Germania alla Spagna. Il distacco in Germania si conclude quando il conducente lascia il territorio tedesco. Il conducente è poi considerato distaccato in Spagna a partire dal momento in cui entra nel territorio spagnolo e fino a quando le merci trasportate dalla Germania nell'ambito dell'operazione di cross-trade sono state scaricate e il conducente ha concluso l'operazione di cross-trade. Lo spostamento a vuoto nel viaggio di ritorno attraverso il territorio della Spagna non è considerato un distacco. Il conducente non è considerato distaccato in Francia, paese attraverso il quale transita durante il viaggio bilaterale dal Portogallo alla Germania e durante l'operazione di cross-trade dalla Germania alla Spagna.

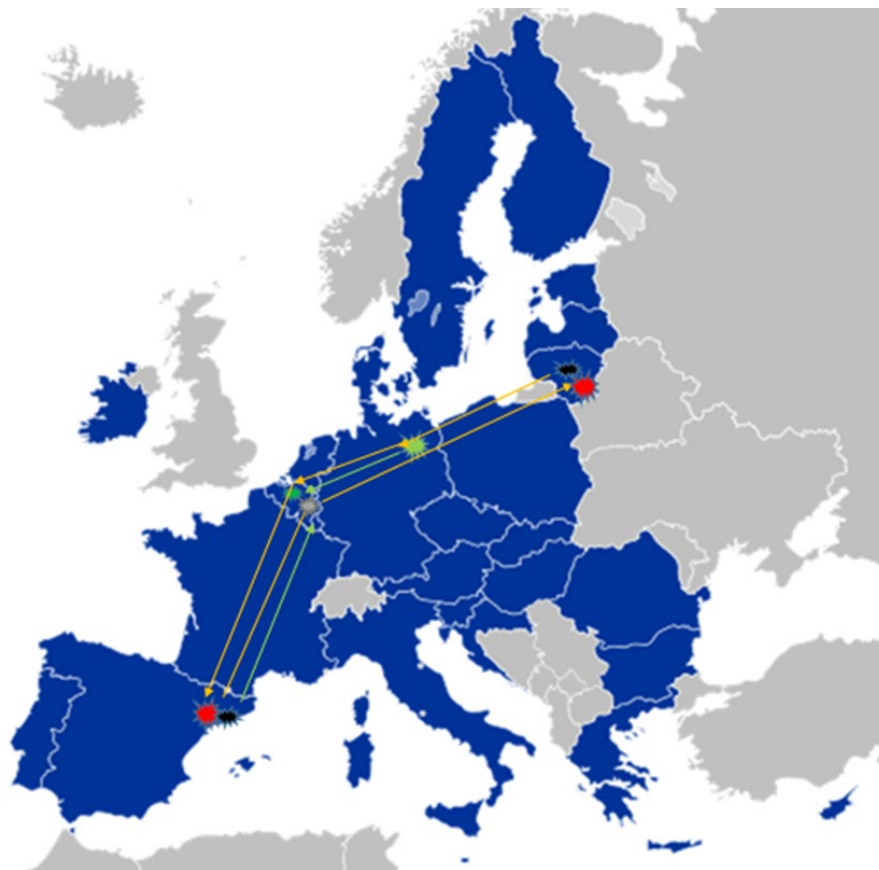
### **3. Quali sono le limitate attività di carico e/o scarico aggiuntive esentate dalle norme sul distacco?**

Il conducente è esentato dalle norme sul distacco qualora, nel contesto di un'operazione di trasporto bilaterale in corso, effettui anche **un'attività "cross-trade"** di carico e/o scarico nello Stato membro o paese terzo che attraversa, a condizione che il conducente non carichi merci per poi scaricarle nello stesso Stato membro.

Ciò è possibile, per esempio, qualora il conducente effettui un'operazione bilaterale senza aver riempito l'autocarro con un carico completo e, per sfruttare al massimo la capacità di carico del veicolo, carichi merci aggiuntive lungo il percorso. Il conducente può effettuare un'operazione di cross-trade esentata (ossia un'attività aggiuntiva di carico e/o scarico) durante un'operazione bilaterale dallo Stato membro di stabilimento allo Stato membro ospitante. Qualora si effettuino due operazioni bilaterali consecutive da e verso lo Stato membro di stabilimento, nel corso di ciascuna delle due operazioni è possibile effettuare un'operazione di cross-trade aggiuntiva esentata. Si tratta della cosiddetta **norma 1+1**.

