

DECRETO LEGISLATIVO 21 maggio 2025, n. 77

Disposizioni correttive al decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27, 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. (25G00085)

(GU n.122 del 28-5-2025)

Vigente al: 29-5-2025

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea» e, in particolare, l'articolo 31, comma 5;

Vista la legge 4 agosto 2022, n. 127, recante «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti normativi dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2021», e, in particolare, l'articolo 1 e l'Allegato A, numero 5);

Vista la 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;

Vista la 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;

Vista la direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto;

Vista la direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio;

Visto il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio;

Visto il regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I);

Visto il 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 e il regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio,

del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006;

Visto il regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione («regolamento IMI»);

Visto il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;

Vista la 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 («regolamento IMI»);

Visto il regolamento (UE) 2016/403 della Commissione, del 18 marzo 2016, che integra il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la classificazione di infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada e che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Visto il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018, che istituisce uno sportello digitale unico per l'accesso a informazioni, procedure e servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012;

Visto il regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce l'Autorità europea del lavoro, che modifica i regolamenti (CE) n. 883/2004, (UE) n. 492/2011, e (UE) 2016/589 e che abroga la decisione (UE) 2016/344;

Vista la direttiva (UE) 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, recante modifica della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) 2022/694 della Commissione, del 2 maggio 2022, che modifica il regolamento (UE) 2016/403 per quanto riguarda nuove infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) 2022/695 della Commissione, del 2 maggio 2022, recante modalità di applicazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la formula comune per calcolare il fattore di rischio delle imprese di trasporto;

Vista la direttiva delegata (UE) 2024/846 della Commissione, del 14 marzo 2024, recante modifica della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante «Nuovo codice della strada»;

Visto il decreto legislativo 19 novembre 2007, n. 234, recante «Attuazione della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporti»;

Visto il 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»;

Visto il decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, recante «Attuazione della 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 («regolamento IMI»);

Visto il decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27, 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.»;

Ritenuta la necessita' di avvalersi della facolta' prevista dall'articolo 31, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, che consente al Governo di adottare disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del medesimo articolo 31, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 13 marzo 2025;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 9 maggio 2025;

Sulla proposta dei Ministri per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione, del lavoro e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dell'interno, della giustizia, dell'economia e delle finanze e per gli affari regionali e le autonomie;

E m a n a
il seguente decreto legislativo:

Art. 1

Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 23 febbraio 2023 n. 27

1. All'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera o), capoverso Articolo 11, comma 4, dopo le parole: «Al fine di agevolare controlli su strada» sono inserite le seguenti: «e nei locali delle imprese»;

b) dopo la lettera q), e' aggiunta, in fine, la seguente:

«q-bis. L'Allegato III e' sostituito dal seguente:

«ALLEGATO III Infrazioni

1. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (Tempo di guida e di riposo)

Parte di provvedimento in formato grafico

2. Gruppi di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (Tachigrafo)

Parte di provvedimento in formato grafico

Art. 2

Clausola di invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 3

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 maggio 2025

MATTARELLA

Meloni, Presidente del Consiglio
dei ministri

Foti, Ministro per gli affari
europei, il PNRR e le politiche di
coesione

Calderone, Ministro del lavoro e
delle politiche sociali

Salvini, Ministro delle
infrastrutture e dei trasporti

Tajani, Ministro degli affari
esteri e della cooperazione
internazionale

Piantedosi, Ministro dell'interno

Nordio, Ministro della giustizia

Giorgetti, Ministro dell'economia e
delle finanze

Calderoli, Ministro per gli affari
regionali e le autonomie

Visto, il Guardasigilli: Nordio

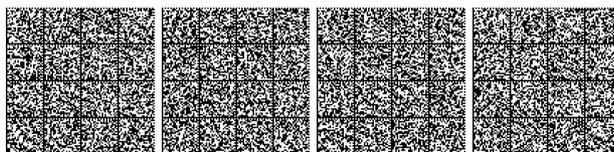
«ALLEGATO III Infrazioni

1. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (Tempo di guida e di riposo)

N.	BASE GIURIDICA DELL'UE	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ (*)			
			IPG	IMG	IG	IM
A	Equipaggio					
A1	Articolo 5, paragrafo 1	Mancato rispetto dell'età minima dei conducenti			X	
B	Periodi di guida					
B 1	Articolo 6, paragrafo 1	Superamento del periodo di guida giornaliero di 9 ore in caso di mancata concessione dell'estensione a 10 ore	9 h < ... < 10 h			X
B 2			10 h ≤ ... < 11 h		X	
B 3			11 h ≤ ...	X		
B 4		Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 9 ore	13h30 ≤ ...	X		
B 5		Superamento del periodo di guida giornaliero di 10 ore in caso di concessione dell'estensione	10 h < ... < 11 h			X
B 6			11 h ≤ ... < 12 h		X	
B 7			12 h ≤ ...	X		
B 8		Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 10 ore	15 h ≤ ...	X		
B 9	Articolo 6, paragrafo 2	Superamento del periodo di guida settimanale	56 h < ... < 60 h			X
B 10			60 h ≤ ... < 65 h		X	
B 11			65 h ≤ ... < 70 h	X		
B 12		Superamento del 25 % o più del periodo di guida settimanale	70 h ≤ ...	X		
B 13	Articolo 6, paragrafo 3	Superamento del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	90 h < ... < 100 h			X
B 14			100 h ≤ ... < 105 h		X	
B 15			105 h ≤ ... < 112h30	X		
B 16		Superamento del 25 % o più del periodo di guida totale massimo durante 2 settimane consecutive	112h30 ≤ ...	X		

