



EUROPEAN COMMISSION  
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

Directorate C - Land  
C.1 - Road Transport

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

***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 meno ai sensi della direttiva (UE) 2020/1057**

La direttiva (UE) 2020/1057<sup>2</sup> (denominata anche "la direttiva") stabilisce norme specifiche rispetto alla direttiva 96/71/CE<sup>3</sup> e alla direttiva 2014/67/UE<sup>4</sup>, entrambi atti legislativi riguardanti il distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi. Essa distingue tra i tipi di operazioni di trasporto a cui si applicano le norme sul distacco e quelli a cui non si applicano le norme sul distacco. Il criterio generale per tale distinzione è il grado di connessione con il territorio dello Stato<sup>5</sup> membro ospitante.

Più specificamente, risulta dalla direttiva (UE) 2020/1057 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 eseguono le seguenti operazioni:

---

<sup>1</sup> Questa guida si riferisce solo a domande e risposte sul distacco dei conducenti nell'ambito del trasporto di merci su strada. Una serie diversa di domande e risposte sarà preparata sullo stesso argomento, per quanto riguarda 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 in relazione alla direttiva 96/71/CE e alla direttiva 2014/67/UE per il distacco dei conducenti nel settore del trasporto 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)

<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: "Norme settoriali equilibrate sul 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 distinguere tra i diversi tipi di operazioni di trasporto a seconda del grado di collegamento con il territorio dello Stato membro ospitante."

- 1) operazioni<sup>6</sup> **commerciali incrociate** - 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<sup>7</sup> dell'operatore che effettua tali operazioni;
- 2) i trasporti di **cabotaggio** - intesi come trasporti nazionali per conto terzi effettuati a titolo temporaneo sul territorio di uno Stato membro da un operatore stabilito in un altro Stato<sup>8</sup> membro.

Il conducente **non** è considerato **distaccato** quando esegue l'operazione:

- 1) operazioni di trasporto **internazionale bilaterale**<sup>9</sup> - intese come operazioni di trasporto basate su un contratto di trasporto dallo Stato membro in cui l'operatore è stabilito (Stato membro di stabilimento) verso un altro Stato membro o un paese terzo, o da un altro Stato membro o un paese terzo verso lo Stato membro di stabilimento;
- 2) **limitate attività supplementari di carico e/o scarico**<sup>10</sup> (cioè le operazioni commerciali incrociate di cui sopra) effettuate nell'ambito di operazioni bilaterali negli Stati membri o nei paesi terzi che il conducente attraversa;
- 3) **il transito**<sup>11</sup> attraverso il territorio di uno Stato membro senza effettuare alcuna attività di carico o scarico;
- 4) **tratta iniziale o finale di un'operazione**<sup>12</sup> **di trasporto combinato**, come definito nella direttiva 92/106/CEE<sup>13</sup> del Consiglio, nel caso in cui la tratta stradale consista di per sé in un'operazione di trasporto internazionale bilaterale.

### **OBBLIGHI AMMINISTRATIVI dell'operatore prima, durante e dopo l'affissione**

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

#### **Prima dell'affissione l'operatore deve:**

- presentare una dichiarazione di distacco alle autorità di uno Stato membro in cui il conducente è distaccato;
- al più tardi all'inizio del distacco;
- utilizzando l'interfaccia pubblica multilingue collegata al sistema d'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 questo numero è disponibile;

---

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

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

<sup>8</sup> I trasporti di cabotaggio nel settore del trasporto di merci sono definiti nella direttiva con 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).

2. gli estremi di un gestore dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento per tenere i contatti con le autorità competenti dello Stato membro ospitante in cui sono prestati i servizi e per inviare e ricevere documenti o comunicazioni;
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 applicabile;
5. la data prevista di inizio e fine del distacco;
6. le targhe dei veicoli a motore;
7. i servizi di trasporto effettuati (per esempio trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o operazioni di cabotaggio).

**Durante il distacco l'operatore deve:**

- assicurarsi che gli autisti abbiano a disposizione i seguenti documenti:
  - la dichiarazione di distacco in forma cartacea o elettronica;
  - prove delle operazioni di trasporto che avvengono 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 operazioni di trasporto).

**Dopo l'affissione l'operatore deve:**

- non più tardi di otto settimane dal ricevimento della richiesta dello Stato membro ospitante, inviare tramite l'interfaccia pubblica collegata all'IMI i documenti richiesti, quali:
  - registrazioni di tachigrafi;
  - note di spedizione;
  - la documentazione relativa alla retribuzione del conducente per il periodo di distacco;
  - il contratto di lavoro;
  - i fogli di presenza relativi al lavoro dell'autista;
  - prova dei pagamenti della retribuzione del conducente.