### **Scenario 6: due operazioni bilaterali con due cross-trade (1+1)**

*Un conducente che lavora per un'impresa stabilita in Lituania (LT) carica a metà un autocarro a Vilnius (LT) con merci da consegnare a Barcellona (ES). Il conducente sosta a Berlino (DE) e carica la rimanente metà dell'autocarro con merci differenti. Parte quindi per Bruxelles (BE), ove scarica le merci caricate a Berlino (DE). Successivamente continua il viaggio e scarica a Barcellona (ES) le merci caricate a Vilnius (LT). Per l'operazione bilaterale di ritorno il conducente riempie l'autocarro con un carico completo di merci a Barcellona (ES). Sosta a Bruxelles per scaricare metà delle merci. Continua quindi verso Vilnius (LT) per scaricare la rimanente metà delle merci.*



Conclusioni: il conducente ha effettuato due operazioni di trasporto bilaterale con una attività aggiuntiva di carico e/o scarico (cross-trade) durante ciascuna operazione bilaterale. La prima operazione bilaterale è stata effettuata dalla Lituania alla Spagna, con una attività aggiuntiva esentata (ossia il carico delle merci in Germania e lo scarico delle stesse merci in Belgio). La seconda operazione bilaterale (quella di ritorno) è stata effettuata dalla Spagna alla Lituania, anch'essa con una attività aggiuntiva esentata (ossia il carico delle merci in Spagna e lo scarico di una parte di tali merci in Belgio). Il conducente non è soggetto alle norme sul distacco per l'intero viaggio.

Si noti che una singola attività aggiuntiva esentata può comprendere:

- un'attività di carico;
- un'attività di scarico; oppure
- un'attività di carico e scarico

come specificato all'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva (UE) 2020/1057.

4. È possibile per il conducente intraprendere due attività aggiuntive esentate durante un'operazione di trasporto bilaterale di ritorno verso lo Stato membro di stabilimento, se durante l'operazione bilaterale dallo Stato membro di stabilimento non è stata effettuata alcuna attività aggiuntiva?

Sì; qualora il conducente non abbia sfruttato la possibilità di effettuare un'attività aggiuntiva esentata di carico e/o scarico (cross-trade) durante l'operazione di trasporto bilaterale dallo Stato membro di stabilimento, e tale operazione sia seguita da un'operazione bilaterale di ritorno verso lo Stato membro di stabilimento, è possibile effettuare, durante tale operazione bilaterale di ritorno, due attività aggiuntive esentate di carico e/o scarico (cross-trade). Si tratta della cosiddetta **norma 0+2**.

#### **Scenario 7: una operazione bilaterale con due cross-trade (0+2)**

*Un conducente che lavora per un'impresa stabilita in Lituania (LT) carica completamente un autocarro a Vilnius (LT) con merci che consegna a Madrid (ES).*

*A Madrid (ES) il conducente riempie l'autocarro con un carico completo di merci. Sosta poi a Bruxelles (BE) per scaricare un quarto di tali merci. Successivamente guida fino a Berlino (DE) e scarica un quarto delle merci. Continua quindi verso Vilnius (LT) per scaricare la rimanente metà delle merci.*



Conclusioni: il conducente ha effettuato due operazioni di trasporto bilaterale con due attività aggiuntive di scarico (cross-trade) durante l'operazione bilaterale di ritorno. La prima operazione bilaterale è stata effettuata dalla Lituania verso la Spagna, senza attività aggiuntive intermedie. La seconda operazione bilaterale (quella di ritorno) è stata effettuata dalla Spagna verso la Lituania, con due attività aggiuntive esentate (ossia operazioni di cross-trade tra Spagna e Belgio e tra Spagna e Germania consistenti in due

attività aggiuntive di scarico). Il conducente non è soggetto alle norme sul distacco per l'intero viaggio.

