



Domande e risposte
relativa al distacco dei conducenti a norma della direttiva (UE)
2020/1057
nell'ambito del trasporto di merci¹

DISCLAIMER: Questa 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 interpretare autorevolmente il diritto dell'Unione.

CRITERI GENERALI
determinare quando un conducente è distaccato o no, ai sensi della direttiva (UE)
2020/1057

La direttiva (UE) 2020/1057 (detta anche "la direttiva") stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la ²direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE, che sono entrambi atti legislativi relativi al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi. Essa ³⁴ distingue tra i tipi di operazioni di trasporto a cui dovrebbero applicarsi le norme sul distacco e quelli ai quali non dovrebbero applicarsi le norme sul distacco. Il criterio generale di tale distinzione è il grado di collegamento con il territorio dello Stato membro ospitante.⁵

Più specificamente, dalla direttiva (UE) 2020/1057 risulta che i conducenti che effettuano operazioni di trasporto in Stati membri diversi dallo Stato membro in cui il datore di lavoro del conducente ha il suo stabilimento sono **distaccati quando** effettuano le seguenti operazioni:

¹ Questa guida si riferisce solo a domande e risposte sul distacco dei conducenti nel contesto del trasporto di merci su strada. Sullo stesso argomento verrà preparata una serie diversa di domande e risposte, per quanto riguarda le norme sul trasporto di passeggeri.

² 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 relativa al distacco dei conducenti nel settore dei trasporti su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda i 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 L 18 del 21.1.1997, pag. 1).

⁴ 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 che modifica il 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)..

⁵ Considerando (9) della Direttiva (UE) 2020/1057: "Norme settoriali equilibrate specifiche in materia di distacco dovrebbero basarsi sull'esistenza di un legame sufficiente tra il conducente e il servizio fornito e il territorio di uno Stato membro ospitante. Per facilitare l'applicazione di tali norme, è opportuno operare una distinzione tra i diversi tipi di operazioni di trasporto a seconda del grado di connessione con il territorio dello Stato membro ospitante."

- 1) **operazioni di commercio estero su estero (cross-trade)** – intese come operazioni di trasporto effettuate tra due Stati membri o tra uno Stato membro e un paese terzo, nessuno dei quali è il paese di stabilimento dell'operatore che effettua tali operazioni;⁶⁷
- 2) **trasporti di cabotaggio** – intesi come trasporti nazionali per conto terzi effettuati su base temporanea nel territorio di uno Stato membro da un operatore stabilito in un altro Stato membro.⁸

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

- 1) **operazioni di trasporto bilaterale internazionale** – intese come operazioni di trasporto basate su un contratto di trasporto dallo Stato membro in cui è stabilito l'operatore (Stato membro di stabilimento) verso un altro Stato membro o verso un paese terzo, o da un altro Stato membro o un paese terzo verso lo Stato membro di stabilimento;⁹
- 2) **limitate attività supplementari di carico e/o scarico**¹⁰ (vale a dire operazioni cross-trade come sopra descritto) svolte nel contesto di operazioni bilaterali negli Stati membri o nei paesi terzi attraversati dal conducente;
- 3) **transito**¹¹ attraverso il territorio di uno Stato membro senza svolgere alcuna attività di carico o scarico;
- 4) **tratta iniziale o finale di un'operazione di trasporto combinato**¹², quale definita nella direttiva 92/106/CEE del Consiglio, nel caso in cui il tragitto stradale di per sé consista in un'operazione di trasporto internazionale bilaterale.¹³

OBBLIGHI AMMINISTRATIVI dell'operatore prima, durante e dopo il distacco

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

Ai fini del distacco, l'operatore deve:

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

Il contenuto della dichiarazione di distacco:

1. l'identità dell'operatore, almeno sotto forma di numero della licenza comunitaria, se tale numero è disponibile;

⁶ Di cui ai considerando 12 e 13 della direttiva «trasporti internazionali non bilaterali» operazioni».

⁷ Lo Stato membro di stabilimento è definita all'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 1071/2009.

⁸ Sono definiti i trasporti di cabotaggio relativi al trasporto di merci nella direttiva con riferimento a Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, recante norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

⁹ Considerando 10 e articolo 1, paragrafi 3 e 4 della direttiva (UE) 2020/1057;

¹⁰ Articolo 1, paragrafo 3, terzo comma della direttiva (UE) 2020/1057;

¹¹ Considerando 11 e articolo 1, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2020/1057;

¹² Considerando 12 e articolo 1, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2020/1057;

¹³ La 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).