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

## SCENARI DI OPERAZIONI DI TRASPORTO

Le sezioni seguenti spiegano e illustrano come le regole di distacco si applicano 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 supplementare
-  Scarico della prima operazione supplementare
-  Caricamento della seconda operazione supplementare
-  Scarico della seconda operazione supplementare
-  Operazione bilaterale
-  Operazione di trasporto supplementare esente
-  Operazione di trasporto non esente
-  Transito / Viaggio a vuoto

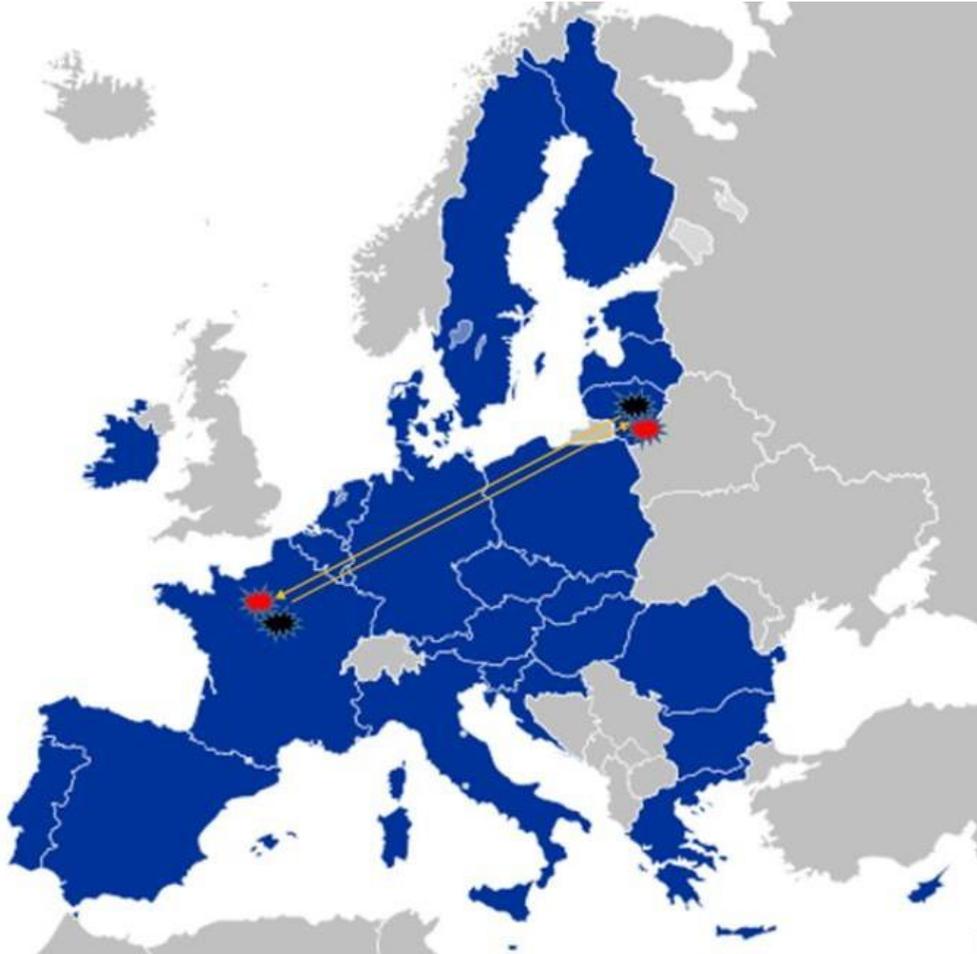


## I. BILATERALE

### 1. Quali sono le operazioni di trasporto bilaterale internazionale esenti dalle regole 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. Poi, per il viaggio di ritorno, l'autista carica le merci a Parigi per consegnarle a Vilnius (LT).*



**Conclusion:** Il conducente ha effettuato due trasporti bilaterali: uno da LT (Stato membro di stabilimento) a FR (paese ospitante) e un altro da FR a LT. Pertanto, il conducente non era soggetto alle norme sul distacco durante l'intero viaggio.

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

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



Conclusione: L'autista ha effettuato 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 nel corso di un viaggio<sup>14</sup> possono essere effettuate più operazioni di trasporto bilaterali esenti (cioè ciascuna coperta da una lettera di vettura separata), il conducente non era soggetto alle norme sul distacco per l'intero 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 (lo "Stato membro di stabilimento") al territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo o di nuovo allo Stato membro di stabilimento, la natura del servizio è strettamente legata allo Stato membro di stabilimento. È possibile che un conducente effettui diversi trasporti bilaterali nel corso di uno stesso viaggio".