**Scenario 8: una operazione bilaterale con due cross-trade (0+2)**

*Un conducente che lavora per un'impresa stabilita in Lituania (LT) carica completamente un autocarro a Vilnius (LT) con merci che consegna a Barcellona (ES). Carica a metà l'autocarro con merci a Barcellona (ES) e poi sosta a Lione (FR), ove carica l'altra metà dell'autocarro con un altro tipo di merci. Successivamente guida fino a Bruxelles (BE) ove scarica le merci caricate a Lione (FR). Il conducente continua poi fino a Berlino (DE) per caricare metà dell'autocarro con altre merci, che vengono scaricate a Varsavia (PL). Prosegue poi fino a Vilnius (LT) dove scarica le merci caricate a Barcellona (ES).*



Conclusioni: il conducente ha effettuato due operazioni di trasporto bilaterale con due attività aggiuntive, ciascuna delle quali consiste in un'attività di carico e scarico (cross-trade) durante l'operazione bilaterale di ritorno. La prima operazione bilaterale è stata effettuata dalla Lituania verso la Spagna, senza attività aggiuntive. La seconda operazione bilaterale (quella di ritorno) è stata effettuata dalla Spagna verso la Lituania, con due attività aggiuntive esentate (ossia operazioni di cross-trade tra Francia e Belgio e tra Germania e Polonia, consistenti entrambe in un'attività aggiuntiva di carico e scarico). Il conducente non è soggetto alle norme sul distacco per l'intero viaggio.

**5. Qualora nel contesto di una operazione di trasporto bilaterale sia effettuata più di una attività aggiuntiva, quale di tali attività è esentata e quale è soggetta alle norme sul distacco?**

Qualora nel contesto di un'operazione bilaterale in corso si effettuino molteplici operazioni di cross-trade, la **prima attività** (nel caso della norma 1+1) oppure le **prime due attività** (nel caso della norma 0+2) sono esentate dalle norme sul distacco. Di conseguenza, qualora il trasportatore effettui una terza attività aggiuntiva (nello scenario 1+1 o in quello 0+2), o altre ancora, tali attività aggiuntive non sono più esentate e sono quindi soggette alle norme sul distacco.

**Scenario 9: operazione bilaterale con un cross-trade esentato e un cross-trade non esentato**

*Un conducente che lavora per un'impresa stabilita in Lituania (LT) carica a metà un autocarro a Vilnius (LT) con merci da consegnare a Madrid (ES). Durante il viaggio verso Madrid sosta a Varsavia (PL) per caricare l'altra metà dell'autocarro con altre merci da consegnare a Berlino (DE). A Berlino (DE), dopo aver scaricato le merci provenienti da Varsavia, il conducente carica metà dell'autocarro con un altro tipo di merci da scaricare a Bruxelles (BE). Successivamente guida fino a Madrid (ES) ove scarica le merci caricate a Vilnius (LT).*



Conclusioni: il conducente ha effettuato un'operazione di trasporto bilaterale (dalla Lituania alla Spagna) e due attività aggiuntive di carico e scarico (operazioni di cross-trade) durante tale operazione bilaterale. La prima attività aggiuntiva (carico di merci in Polonia e scarico delle stesse merci in Germania) è esentata dalle norme sul distacco, mentre la seconda attività aggiuntiva (carico delle merci in Germania e scarico delle stesse merci in Belgio) è soggetta alle norme sul distacco. Il motivo è che il conducente ha già sfruttato la possibilità di effettuare una attività aggiuntiva di carico e scarico esentata. La situazione di distacco inizia ad applicarsi con il carico delle merci a Berlino (DE) e si conclude quando le stesse merci sono scaricate a Bruxelles (BE), poiché il conducente riprende allora l'operazione bilaterale esentata dalle norme sul distacco. Di conseguenza il conducente è considerato distaccato in Germania dal momento in cui carica le merci a Berlino; il distacco si conclude quando il conducente lascia il territorio tedesco. Successivamente il conducente è considerato distaccato in Belgio dall'ingresso in territorio belga

fino allo scarico delle merci a Bruxelles. Dopo aver scaricato le merci a Bruxelles, il conducente riprende l'operazione bilaterale che è esentata dalle norme sul distacco.