2. i dati di contatto di un gestore dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento per mantenere i contatti con le autorità competenti dello Stato membro ospitante in cui sono prestati i servizi e per inviare e ricevere documenti o avvisi;
3. l'identità del conducente, l'indirizzo della residenza e il numero della sua patente di guida;
4. la data di inizio del contratto di lavoro del conducente e la legge ad esso applicabile;
5. la data prevista di inizio e di fine del distacco;
6. le targhe dei veicoli a motore;
7. i servizi di trasporto effettuati (ad es. trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporti di cabotaggio).

Durante il distacco l'operatore dovrà:

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

Dopo il distacco, l'operatore dovrà:

- entro otto settimane dal ricevimento della richiesta dello Stato membro ospitante, inviare tramite l'interfaccia pubblica collegata alla piattaforma IMI, i documenti richiesti, quali:
 - registrazioni tachigrafiche;
 - lettere di vettura;
 - documentazione relativa alla retribuzione del conducente per il periodo di distacco;
 - il contratto di lavoro;
 - fogli di presenza relativi al lavoro del conducente;
 - prova dei pagamenti della retribuzione del conducente.









Le autorità degli Stati membri non possono imporre agli operatori requisiti amministrativi supplementari rispetto a quelli specificati nella direttiva, al fine di verificare il rispetto delle sue disposizioni.



SCENARI DELLE OPERAZIONI DI TRASPORTO

Le sezioni seguenti spiegano e illustrano in che modo la regola di registrazione si applica in diversi scenari di operazioni di trasporto:

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

Leggenda:

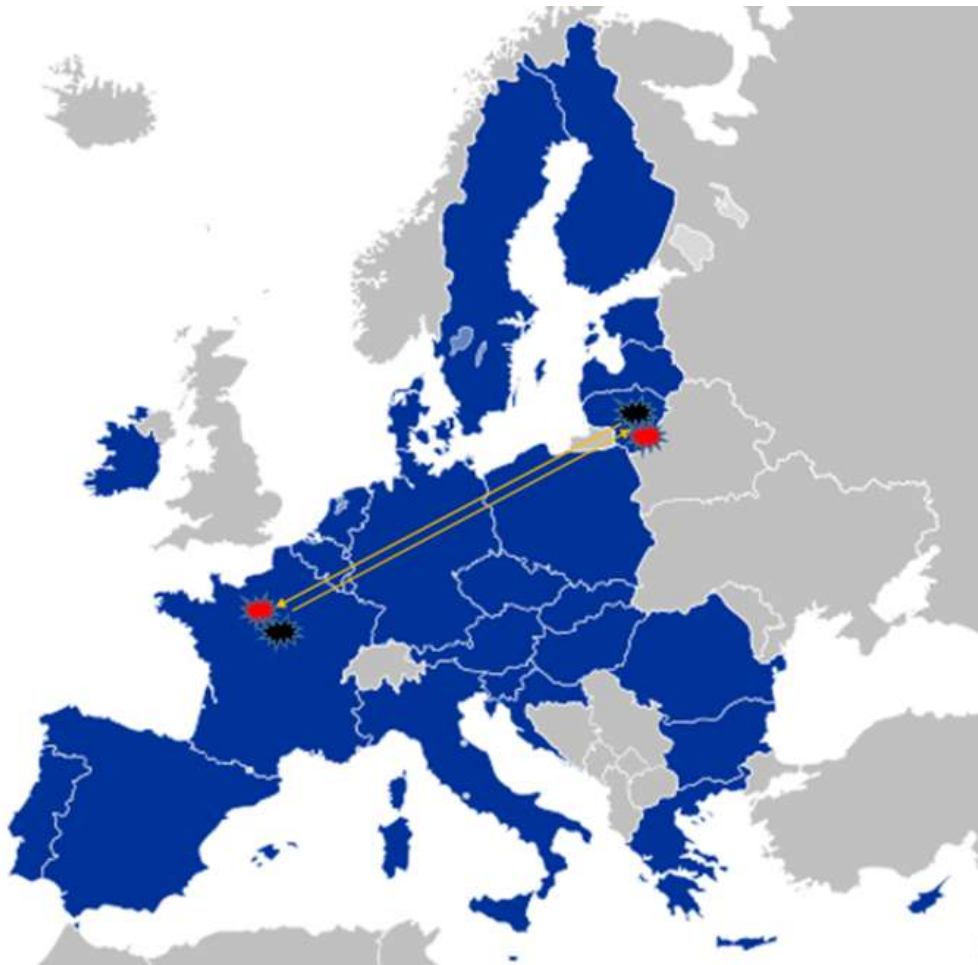
-  Inizio del trasporto e del carico
-  Scarico e fine del trasporto
-  Caricamento della prima operazione aggiuntiva
-  Scarico della prima operazione aggiuntiva
-  Caricamento dell'eco e operazione aggiuntiva
-  Scarico della seconda operazione aggiuntiva
-  Operazione bilaterale
-  Operazione addizionale di trasporto esente

