

COMMISSIONE EUROPEA

DIREZIONE GENERALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI

Direzione C-Terra

C1- Trasporto su strada

Domande e risposte sul distacco dei conducenti ai sensi della direttiva (UE) 2020/1057 in caso di cambio del conducente e/o del rimorchio nell'ambito del trasporto di merci (1)

DICHIARAZIONE DI NON RESPONSABILITÀ: il presente documento di domande e risposte è stato preparato dai servizi della direzione generale della mobilità e dei trasporti della Commissione europea per preimpostare i risultati delle discussioni nel gruppo di esperti sul distacco dei conducenti sull'applicazione delle norme pertinenti della direttiva (UE) 2020/1057 a scenari pratici specifici di distacco dei conducenti. Non impegna la Commissione europea in quanto tale. Solo la Corte di Giustizia dell'Unione Europea è competente ad interpretare in modo autorevole il diritto dell'Unione.

NOTA GENERALE

La direttiva (UE) 2020/1057 (2) stabilisce norme specifiche rispetto alla direttiva 96/71/CE (3) e alla direttiva 2014/67/UE (4), che sono entrambi atti legislativi relativi al distacco dei lavoratori nel quadro della fornitura di servizi. I criteri generali che determinano quando un conducente è distaccato o meno ai sensi della Direttiva (UE) 2020/1057, gli obblighi amministrativi dell'operatore prima, durante e dopo il distacco e alcuni degli scenari più frequenti di operazioni di trasporto sono descritti nella nota "Domande e risposte sul distacco dei conducenti ai sensi della direttiva (UE) 2020/1057 nel contesto del trasporto di merci (5)

Lo scopo della presente nota è quello di presentare specifiche situazioni aggiuntive nell'ambito del trasporto delle merci, ovvero situazioni in cui vi è un cambio di conducenti e/o unità di trasporto (rimorchi o semirimorchi).

È importante evidenziare che le situazioni di distacco devono essere valutate in base all'esistenza di un collegamento sufficiente tra l'autista e il servizio prestato, e il territorio di uno Stato Membro ospitante.

1) La presente guida si riferisce solo a domande e risposte sul distacco dei conducenti nel contesto del trasporto di merci su strada

(2) Direttiva UE 2020/1057 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020 che stabilisce norme specifiche rispetto alla Direttiva 96/71/CE e alla Direttiva 2014/67/UE per il distacco dei conducenti nel settore dei trasporti su strada e che modifica la Direttiva 2006/22 /CE relativa ai requisiti di applicazione e il regolamento (UE) N 1024/2012 (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 49)

(3) 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 L18 del 21.1.1997, pag. 1).

(4) Direttiva 2014/67/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 maggio 2014 sull'attuazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito della prestazione di servizi e che modifica il regolamento (UE) N 1024/2012 sulla cooperazione amministrativa attraverso il sistema informativo del mercato interno (GU L 159 del 28.5.2014, pag. 11)

(5) https://transport.ec.europa.eu/document/download/52bf10eb-ee5c-4bd9-a3fc-876499c246be_en?filename=guidance-on-posting-of-drivers-transport-of-goods_en.pdf

Non è quindi sufficiente limitarsi alla tipologia dell'operazione di trasporto per quanto riguarda la circolazione delle merci (bilaterale, non bilaterale, cabotaggio), ma è necessario tenere conto del coinvolgimento del conducente nell'operazione di circolazione delle merci, anche quando le merci vengono trasferite ad un altro conducente. Pertanto, il distacco deve essere valutato alla luce di tre elementi: un legame sufficiente con il paese ospitante, la tipologia dell'operazione di trasporto in termini di circolazione delle merci e il coinvolgimento del conducente nell'operazione (6).

Tutti questi elementi devono essere considerati insieme per garantire che la Direttiva (UE) 2020/1057 persegua adeguatamente gli obiettivi di garantire condizioni di lavoro adeguate e protezione sociale per i conducenti, da un lato, e condizioni adeguate per le imprese e per una concorrenza leale per gli operatori del trasporto su strada, dall'altro.