### III. CABOTAGGIO

#### **Scenario 10: due operazioni bilaterali + cabotaggio**

*Un conducente che lavora per un'impresa stabilita in Portogallo (PT) carica completamente un autocarro a Lisbona (PT) con merci che consegna ad Amburgo (DE). Dopo aver scaricato le merci ad Amburgo (DE), il conducente carica completamente l'autocarro con altre merci che scarica a Monaco (DE). A Monaco (DE) il conducente carica completamente l'autocarro con merci da consegnare a Lisbona (PT).*



Conclusioni: il conducente ha effettuato due operazioni bilaterali (una dal Portogallo alla Germania e un'altra dalla Germania nuovamente verso il Portogallo) e una operazione di cabotaggio in Germania. Il conducente è considerato distaccato in Germania. La situazione di distacco inizia dopo la fine dell'operazione bilaterale (scarico delle merci ad Amburgo), quando il conducente inizia il viaggio verso il punto di carico per caricare le merci dell'operazione di cabotaggio in Germania. Il distacco continua per tutto lo svolgimento dell'operazione di cabotaggio e si conclude quando le merci sono scaricate e l'operazione di cabotaggio è portata a termine. Il conducente non è considerato distaccato in Germania per la parte del viaggio successiva alla fine dell'operazione di cabotaggio e quando inizia a lavorare per l'operazione bilaterale di ritorno (ossia guida verso il punto di carico, carica le merci per l'operazione bilaterale e le trasporta attraverso il territorio tedesco).



## IV. TRANSITO

### 6. Cosa si intende per "transito"? Si tratta di un'attività che esula dall'ambito di applicazione delle norme sul distacco?

Il concetto di transito è caratterizzato dal fatto che il conducente attraversa il territorio di uno Stato membro senza caricare o scaricare merci. La qualificazione relativa alla presenza del conducente in transito in uno Stato membro non è quindi condizionata dalle soste connesse, ad esempio, a motivi igienici, al rifornimento, a interruzioni di lavoro o a periodi di riposo<sup>15</sup>. Di conseguenza una situazione di transito esula dall'ambito di applicazione delle norme sul distacco.

#### **Scenario 11: transito + operazione bilaterale + cross-trade + transito**

*Un conducente che lavora per un'impresa stabilita in Portogallo (PT) carica completamente un autocarro a Lisbona (PT) con merci da consegnare a Madrid (ES). A Madrid (ES) il conducente carica completamente l'autocarro con merci da consegnare a Dortmund (DE). Dopo la consegna a Dortmund, il conducente torna con l'autocarro vuoto a Lisbona (PT).*



Conclusioni: il conducente ha effettuato una operazione bilaterale dal Portogallo alla Spagna, una operazione di cross-trade dalla Spagna alla Germania e uno spostamento a vuoto dalla Germania nuovamente verso il Portogallo. Il conducente non è considerato distaccato in Spagna per la parte del viaggio effettuata nell'ambito dell'operazione bilaterale. Il distacco del conducente in Spagna inizia dopo la fine dell'operazione bilaterale (scarico delle merci a Madrid), quando il conducente comincia il viaggio verso il punto di carico ove saranno caricate le merci per l'operazione di cross-trade dalla Spagna alla Germania. Il distacco in Spagna si conclude quando il conducente lascia il territorio spagnolo. Il conducente è poi considerato distaccato in Germania a partire dal momento in cui entra nel territorio tedesco fino a quando ne esce, alla fine dell'operazione di cross-trade in Germania. Il conducente non è considerato distaccato in Germania durante il percorso a vuoto effettuato per tornare in Portogallo, dopo la conclusione dell'operazione di cross-trade. Il conducente non è considerato distaccato né in Francia né in Belgio poiché si limita a transitare nei territori di questi paesi per effettuare l'operazione di cross-trade.

<sup>15</sup> Considerando 11 della direttiva (UE) 2020/1057.

## V. SPOSTAMENTI A VUOTO

### 7. *Uno spostamento a vuoto è equivalente al "transito"?*

No. Una situazione di transito è sempre esentata dalle norme sul distacco, mentre uno spostamento a vuoto<sup>16</sup> è esentato se viene effettuato in relazione a un'operazione bilaterale, ma non è esentato se viene effettuato in relazione a un'operazione di cabotaggio oppure a un'operazione internazionale non bilaterale soggetta alle norme sul distacco (cross-trade).