	Operazione di trasporto non esente
	Transito / Viaggio a vuoto
I. BILATERALE	

1. Quali sono le operazioni di trasporto internazionale bilaterale esenti dalle norme di distacco?

Scenario 1: Due operazioni bilaterali

Un autista impiegato da una società con sede in Lituania (LT) guida un camion pieno di merci da Vilnius (LT) a Parigi (FR). L'autista scarica tutte le merci a Parigi. Quindi, per il viaggio di ritorno, l'autista carica le merci a Parigi per consegnarle a Vilnius (LT).



Conclusione: Il conducente ha effettuato due operazioni di trasporto bilaterali: una da LT (Stato membro di stabilimento) a FR (paese ospitante) e un'altra da FR a LT. **Pertanto, il conducente non è stato soggetto a norme di distacco durante l'intero viaggio.**

Scenario 2: operazioni bilaterali con tre posizioni di scarico

Un autista impiegato da una società con sede in Lituania (LT) carica un camion pieno di merci a Vilnius (LT). L'autista quindi guida a Berlino (DE) e scarica 1/3 della merce, e poi to Anversa (BE) per scaricare un altro 1/3 di merci. Successivamente, l'autista continua a guidare fino a Lione (FR) e scarica i restanti 1/3 della merce.



Conclusion: il conducente ha eseguito 3 operazioni bilaterali in un unico viaggio. Il viaggio è iniziato con il carico del camion pieno di merci in LT (Stato membro di stabilimento) che sono state poi scaricate in 3 paesi diversi (scarico parziale delle merci in DE, BE, FR). **Poiché diverse operazioni di trasporto bilaterale esenti (ossia ciascuna coperta da una lettera di vettura separata) possono essere effettuate durante un viaggio¹⁴, il conducente non è soggetto alle norme di distacco per l'intero viaggio.**

¹⁴ Considerando 10 della direttiva (UE) 2020/1057: "Quando un conducente effettua trasporti bilaterali 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 autista intraprenda diverse operazioni di trasporto bilaterale durante un viaggio".

Scenario 3: operazioni bilaterali con tre posizioni di carico

Dopo aver effettuato le operazioni descritte nello Scenario 2, sulla via del ritorno a LT, l'autista impiegato dalla società con sede in Lituania (LT) carica un camion 1/3 con merci a Lione (FR). L'autista quindi guida a Bruxelles (BE) e carica un altro camion 1/3 con merci, e poi to Varsavia (PL) per caricare il restante 1/3 camion con merci. Successivamente, l'autista continua a guidare fino a Vilnius (LT), per scaricare tutta la merce.



Conclusione: Il conducente ha effettuato 3 operazioni bilaterali durante un viaggio *di ritorno* nello Stato membro di stabilimento. **Poiché diverse operazioni di trasporto bilaterale esenti (vale a dire ciascuna sotto lettera di vettura separata) possono essere effettuate durante un viaggio, il conducente non é soggetto alle norme di distacco per l'intero viaggio.**

II. CROSS-TRADE OPERATIONS

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

Scenario 4: scambi incrociati tra due operazioni bilaterali

Un autista impiegato da una società con sede in Portogallo (PT) trasporta un camion pieno di merci da Lisbona (PT) a Marsiglia (FR). L'autista scarica la merce a Marsiglia. A Marsiglia (FR), l'autista carica quindi un camion pieno di merci e le scarica a Berlino (DE). A Berlino, l'autista carica un camion pieno di merci e le scarica a Porto (PT).



Conclusion: il conducente ha eseguito due distinte operazioni bilaterali e un'operazione cross-trade. La prima operazione bilaterale è iniziata in PT (Stato membro di stabilimento) con il carico delle merci e si è conclusa in RF con lo scarico di tali merci. La seconda operazione bilaterale è stata eseguita dal carico delle merci in DE allo scarico in PT (Stato membro di stabilimento). Durante le due operazioni bilaterali, il conducente non era soggetto alle regole di distacco. **L'operazione di carico delle merci in FR e di scarico in DE era un'operazione di cross-trade non collegata a nessuna delle due operazioni bilaterali. Pertanto, il conducente inizia a essere inviato in FR dopo la fine dell'operazione bilaterale quando inizia a guidare verso il punto di carico per caricare le merci da trasportare nel contesto delle operazioni cross-trade. Il distacco in FR termina quando l'autista lascia il territorio francese. Quindi il conducente è considerato distaccato in DE, dall'ingresso nel territorio DE e fino allo scarico delle merci in tale Stato membro.**

Scenario 5: Cross Trade tra un'operazione bilaterale e un viaggio a vuoto

Un autista impiegato da una società con sede in Portogallo (PT) carica un camion pieno di merci a Lisbona (PT) e guida a Berlino (DE), dove queste merci vengono scaricate. A Berlino (DE), l'autista carica un camion pieno di altre merci e le scarica a Madrid (ES). Quindi, il conducente guida a vuoto da Madrid (ES) al suo Stato membro di stabilimento (PT).