Allo scopo di chiarire l'applicazione delle norme pertinenti della direttiva (UE) 2020/1057, gli scenari presentati riguardano i conducenti il cui luogo di lavoro abituale è nello Stato membro di stabilimento del loro datore di lavoro.

Tutte le operazioni presentate vengono eseguite con una lettera di vettura per ciascuna operazione (vale a dire, una lettera di vettura per il movimento delle merci tra il punto in cui vengono caricate e il punto in cui vengono scaricate). Sulla lettera di vettura sono indicati i cambi del conducente o dell'unità di trasporto (rimorchio o semirimorchio). Tali scenari non tengono conto delle situazioni in cui i conducenti hanno effettuato altre operazioni di trasporto, esenti o non esenti dalle norme sul distacco, prima o dopo le situazioni descritte.

Per verificare se i conducenti coinvolti nelle operazioni di trasporto, in cui i rimorchi vengono scambiati durante l'operazione, sono distaccati, gli ispettori stradali dovrebbero iniziare esaminando le prove dell'operazione di trasporto, come la lettera di vettura che deve sempre accompagnare le merci trasportate. Questo documento serve come registrazione dell'intero movimento delle merci su strada. Gli ispettori devono incrociare la lettera di vettura con le registrazioni del tachigrafo del conducente controllato, soprattutto i codici dei paesi e le posizioni del veicolo in cui il conducente stava effettuando attività di trasporto prima del controllo. Queste informazioni dovrebbero anche essere sottoposte a un controllo incrociato con la dichiarazione di distacco, se pertinente e disponibile.

SCENARI DELLE OPERAZIONI DI TRASPORTO

Legenda:

- Inizio del trasporto e del carico
- Scarico e fine del trasporto
- Punto di incontro
- Operazione di trasporto esente
- Operazione di trasporto non esente

(6) Considerando 9 della Direttiva (UE) 2020/1057: "Normative settoriali equilibrate in materia di distacco dovrebbero basarsi sull'esistenza di un collegamento sufficiente tra il conducente e il servizio fornito, e il territorio di uno Stato membro ospitante. Per facilitare l'applicazione di tali norme occorre fare una distinzione tra diversi tipi di operazioni di trasporto a seconda del grado di collegamento con il territorio dello Stato membro ospitante".

Scenario 1

- 1) *Il conducente A impiegato da un'azienda con sede in Germania carica un rimorchio pieno di merci a Mannheim (Germania) e incontra il conducente B a Lione (Francia) per scambiare rimorchi. Il conducente A ritorna al punto di partenza a Mannheim (Germania) con il rimorchio pieno di merci, preso in consegna dall'autista B.*
- 2) *Il conducente B impiegato da un'azienda con sede in Spagna carica un rimorchio pieno di merci a Barcellona (Spagna) e incontra il conducente A a Lione (Francia) per scambiare il rimorchio. Il conducente B ritorna al punto di partenza a Barcellona (Spagna) con il rimorchio pieno di merci preso in consegna dall'autista A.*

Conclusione:

- **Il conducente A**, la cui società ha sede in Germania, trasporta merci tra Germania-Francia e Francia-Germania. Poiché il conducente inizia e termina le operazioni di trasporto in Germania (Stato membro di stabilimento), **NON** è soggetto alle norme sul distacco (7)

- **Il conducente B**, la cui società ha sede in Spagna, trasporta merci tra Spagna-Francia e Francia-Spagna. Poiché l'autista inizia e termina le operazioni di trasporto in Spagna (Stato membro di stabilimento), **NON** è soggetto alle norme sul distacco.

(7) Articolo 1.3 della Direttiva 2020/1057: "/.../ il conducente non è considerato distaccato /.../ quando effettua un'operazione di trasporto bilaterale di merci.