In linea di principio il distacco si conclude con lo scarico delle merci trasportate nell'ambito dell'operazione soggetta alle norme sul distacco (ad esempio il cabotaggio o il cross-trade). La classificazione del successivo spostamento a vuoto come distacco o esentato dal distacco dipende dal fatto che la nuova operazione, in cui si svolge lo spostamento a vuoto, sia soggetta o no alle norme sul distacco. In tale contesto è importante notare che il conducente non è considerato distaccato se, dopo aver scaricato le merci nell'ambito dell'operazione soggetta alle norme sul distacco, effettua uno spostamento a vuoto per tornare al proprio Stato membro di stabilimento.

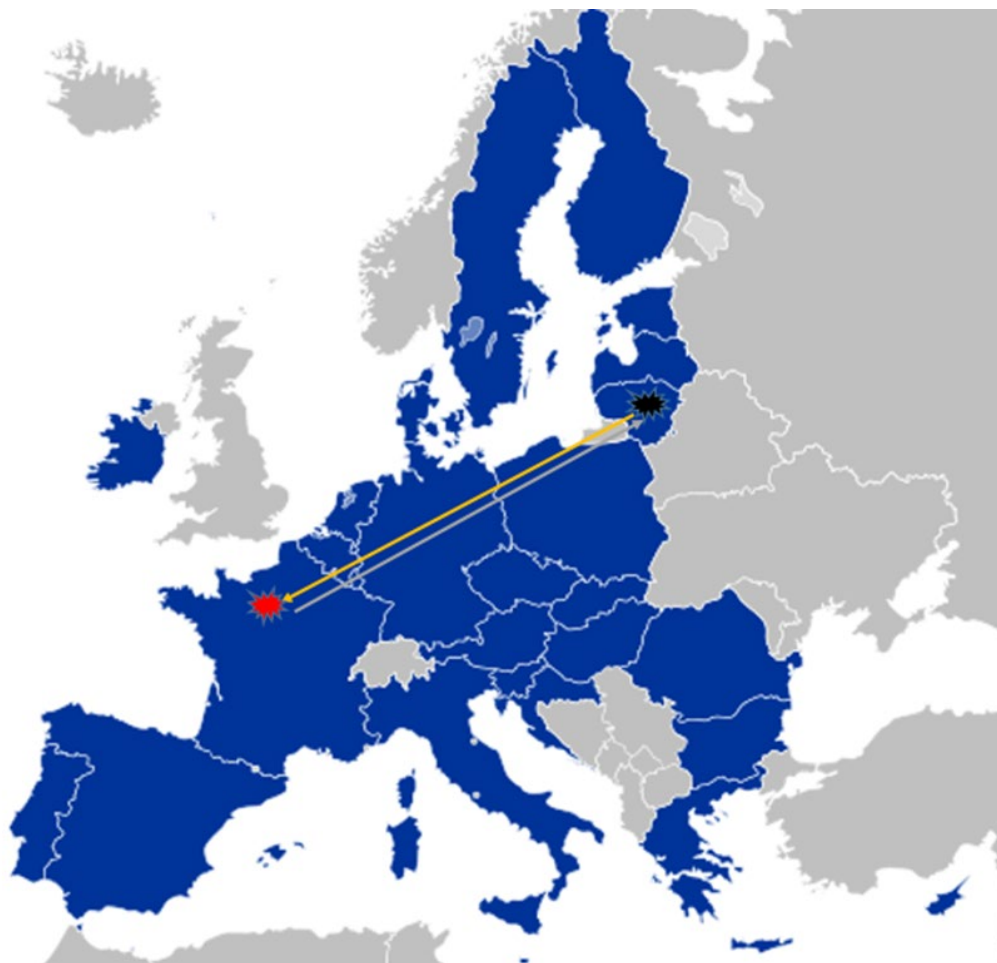
---

<sup>16</sup> Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1072/2009, s'intende per "trasporti internazionali":

- a) gli spostamenti dei veicoli a carico i cui punti di partenza e d'arrivo siano situati in due Stati membri diversi, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;
- b) gli spostamenti dei veicoli a carico da uno Stato membro verso un paese terzo e viceversa, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;
- c) gli spostamenti dei veicoli a carico tra paesi terzi, con transito nel territorio di uno o più Stati membri; oppure
- d) gli spostamenti a vuoto relativi ai trasporti di cui alle lettere a), b) e c).