Conclusione: il conducente ha eseguito un'operazione di trasporto bilaterale da PT a DE, un'operazione cross-trade da DE a ES e un viaggio di ritorno a vuoto da ES a PT.

Il conducente inizia ad essere distaccato in DE dopo la fine dell'operazione bilaterale quando inizia a guidare verso il punto di carico per caricare le merci da trasportare nel contesto delle operazioni cross-trade da DE a ES. Il distacco in DE termina quando il conducente lascia il territorio DE. Quindi il conducente è considerato distaccato in ES dal momento dell'ingresso nel territorio ES fino a quando le merci portate da DE nell'ambito di operazioni cross-trade sono state scaricate e il conducente ha terminato l'operazione cross-trade.

Il viaggio di ritorno a vuoto attraverso il territorio di ES non è considerato distacco. Il conducente non è considerato distaccato in FR per la quale transita sia durante il viaggio bilaterale da PT a DE che durante le operazioni cross-trade da DE a ES.

3. *Quali sono le limitate attività supplementari di carico e/o scarico esenti dalle norme di distacco?*

Il conducente è esentato dalle norme di distacco quando, nell'ambito di un'operazione di trasporto bilaterale in corso, svolge anche **un'attività "cross-trade"** di carico e/o scarico nello Stato membro o nel terzo paese attraversato dal conducente, a condizione che il conducente non carichi merci e le scarichi nello stesso Stato membro.

Ciò è possibile, ad esempio, quando il conducente esegue un'operazione bilaterale senza un carico completo del camion e al fine di utilizzare al massimo la capacità di carico del veicolo, il conducente carica merci aggiuntive lungo il percorso.

Il conducente può effettuare un'operazione di cross-trade esente (vale a dire un'attività supplementare di carico e/o scarico) durante un'operazione bilaterale dallo Stato membro di stabilimento allo Stato membro ospitante. Se due operazioni bilaterali consecutive sono effettuate da e verso lo Stato membro dello stabilimento, nel corso di ciascuna delle due operazioni può essere effettuata un'ulteriore operazione di scambi incrociati esente. Questa è una cosiddetta regola 1 + 1.

Scenario 6: operazioni bilaterali con due scambi incrociati (1+1)

Un autista impiegato da una società con sede in Lituania (LT) carica 1/2 camion con merci a Vilnius (LT) da consegnare a Barcellona (ES). L'autista si ferma a Berlino (DE) e carica il restante 1/2 camion con merci diverse. L'autista si reca quindi a Bruxelles (BE) e scarica le merci caricate a Berlino (DE). Successivamente, l'autista continua il viaggio e scarica a Barcellona (ES) le merci caricate a Vilnius (LT). Per l'operazione bilaterale di ritorno, l'autista carica un camion pieno di merci a Barcellona (ES). L'autista si ferma a Bruxelles per scaricare 1/2 della merce. L'autista prosegue quindi per Vilnius (LT) per scaricare i restanti 1/2 della merce.



Conclusione: Il conducente ha eseguito due operazioni di trasporto bilaterale con un'attività aggiuntiva di carico e/o scarico (cross-trade) durante ogni operazione bilaterale. La prima operazione bilaterale è stata eseguita da LT a ES, con un'attività aggiuntiva esente (cioè il carico delle merci in DE e lo scarico in BE). La seconda operazione bilaterale (di ritorno) è stata eseguita da ES a LT, anch'essa con un'attività aggiuntiva esente (cioè il carico di merci in ES e lo scarico di parte di esse in BE). **Il conducente non era soggetto alle regole di distacco per l'intero viaggio.**

Va notato che una singola attività aggiuntiva esentata può comprendere:

- un'azione di caricamento;
- un'azione di scarico; o
- un'azione di carico e scarico

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

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

Sì, quando il conducente non si è avvalso della possibilità di svolgere un'attività supplementare esente di carico e/o scarico (cross-trade) durante l'operazione di trasporto bilaterale dallo Stato membro di stabilimento e tale operazione è seguita da un'operazione bilaterale di ritorno nello Stato membro di stabilimento, due attività supplementari esenti di carico e/o scarico (cross-trade) può essere eseguita durante tale operazione bilaterale di rimpatrio. Questa è una cosiddetta regola **0 + 2**.