*Considerando 10: "Quando un conducente effettua operazioni di trasporto bilaterali **dallo Stato membro in cui è stabilita l'impresa** (lo "Stato membro di stabilimento") verso il territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo o verso lo Stato membro di stabilimento, la natura del servizio è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento.*

Scenario 2

- 1) *Il conducente A impiegato da un'azienda con sede in Portogallo carica un rimorchio pieno di merci a Mannheim (Germania) e incontra il conducente B a Lione (Francia) per scambiare rimorchi. Il conducente A ritorna al punto di partenza a Mannheim (Germania) con un rimorchio pieno di merci preso in consegna dal conducente B.*
- 2) *Il conducente B impiegato da un'azienda con sede in Germania carica un rimorchio pieno di merci a Barcellona (Spagna) e incontra il conducente A a Lione (Francia) per scambiare rimorchi. Il conducente B ritorna al punto di partenza a Barcellona (Spagna) con il rimorchio pieno di merci prese in consegna dal conducente A.*

Conclusione:

- **Il conducente A**, la cui società ha sede in Portogallo, trasporta merci tra Germania-Francia e Francia-Germania. Poiché il conducente A non inizia né termina l'operazione in Portogallo (Stato membro di stabilimento), il conducente è considerato **DISTACCATO** in Germania e Francia. La situazione di distacco in Germania inizia con il carico della merce in Germania e termina quando il conducente lascia il territorio Germania. Il distacco in Francia inizia quando il conducente entra nel territorio francese con le merci caricate in Germania e termina quando il conducente lascia il territorio francese con le merci caricate in Francia. Quindi, il distacco in Germania inizia nuovamente quando il conducente entra nel territorio tedesco con le merci prese in carico dal conducente B in Francia e termina quando le merci vengono scaricate in Germania.

- **Il conducente B**, la cui società ha sede in Germania, trasporta merci tra Spagna-Francia e Francia-Spagna. Poiché il conducente B non inizia né termina l'operazione in Germania (Stato membro di stabilimento), il conducente è considerato **DISTACCATO** in Spagna e Francia. La situazione di distacco in Spagna inizia con il caricamento delle merci in Spagna termina quando il conducente lascia il territorio spagnolo. Il distacco in Francia inizia nuovamente quando il conducente entra nel territorio spagnolo con le merci prese in consegna dal conducente A in Francia e termina quando le merci vengono scaricate.

Scenario 3

- 1) *L'autista A impiegato da un'azienda con sede in Polonia carica un rimorchio pieno di merci a Mannheim (Germania) e incontra l'autista B a Lione (Francia) per scambiare rimorchi. L'autista A ritorna al punto di partenza a Mannheim (Germania) con il rimorchio pieno di merci preso in consegna dall'autista B.*
- 2) *L'autista B impiegato da un'azienda con sede in Spagna carica un rimorchio pieno di merci a Barcellona (Spagna) e incontra l'autista A a Lione (Francia) per scambiare rimorchi. L'autista B ritorna al suo punto di partenza a Barcellona (Spagna) con il rimorchio pieno di merci prese in consegna dall'autista A.*

Conclusione:

- **Il conducente A**, la cui società ha sede in Polonia, trasporta merci tra Germania-Francia e Francia-Germania. Poiché il conducente A non inizia né termina l'operazione in Polonia (Stato membro di stabilimento), il conducente è considerato **DISTACCATO** in Germania e Francia. La situazione di distacco in Germania inizia con il carico della merce in Germania e termina quando l'autista lascia il territorio tedesco. Il distacco in Francia inizia quando l'autista entra nel territorio francese con le merci caricate in Germania e termina quando l'autista lascia il territorio francese con le merci prese in carico dall'autista B in Francia. Quindi, il distacco in Germania ricomincia quando l'autista entra nel territorio tedesco con le merci prese in carico dall'autista B in Francia e termina quando le merci vengono scaricate in Germania.

- Dato che il **conducente B** inizia e termina le operazioni di trasporto in Spagna (Stato membro di stabilimento), **NON** è soggetto alle norme sul distacco.