**Scenario 12: operazione bilaterale + spostamento a vuoto**

*Un conducente che lavora per un'impresa stabilita in Lituania (LT) carica completamente un autocarro a Vilnius (LT) con merci che scarica a Parigi (FR). Il conducente ritorna con l'autocarro vuoto dalla Francia (FR) alla Lituania (LT).*



Conclusioni: il conducente ha effettuato una operazione di trasporto bilaterale dalla Lituania alla Francia, seguita da uno spostamento a vuoto nel ritorno dalla Francia alla Lituania. Il conducente non è considerato distaccato per l'intero viaggio: né durante l'operazione bilaterale verso la Francia, né durante lo spostamento a vuoto effettuato, dopo la fine dell'operazione bilaterale dallo Stato membro di stabilimento, per tornare a quello Stato membro.

**Scenario 13: due operazioni bilaterali + uno spostamento a vuoto**

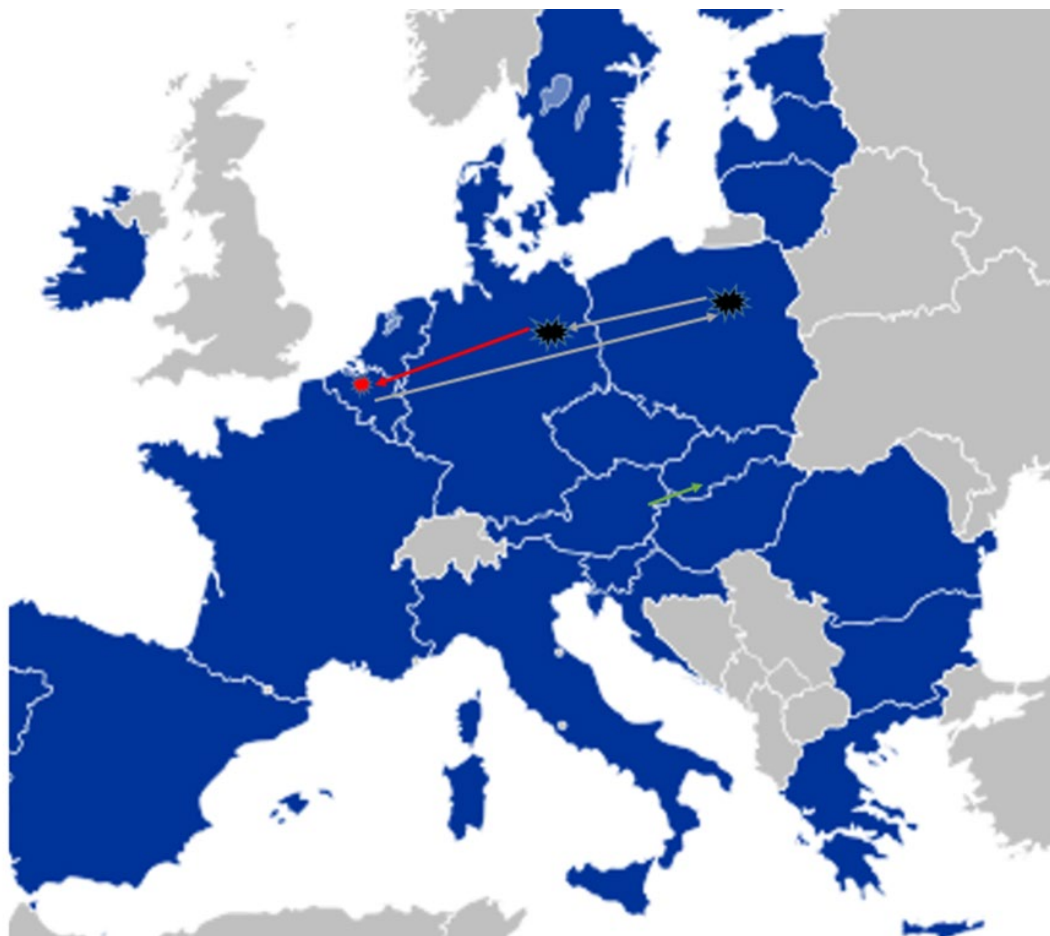
*Un conducente che lavora per un'impresa stabilita in Lituania (LT) carica a Vilnius (LT) merci che scarica a Parigi (FR). Il conducente guida con l'autocarro vuoto da Parigi (FR) ad Anversa (BE). Ad Anversa (BE) il conducente carica merci che scarica a Vilnius (LT).*



Conclusioni: il conducente ha effettuato due operazioni di trasporto bilaterale e uno spostamento a vuoto tra le due operazioni. La prima operazione bilaterale ha avuto luogo dalla Lituania alla Francia, mentre la seconda si è svolta dal Belgio alla Lituania. Lo svolgimento dello spostamento a vuoto tra Francia e Belgio dovrebbe essere considerato connesso alla seconda operazione di trasporto bilaterale iniziata in Belgio; ciò significa che le norme sul distacco non si applicano. Di conseguenza durante tutte queste operazioni il conducente non dev'essere considerato distaccato.