Scenario 7: un'operazione bilaterale con due operazioni incrociate (0+2)

Un autista impiegato da una società con sede in Lituania (LT) carica un camion completo con merci a Vilnius (LT) e le consegna a Madrid (ES).

L'autista carica quindi un camion pieno di merci a Madrid (ES). L'autista si ferma a Bruxelles (BE) per scaricare 1/4 delle merci. L'autista si reca quindi a Berlino (DE) e scarica 1/4 della merce. L'autista prosegue quindi per Vilnius (LT) per scaricare i restanti 1/2 della merce.



Conclusione: Il conducente ha effettuato due operazioni di trasporto bilaterale con due attività supplementari di scarico (cross-trade) durante l'operazione bilaterale di ritorno. La prima operazione bilaterale è stata eseguita da LT a ES, senza ulteriori attività intermedie. La seconda operazione bilaterale (di ritorno) è stata eseguita da ES a LT, con due attività aggiuntive esenti (vale a dire operazioni cross-trade tra ES-BE e ES-DE, consistenti in due attività di scarico aggiuntive). **Il conducente non è stato soggetto alle regole di distacco durante l'intero viaggio.**

Scenario 8: un'operazione bilaterale con due operazioni incrociate (0+2)

Un autista impiegato da una società con sede in Lituania (LT) carica un camion completo con merci a Vilnius (LT) e le consegna a Barcellona (ES). L'autista carica 1/2 camion con merci a Barcellona (ES) e poi si ferma a Lione (FR) e carica 1/2 camion con un altro tipo di merci. Successivamente, l'autista si reca a Bruxelles (BE) e scarica le merci caricate a Lione (FR). L'autista prosegue poi per Berlino (DE) per caricare 1/2 camion con altre merci, che vengono poi scaricate a Varsavia (PL). Infine, l'autista prosegue per Vilnius (LT) dove scarica le merci caricate a Barcellona (ES).



Conclusione: Il conducente ha effettuato due operazioni di trasporto bilaterale con due attività supplementari, 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 eseguita da LT a ES, senza attività aggiuntive. La seconda operazione bilaterale (di ritorno) è stata eseguita da ES a LT, con due attività aggiuntive esenti (vale a dire operazioni cross-trade tra FR-BE e DE-PL, entrambe consistenti in un'attività aggiuntiva di carico e scarico). **Il conducente non era soggetto alle regole di distacco per l'intero viaggio.**

5. In caso di più di un'attività supplementare svolta nell'ambito di un'operazione di trasporto bilaterale, quale di tali attività è esente e quale è soggetta alle norme sul distacco?

Quando più operazioni cross-trade sono effettuate nel contesto di un'operazione bilaterale in corso, la **prima attività** (nel caso della regola 1+1) o le prime due **attività** (nel caso della regola 0+2) sono esentate dalle norme sul distacco. **Pertanto, quando l'operatore svolge una terza attività aggiuntiva (nello scenario 1+1 o nello scenario 0+2), o più, tali attività aggiuntive non sono più esenti, rientrando quindi nelle regole di distacco.**

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

Un autista impiegato da una società con sede in Lituania (LT) carica 1/2 camion con merci a Vilnius (LT), da consegnare a Madrid (ES). Durante la guida verso Madrid, l'autista si ferma a Varsavia (PL) per caricare 1/2 camion con altre merci per consegnarle a Berlino (DE). Dopo aver scaricato le merci da Varsavia a Berlino, l'autista carica quindi 1/2 camion con un altro tipo di merci a Berlino (DE) e le scarica a Bruxelles (BE). Successivamente, l'autista prosegue per Madrid (ES) e scarica la merce caricata a Vilnius (LT).



Conclusione: il conducente ha eseguito un'operazione di trasporto bilaterale (da LT a ES) e due attività aggiuntive di carico e scarico (operazioni cross-trade) durante questa operazione bilaterale. La prima attività aggiuntiva di carico delle merci in PL e di scarico in DE è esente dalle regole di distacco, **mentre la seconda attività aggiuntiva di carico delle merci in DE e di scarico in BE rientra nelle regole di distacco.**

Ciò è dovuto al fatto che il conducente ha già utilizzato la possibilità di un'attività aggiuntiva esente di carico e scarico. **La situazione del distacco inizia ad applicarsi con il carico delle merci a Berlino (DE) e termina quando tali merci vengono scaricate a Bruxelles (BE) – poiché il conducente riprende quindi l'operazione bilaterale esentata dalle norme di distacco.**

Pertanto, l'autista è considerato distaccato in DE dal momento del carico delle merci a Berlino e termina quando lascia il territorio DE.