Scenario 4

- 1) *L'autista A impiegato da un'azienda con sede in Polonia carica un rimorchio completo a Mannheim (Germania) e incontra l'autista B a Lione (Francia) per scambiare i rimorchi. L'autista A ritorna al punto di partenza a Mannheim (Germania) con il rimorchio pieno di merce presa in consegna dall'autista B.*
- 2) *L'autista B impiegato da un'azienda con sede in Lituania carica un rimorchio pieno di merci a Barcellona (Spagna) e incontra l'autista A a Lione (Francia) per scambiare rimorchi. L'autista B ritorna al punto di partenza a Barcellona (Spagna) con il rimorchio pieno di merci preso in consegna dall'autista A.*

Conclusione:

- **Il conducente A**, la cui società ha sede in Polonia, trasporta merci tra Germania-Francia e Francia-Germania. Poiché il conducente A non inizia né termina l'operazione in Polonia (Stato membro di stabilimento), il conducente è considerato **DISTACCATO** in Germania e Francia. La situazione di distacco in Germania inizia con il carico della merce in Germania e termina quando l'autista lascia il territorio tedesco. Il distacco in Francia inizia quando l'autista entra nel territorio francese con le merci caricate in Germania e termina quando l'autista lascia il territorio francese con le merci prese in consegna dall'autista B in Francia. Il distacco in Germania ricomincia quindi quando l'autista entra nel territorio tedesco con le merci prese in carico dall'autista B in Francia e termina quando le merci vengono scaricate in Germania.

- **Il conducente B**, la cui azienda ha sede in Lituania, trasporta merci tra Spagna-Francia e Francia-Spagna. Poiché il conducente B non inizia né termina l'operazione in Lituania (Stato membro di stabilimento), il conducente è considerato **DISTACCATO** in Spagna e Francia. La situazione di distacco in Spagna inizia con il carico delle merci in Spagna e termina quando l'autista lascia il territorio spagnolo. Il distacco in Francia inizia quando l'autista entra nel territorio francese con le merci caricate in Spagna e termina quando l'autista lascia il territorio francese con le merci prese in carico dall'autista A in Francia. Quindi il distacco in Spagna ricomincia quando il conducente entra nel territorio spagnolo con le merci prese in consegna dal conducente B in Francia e termina quando le merci vengono scaricate in Spagna.

Scenario 5

Gli autisti A, B e C sono impiegati dalla stessa società che ha sede in Portogallo e cambia autista durante l'operazione di movimento delle merci dalla Germania al Portogallo.

- 1) L'autista A carica un camion pieno di merci a Mannheim (Germania) e gli autisti si recano a Lione (Francia) per consegnare il camion all'autista B.*
- 2) L'autista B prende in consegna il camion dall'autista A a Lione dopo aver terminato il tempo di riposo in un hotel e gli autisti si recano a Madrid (Spagna) per consegnare il camion all'autista C.*
- 3) L'autista C prende in consegna il camion dall'autista B a Madrid. L'autista C si reca a Lisbona (Portogallo) per scaricare la merce.*

Conclusione:

- **Il conducente A**, la cui società ha sede in Portogallo, trasporta merci tra Germania e Francia Poiché il conducente A non inizia né termina l'operazione in Portogallo (Stato membro di stabilimento), il conducente è considerato **DISTACCATO** in Germania e Francia. La situazione di distacco in Germania inizia con il carico della merce in Germania e termina quando l'autista lascia il territorio tedesco. Il distacco in Francia inizia quando l'autista entra nel territorio francese con la merce caricata in Germania e termina quando l'autista consegna il camion all'autista B.

- **Il conducente B**, la cui società ha sede in Portogallo, trasporta merci tra Francia e Spagna. Poiché il conducente B non inizia né termina l'operazione in Portogallo (Stato membro di stabilimento), il conducente è considerato **DISTACCATO** in Francia e Spagna. La situazione di distacco in Francia inizia quando l'autista prende in consegna il camion dall'autista A e termina quando l'autista lascia il territorio francese. Il distacco in Spagna inizia nel momento in cui l'autista consegna il camion all'autista C.

- **Il conducente C**, la cui società ha sede in Portogallo, trasporta merci tra Spagna e Portogallo. Poiché il conducente C termina operazioni di trasporto in Portogallo (Stato membro di stabilimento), **NON** è soggetto alle norme sul distacco.