#### **Scenario 14: due spostamenti a vuoto + un cross-trade**

*Un conducente che lavora per un'impresa con sede in Polonia (PL) effettua uno spostamento a vuoto da Varsavia (PL) a Berlino (DE). A Berlino (DE) il conducente carica completamente l'autocarro con merci che scarica a Bruxelles (BE). Il conducente ritorna con l'autocarro vuoto da Bruxelles (BE) a Varsavia (PL).*



Conclusioni: il conducente ha effettuato due spostamenti a vuoto distinti e una operazione di cross-trade fra i due spostamenti. Il primo spostamento a vuoto tra Polonia e Germania è stato seguito da un'operazione di cross-trade fra Germania e Belgio, seguita a sua volta da uno spostamento a vuoto nel ritorno dal Belgio alla Polonia. Lo spostamento a vuoto dalla Polonia alla Germania è effettuato in connessione con l'operazione di cross-trade iniziata in Germania. Il conducente è quindi considerato distaccato in Germania dal momento dell'ingresso in territorio tedesco fino al momento dell'uscita dal territorio tedesco. Tale periodo comprende lo spostamento con l'autocarro vuoto verso il punto di carico in Germania, il carico delle merci in Germania e il trasporto attraverso il territorio tedesco. Il conducente è poi considerato distaccato in Belgio a partire dal momento in cui entra nel territorio belga fino alla fine dell'operazione di cross-trade in Belgio. Il conducente non è considerato distaccato in Belgio durante lo spostamento a vuoto dopo la fine dell'operazione di cross-trade quando ritorna allo Stato membro di stabilimento. Il conducente non è considerato distaccato nei Paesi Bassi quando effettua l'operazione di cross-trade fra Germania e Belgio poiché si limita a transitare nel territorio neerlandese senza caricare né scaricare merci.

### **Scenario 15: due operazioni bilaterali + cabotaggio + due spostamenti a vuoto**

*Un conducente che lavora per un'impresa stabilita in Germania (DE) carica completamente l'autocarro con merci a Berlino (DE) e guida fino a Parigi (FR) dove scarica tutte le merci. Continua con l'autocarro vuoto fino a Lione (FR), ove carica merci che scarica a Marsiglia (FR). Il conducente viaggia poi con l'autocarro vuoto da Marsiglia (FR) a Nantes (FR). Sulla via del ritorno verso la Germania (DE) il conducente carica completamente l'autocarro a Nantes (FR) con merci che scarica a Berlino (DE).*



Conclusioni: il conducente ha effettuato due operazioni di trasporto bilaterale (dalla Germania alla Francia e dalla Francia alla Germania), una operazione di cabotaggio in Francia e due spostamenti a vuoto in Francia. La prima operazione bilaterale dalla Germania si è conclusa con lo scarico delle merci a Parigi (FR). Il distacco del conducente in Francia inizia dopo la fine di tale operazione bilaterale, allorché inizia il viaggio (spostamento a vuoto) verso il punto di carico ove il conducente carica le merci da trasportare nell'ambito dell'operazione di cabotaggio in Francia. Il distacco in Francia si conclude quando viene portata a termine l'operazione di cabotaggio, poiché successivamente il conducente si dirige con l'autocarro vuoto a caricare merci da consegnare nell'ambito dell'operazione bilaterale dalla Francia alla Germania. Di conseguenza il primo spostamento a vuoto tra Parigi e Lione è soggetto alle norme sul distacco, poiché è connesso con l'operazione di cabotaggio effettuata tra Lione e Marsiglia. Il secondo spostamento a vuoto tra Marsiglia e Nantes è esentato dalle norme sul distacco, poiché è connesso all'operazione bilaterale di ritorno da Nantes (FR) a Berlino (DE), che è esentata dalle norme sul distacco.