Quindi il conducente è considerato distaccato su BE dall'ingresso nel territorio BE fino allo scarico delle merci a Bruxelles. Dopo aver scaricato la merce a Bruxelles, il conducente riprende l'operazione bilaterale, che è esente dalle regole di distacco.

III. CABOTAGGIO

Scenario 10: Due operazioni bilaterali + cabotaggio

Un autista impiegato da una società con sede in Portogallo (PT) carica un camion completo con merci a Lisbona (PT) e le consegna ad Amburgo (DE). Dopo aver scaricato le merci ad Amburgo (DE), l'autista carica un camion completo con altre merci e le scarica a Monaco di Baviera (DE). Poi a Monaco di Baviera (DE), l'autista carica un camion pieno di merci da consegnare a Lisbona (PT).



Conclusione: il conducente ha eseguito due operazioni bilaterali (una da PT a DE e un'altra da DE a PT) e una operazione di cabotaggio in DE. Il conducente è considerato inviato in DE. **La situazione del distacco inizia dopo la fine dell'operazione bilaterale (scarico merci ad Amburgo) quando inizia a guidare verso il punto di carico per caricare le merci per il trasporto di cabotaggio in DE. Il distacco continua attraverso l'esecuzione del trasporto di cabotaggio e termina quando le merci vengono scaricate e il trasporto di cabotaggio è finalizzato.**

Il conducente non è considerato distaccato in DE per la parte del viaggio dopo la fine del trasporto di cabotaggio e quando inizia a lavorare per l'operazione bilaterale di ritorno (ad esempio: guida al punto di carico, carica le merci per il trasporto bilaterale e le trasporta attraverso il territorio DE).

IV. TRANSITO

6. Che cos'è il "transito" e rientra nell'ambito di applicazione delle norme sul distacco?

La nozione di transito è caratterizzata dal fatto che il conducente attraversa il territorio di uno Stato membro senza caricare o scaricare merci. La qualificazione della presenza del conducente in uno Stato membro come transito non è quindi influenzata dalle soste, ad esempio per motivi igienici, rifornimento di carburante, pause o periodi di riposo. Ciò significa che una situazione di transito non rientra nell'ambito di applicazione delle norme di distacco.¹⁵

Scenario 11: transito + operazione bilaterale + commercio incrociato + transito

Un autista impiegato da una società con sede in Portogallo (PT) carica un camion pieno di merci a Lisbona (PT) da consegnare a Madrid (ES). A Madrid (ES) l'autista carica un camion pieno di merci da consegnare a Dortmund (DE). Dopo la consegna a Dortmund, l'autista ritorna con il camion vuoto a Lisbona (PT).



Conclusione: il conducente ha eseguito un'operazione bilaterale da PT a ES, un'operazione cross-trade da ES a DE e un viaggio a vuoto da DE a PT. Il conducente non è considerato distaccato in ES per la parte del viaggio effettuata nell'ambito di un'operazione bilaterale. **Il conducente inizia a essere distaccato in ES dopo la fine dell'operazione bilaterale (scarico merci a Madrid) e quando inizia a guidare verso il punto di carico per caricare le merci per operazioni cross-trade da ES a DE. Il distacco in ES termina quando il conducente lascia il territorio ES. Quindi il conducente è considerato distaccato in DE dal momento dell'ingresso nel territorio DE fino alla fine dell'operazione di cross trade in DE.** Il conducente non è considerato distaccato in DE durante il viaggio a vuoto di ritorno a PT, dopo la fine dell'operazione cross-trade. Il conducente non è considerato distaccato né in FR né in BE, perché transita solo attraverso i territori di questi paesi quando esegue operazioni cross-trade.

¹⁵ Considerando 11 di Direttiva (UE) 2020/1057

V. VIAGGI A VUOTO

7. *Un viaggio a vuoto equivale a un transito?*

Una situazione di transito è sempre esente dalle norme sul distacco, mentre **un viaggio a vuoto è esente se è effettuato in relazione a un'operazione bilaterale e non è esente quando è effettuato in relazione al cabotaggio o all'operazione internazionale non bilaterale che rientra nelle norme di distacco (commercio incrociato).**¹⁶

In linea di principio, **il distacco termina con lo scarico delle merci trasportate nell'ambito dell'operazione che rientra nelle norme di distacco (ad esempio cabotaggio o commercio incrociato).** La classificazione del successivo viaggio a vuoto come distacco o come esente dal distacco dipende dal fatto che la nuova operazione, che attua tale viaggio a vuoto, rientri o meno nelle norme sul distacco. In questo contesto, **è importante notare che il conducente non è considerato distaccato se, dopo aver scaricato le merci nell'ambito dell'operazione coperta dalle norme di distacco, effettua un viaggio a vuoto di ritorno al suo Stato membro di stabilimento.**