Scenario 6

Gli autisti A, B e C sono impiegati dalla stessa azienda con sede in Lituania e cambiano autisti durante le operazioni di movimento delle merci dalla Germania al Portogallo.

- 1) L'autista A carica un camion pieno di merci a Mannheim (Germania) e si reca a Lione (Francia) per consegnare il camion all'autista C e poi riposarsi in un hotel.*
- 2) L'autista B prende in consegna il camion dall'autista A a Lione (Francia) e si reca a Madrid (Spagna) per consegnare il camion all'autista C e poi riposarsi in un hotel.*
- 3) L'autista C prende in consegna il camion dall'autista B a Madrid e si reca a Lisbona (Portogallo) per scaricare la merce.*

Conclusione:

- **Il conducente A**, la cui società ha sede in Lituania, trasporta merci tra Germania e Francia. Poiché il conducente A non inizia né termina l'operazione in Lituania (Stato membro di stabilimento), il conducente è considerato **DISTACCATO** in Germania e Francia. La situazione di distacco in Germania inizia con il carico della merce in Germania e termina quando l'autista lascia il territorio tedesco. Il distacco in Francia inizia quando l'autista entra nel territorio francese con la merce caricata in Germania e termina quando l'autista consegna il camion all'autista B.

- **Il conducente B**, la cui società ha sede in Lituania, trasporta merci tra Francia e Spagna. Poiché il conducente B, la cui società ha sede in Lituania, trasporta merci tra Francia e Spagna. Poiché il conducente B non inizia né termina l'operazione in Lituania (Stato membro di stabilimento), il conducente è considerato **DISTACCATO** in Francia e Spagna. La situazione di distacco in Francia inizia quando l'autista prende in consegna il camion dall'autista A e termina quando l'autista lascia la merce presa in consegna dall'autista A in Francia e termina quando l'autista consegna il camion all'autista C.

- **Il conducente C**, la cui società ha sede in Lituania, trasporta merci tra Spagna e Portogallo. Poiché il conducente C né inizia né termina l'operazione in Lituania (Stato membro di stabilimento), il conducente è considerato **DISTACCATO** in Spagna e Portogallo. La situazione di distacco in Spagna inizia quando l'autista prende in consegna il camion dall'autista B e termina quando l'autista lascia la merce presa in consegna dall'autista B in Portogallo e termina con lo scarico della merce.

Scenario 7

I conducenti A e B sono dipendenti della stessa società con sede in Bulgaria

- 1) L'autista A carica un camion pieno di merci a Bruxelles (Belgio) con destinazione Salonicco (Grecia). Lungo la strada, l'autista arriva in Bulgaria per riposarsi. Durante il riposo del conducente A in Bulgaria, il rimorchio viene disaccoppiato dal trattore (che rimane in Bulgaria per manutenzione/ispezione tecnica) e agganciato ad un altro trattore guidato dal conducente B. L'autista B trasporta quindi in Grecia il rimorchio con la merce presa in consegna dall'autista A.*
- 2) Dopo aver scaricato le merci, l'autista B carica altre merci in Grecia con destinazione Belgio. Lungo il percorso, l'autista arriva in Bulgaria dove il rimorchio, carico di merci in Grecia, viene agganciato a un altro trattore guidato dall'autista A. L'autista A trasporta poi le merci in Belgio.*

Conclusione:

- **Il conducente A**, la cui società ha sede in Bulgaria, trasporta merci tra Belgio-Bulgaria e Bulgaria-Belgio. Dato che l'autista parte o arriva in Bulgaria (Stati membri di stabilimento), **NON** è soggetto alle norme sul distacco.

- **Il conducente B**, la cui società ha sede in Bulgaria, trasporta merci tra Bulgaria-Grecia e Grecia-Bulgaria. Dato che l'autista parte o arriva in Bulgaria (Stati membri di stabilimento), l'autista **NON** è soggetto alle norme sul distacco.