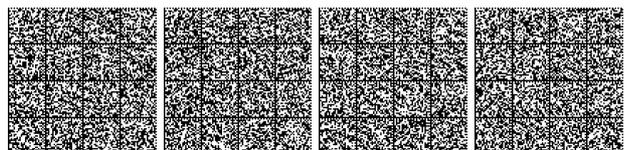


C		Interruzioni					
C 1	Articolo 7	Superamento del periodo di guida ininterrotto di 4,5 ore prima di osservare una pausa	4h30 < ... < 5 h				X
C 2			5 h ≤ ... < 6 h			X	
C 3			6 h ≤ ...		X		
D		Periodi di riposo					
D 1	Articolo 8, paragrafo 2	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 11 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo giornaliero ridotto	10 h ≤ ... < 11h				X
D 2			8h30 ≤ ... < 10 h			X	
D 3			... < 8h30		X		
D 4		Periodo di riposo giornaliero ridotto insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di concessione della riduzione	8 h ≤ ... < 9 h				X
D 5			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D 6			... < 7 h		X		
D 7		Periodo di riposo giornaliero suddiviso insufficiente poiché inferiore a 3 + 9 ore	3 h + [8 h ≤ ... < 9 h]				X
D 8			3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]			X	
D 9			3 h + [... < 7 h]		X		
D 10	Articolo 8, paragrafo 5	Periodo di riposo giornaliero insufficiente poiché inferiore a 9 ore in caso di multipresenza	8 h ≤ ... < 9 h				X
D 11			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D 12			... < 7 h		X		
D 13	Articolo 8, paragrafo 6	Periodo di riposo settimanale ridotto insufficiente poiché inferiore a 24 ore	22 h ≤ ... < 24h				X
D 14			20 h ≤ ... < 22 h			X	
D 15			... < 20 h		X		
D 16		Periodo di riposo settimanale insufficiente poiché inferiore a 45 ore in caso di mancata concessione del periodo di riposo settimanale ridotto	42 h ≤ ... < 45 h				X
D 17			36 h ≤ ... < 42 h			X	
D 18			... < 36 h		X		
D 19	Articolo 8, paragrafo 6	Superamento di sei periodi di 24 ore consecutivi successivamente al periodo di riposo settimanale	... < 3 h				X
D 20			3 h ≤ ... < 12 h			X	
D 21			12 h ≤ ...		X		
D 22	Articolo 8, paragrafo 6 ter	Mancato riposo compensativo per due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi			X		



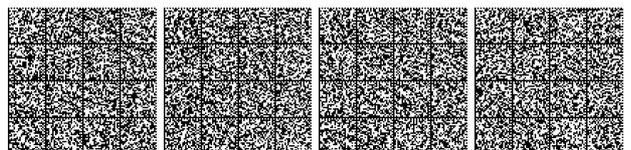
D 23	Articolo 8, paragrafo 8	Periodo di riposo settimanale regolare o periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuati a bordo del veicolo			X		
D 24	Articolo 8, paragrafo 8	Spese per l'alloggio fuori dal veicolo non sostenute dal datore di lavoro				X	
E	Deroga alla regola dei 12 giorni						
E 1	Articolo 8, paragrafo 6 bis	Superamento di dodici periodi di 24 ore consecutivi successivamente al regolare periodo di riposo settimanale	... < 3 h				X
E 2			3 h ≤ ... < 12 h			X	
E 3			12 h ≤ ...		X		
E 4	Articolo 8, paragrafo 6 bis, lettera b), punto ii)	Periodo di riposo settimanale usufruito dopo dodici periodi di 24 ore consecutivi	67 h < ... < 69 h				X
E 5			65 h < ... ≤ 67 h			X	
E 6			... ≤ 65 h		X		
E 7	Articolo 8, paragrafo 6 bis, lettera d)	Periodo di guida tra le 22:00 e le 6:00 superiore a 3 ore prima di osservare una pausa se non vi sono più conducenti a bordo del veicolo	3 h < ... < 4,5 h			X	
E 8			4,5 h ≤ ...		X		
F	Organizzazione del lavoro						
F 1	Articolo 8, paragrafo 8 bis	L'impresa di trasporto non organizza l'attività dei conducenti in modo tale che questi ultimi possano ritornare alla sede di attività del datore di lavoro o che possano ritornare al loro luogo di residenza			X		
F 2	Articolo 10, paragrafo 1	Collegamento tra salario/retribuzione e distanza percorsa, rapidità della consegna e/o volume delle merci trasportate			X		
F 3	Articolo 10, paragrafo 2	Mancata o inadeguata organizzazione delle attività dei conducenti, mancata o inadeguata impartizione di istruzioni ai conducenti finalizzate al rispetto della normativa			X		