¹⁶ L'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1072/2009 stabilisce che: per «trasporto internazionale» si intende:

- a) un viaggio a pieno carico effettuato da un veicolo il cui punto di partenza e il cui punto di arrivo si trovano in due Stati membri diversi, con o senza transito attraverso uno o più Stati membri o terzi paesi;
- b) un viaggio a pieno carico effettuato da un veicolo da uno Stato membro verso un paese terzo o viceversa, con o senza transito attraverso uno o più Stati membri o paesi terzi paesi;
- c) un viaggio a pieno carico effettuato da un veicolo tra paesi terzi, con transito attraverso il territorio di uno o più Stati membri; o
- d) un viaggio a vuoto in concomitanza con il trasporto di cui alle lettere a), b) e c));

Scenario 12: operazione bilaterale + viaggio a vuoto

Un autista impiegato da una società con sede in Lituania (LT) carica un camion pieno di merci a Vilnius (LT) e le scarica a Parigi (FR). Sulla via del ritorno, l'autista guida a vuoto dalla Francia (FR) alla Lituania (LT).



Conclusion: il conducente ha eseguito un'operazione di trasporto bilaterale da LT a FR, seguita da un viaggio a vuoto da FR a LT. **Il conducente non è considerato distaccato per l'intero viaggio:** né durante l'operazione bilaterale verso la FR né durante il viaggio a vuoto effettuato dopo la fine dell'operazione bilaterale dallo Stato membro di stabilimento per tornare in tale Stato membro.

Scenario 13: Due operazioni bilaterali + un viaggio a vuoto

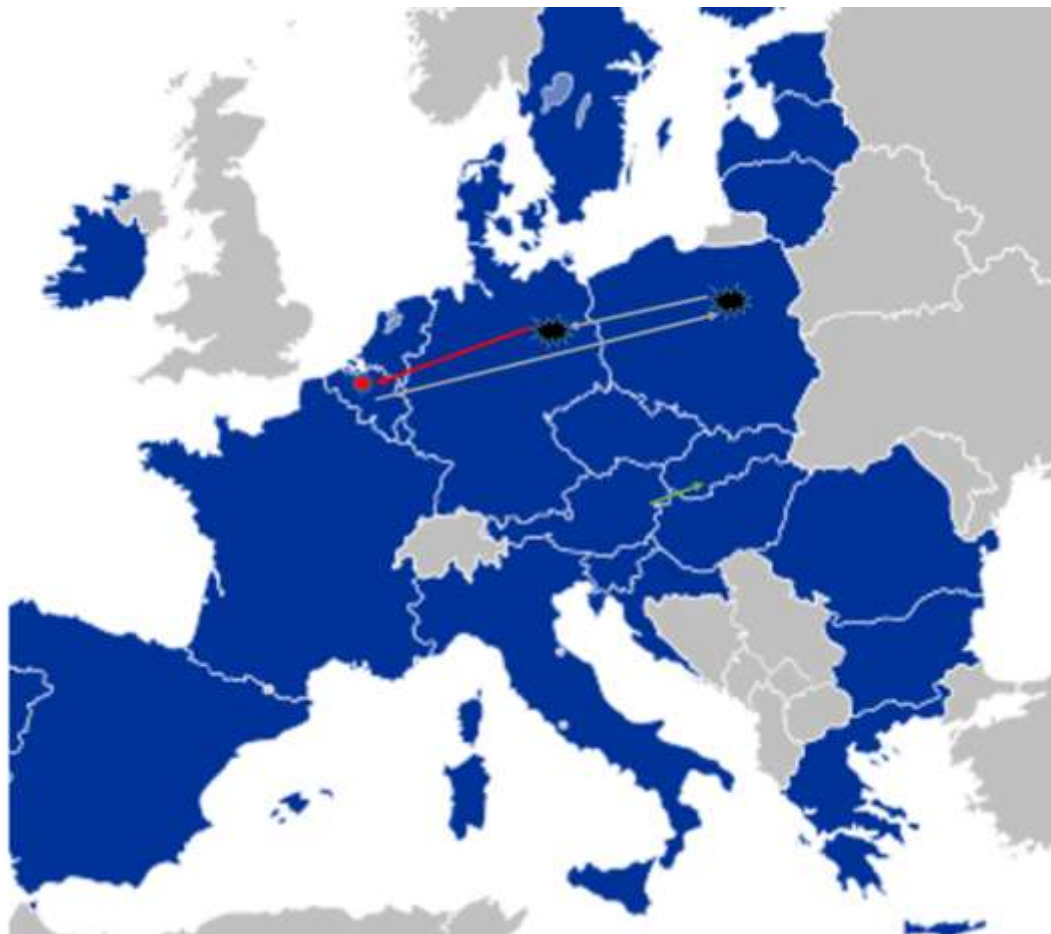
Un autista alle dipendenze di una società con sede in Lituania (LT) carica merci a Vilnius (LT) e le scarica a Parigi (FR). L'autista guida con un camion vuoto da Parigi (FR) ad Anversa (BE). L'autista carica quindi le merci ad Anversa (BE) e le scarica a Vilnius (LT).



Conclusion: il conducente ha eseguito due operazioni di trasporto bilaterale e un viaggio a vuoto tra di loro. La prima operazione bilaterale si è verificata da LT a FR, mentre la seconda operazione bilaterale è stata effettuata da BE a LT. Il viaggio a vuoto tra FR e BE dovrebbe essere considerato effettuato in concomitanza con la seconda operazione di trasporto bilaterale che inizia in BE, il che significa che non si applicano le norme sul distacco. Pertanto, **il conducente non deve essere considerato come pubblicato durante tutte queste operazioni.**

Scenario 14: due viaggi a vuoto + un cross-trade

Un autista la cui azienda ha sede in Polonia (PL) effettua un viaggio a vuoto da Varsavia (PL) a Berlino (DE). A Berlino (DE), l'autista carica un camion pieno di merci e le scarica a Bruxelles (BE). Quindi, l'autista guida a vuoto da Bruxelles (BE) a Varsavia (PL).



Conclusione: l'autista ha effettuato due distinti viaggi a vuoto e un'operazione di cross-trade tra di loro. Il primo viaggio a vuoto tra PL e DE è stato seguito da un'operazione cross-trade tra DE e BE, che è stata poi seguita da un viaggio a vuoto da BE a PL. Il viaggio a vuoto da PL a DE viene effettuato in concomitanza con l'operazione cross-trade a partire da DE. **Pertanto, il conducente è considerato distaccato in DE dal momento dell'ingresso nel territorio DE fino all'uscita dal territorio DE.** Questo periodo copre la guida con un camion vuoto fino al punto di carico in DE, il carico delle merci in DE e il loro trasporto attraverso il territorio DE. **Quindi il conducente è considerato distaccato su BE dal momento dell'ingresso nel territorio BE fino alla fine dell'operazione cross-trade in BE.** Il conducente non è considerato distaccato in BE durante il viaggio a vuoto dopo la fine dell'operazione cross-trade al momento del ritorno nello Stato membro di stabilimento. Il conducente non è considerato distaccato in NL quando esegue operazioni cross-trade tra DE e BE perché transita solo nel territorio NL senza carico o scarico.

Scenario 15: due operazioni bilaterali + cabotaggio + due viaggi a vuoto

Un autista impiegato da una società con sede in Germania (DE) carica un camion pieno di merci a Berlino (DE), guida a Parigi (FR) e scarica tutte le merci. L'autista guida quindi a vuoto a Lione (FR) per caricare le merci e scaricarle a Marsiglia (FR). L'autista guida quindi a vuoto da Marsiglia (FR) a Nantes (FR). Sulla via del ritorno in Germania (DE), l'autista carica un camion pieno di merci a Nantes (FR) e le scarica a Berlino (DE).



Conclusion: il conducente ha effettuato due operazioni di trasporto bilaterali (da DE a FR e da FR a DE), un trasporto di cabotaggio in FR e due viaggi a vuoto in FR. La prima operazione bilaterale da DE si è conclusa con lo scarico delle merci a Parigi (FR). **Il conducente inizia ad essere distaccato in FR dopo la fine di tale operazione bilaterale quando inizia a guidare (viaggio a vuoto) fino al punto di carico in cui carica le merci da trasportare in regime di cabotaggio in FR. Il distacco a FR termina al termine dell'operazione di cabotaggio**, dopo di che il conducente guida con un camion vuoto per caricare le merci che devono essere consegnate nell'ambito di operazioni bilaterali da FR a DE. Pertanto, **il primo viaggio a vuoto tra Parigi e Lione rientra nelle regole di distacco, in quanto tale viaggio è collegato al trasporto di cabotaggio effettuato tra Lione e Marsiglia**. Il secondo viaggio a vuoto tra Marsiglia e Nantes è esente dalle norme sul distacco, in quanto tale viaggio è collegato all'operazione bilaterale di ritorno da Nantes (FR) a Berlino (DE), che è esente dalle norme sul distacco.