(*) IPG = Infrazione più grave / IMG = Infrazione molto grave / IG = Infrazione grave / IM = Infrazione minore



2. Gruppi di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (Tachigrafo)

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ (*)		
			IPG	IMG	IG
G	Installazione di un tachigrafo				
G 1	Articolo 3, paragrafi 1, 4 e 4 bis, e articolo 22	Mancata installazione e mancato utilizzo di un tachigrafo omologato	X		
H	Utilizzo del tachigrafo, della carta del conducente o del foglio di registrazione				
H 1	Articolo 23, paragrafo 1	Utilizzo di un tachigrafo non sottoposto a ispezione da parte di un'officina autorizzata		X	
H 2	Articolo 27	Il conducente è titolare e/o usa più di una carta del conducente		X	
H 3		Guida con una carta del conducente falsificata (<i>considerato come guida senza carta del conducente</i>)	X		
H 4		Guida con una carta del conducente di cui il conducente non è il titolare (<i>considerato come guida senza carta del conducente</i>)	X		
H 5		Guida con una carta del conducente che è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti (<i>considerato come guida senza carta del conducente</i>)	X		
H 6	Articolo 32, paragrafo 1	Tachigrafo non funzionante correttamente (per esempio: tachigrafo non sottoposto a ispezione, calibrato e sigillato correttamente)		X	
H 7	Articolo 32, paragrafo 1, e articolo 33, paragrafo 1	Tachigrafo utilizzato in modo improprio (per esempio: uso scorretto deliberato, volontario o imposto, mancanza di istruzioni sul corretto uso ecc.)		X	
H 8	Articolo 32, paragrafo 3	Presenza nel veicolo e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dal tachigrafo	X		
H 9		Falsificazione, occultamento o distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione o registrati e scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente	X		
H 10	Articolo 33, paragrafo 2	L'impresa non conserva i fogli di registrazione, i tabulati e i dati scaricati		X	
H 11		Dati registrati e memorizzati non disponibili per un periodo di almeno un anno		X	
H 12	Articolo 34, paragrafo 1	Uso scorretto dei fogli di registrazione/della carta del conducente		X	
H 13		Ritiro non autorizzato di fogli di registrazione o della carta del conducente avente conseguenze sulla registrazione dei dati pertinenti		X	
H 14		Foglio di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati, con perdita di dati		X	
H 15	Articolo 34, paragrafo 2	Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati, con dati illeggibili		X	



H 16	Articolo 34, paragrafo 3	Mancato utilizzo dell'inserimento dati manuale, quando richiesto		X	
H 17	Articolo 34, paragrafo 4	Mancato inserimento del foglio di registrazione o della carta del conducente nella fessura corretta del tachigrafo (multipresenza)			X
H 18	Articolo 34, paragrafo 5	Uso scorretto del dispositivo di commutazione		X	
I	Presentazione dei documenti				
I 1	Articolo 34, paragrafo 5, lettera b), punto v)	Mancato utilizzo o utilizzo scorretto del simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario"			X
I 2	Articolo 34, paragrafo 6	Mancato inserimento delle informazioni richieste sul foglio di registrazione		X	
I 3	Articolo 34, paragrafo 7	Nelle registrazioni non sono indicati i simboli dei paesi dei quali il conducente ha attraversato la frontiera nel corso del periodo di lavoro giornaliero			X
I 4	Articolo 34, paragrafo 7	Nelle registrazioni non sono indicati i simboli dei paesi in cui il conducente ha iniziato e terminato il suo periodo di lavoro giornaliero			X
I 5	Articolo 36	Rifiuto di essere controllato		X	
I 6	Articolo 36	Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati effettuati durante il giorno in corso e nei 28 giorni precedenti (fino al 30 dicembre 2024) Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati effettuati durante il giorno in corso e nei 56 giorni precedenti (a partire dal 31 dicembre 2024)		X	
I 7	Articolo 36	Non in grado di presentare la carta del conducente se il conducente ne possiede una		X	
J	Funzionamento difettoso				
J 1	Articolo 37, paragrafo 1, e articolo 22, paragrafo 1	Tachigrafo non riparato da un installatore o da un'officina autorizzati		X	
J 2	Articolo 37, paragrafo 2	Il conducente non riporta tutte le indicazioni relative ai periodi di tempo che non vengono più registrati durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento del tachigrafo		X	

(*) IPG = Infrazione più grave / IMG = Infrazione molto grave / IG = Infrazione grave»»

Art. 2.

Clausola di invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 3.

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