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

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



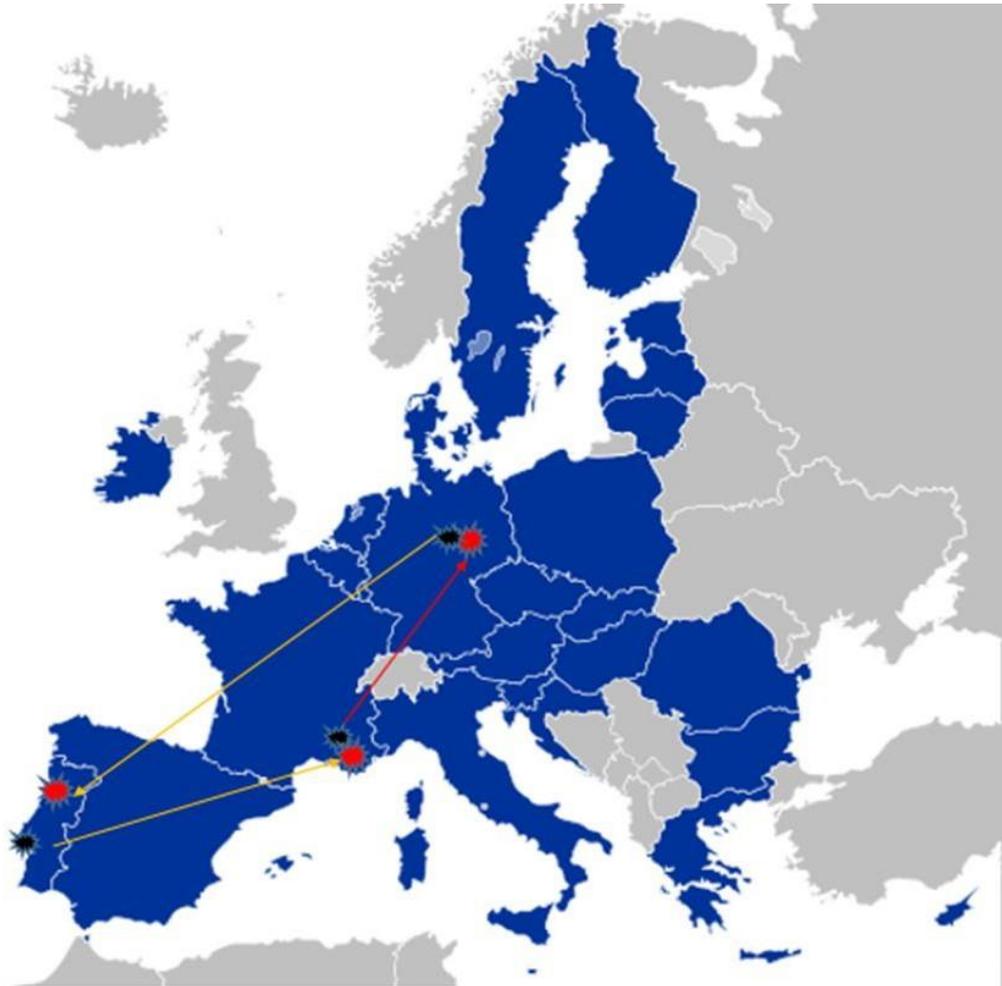
Conclusione: Il conducente ha effettuato 3 operazioni bilaterali durante un viaggio di ritorno verso lo Stato membro di stabilimento. Poiché più operazioni di trasporto bilaterali esenti (cioè ciascuna con lettera di vettura separata) possono essere effettuate durante un viaggio, il conducente non era soggetto alle norme sul distacco per l'intero viaggio.

## II. CROSS-TRADE

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

#### **Scenario4: commercio incrociato tra due operazioni bilaterali**

*Un autista impiegato da un'impresa stabilita 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 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 effettuato due operazioni bilaterali distinte e un'operazione commerciale incrociata. La prima operazione bilaterale è iniziata in PT (Stato membro di stabilimento) con il carico delle merci e si è conclusa in FR con lo scarico di tali merci. La seconda operazione bilaterale è stata effettuata dal carico delle merci in DE allo scarico delle stesse in PT (Stato membro di stabilimento). Durante le due operazioni bilaterali, il conducente non era soggetto alle norme sul distacco. L'operazione di carico delle merci in FR e di scarico in DE era un'operazione commerciale trasversale non collegata a nessuna delle due operazioni bilaterali. Pertanto, il conducente inizia ad essere distaccato 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 dell'operazione commerciale incrociata. Il distacco in FR termina quando il conducente lascia il territorio francese. Quindi il conducente è considerato distaccato in DE, dall'ingresso nel territorio DE fino allo scarico delle merci in tale Stato membro.

### **Scenario5: scambio incrociato tra un'operazione bilaterale e un viaggio a vuoto**

*Un autista dipendente di un'impresa stabilita in Portogallo (PT) carica un camion pieno di merci a Lisbona (PT) e va 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). Poi, l'autista guida a vuoto da Madrid (ES) per tornare al suo Stato membro di stabilimento (PT).*



Conclusion: Il conducente ha effettuato un'operazione di trasporto bilaterale da PT a DE, un'operazione commerciale incrociata 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 dell'operazione commerciale incrociata da DE a ES. Il distacco in DE termina quando il conducente lascia il territorio di DE. Quindi il conducente è considerato distaccato presso ES dal momento in cui entra nel territorio di ES fino a quando le merci portate da DE nell'ambito di un'operazione commerciale sono state scaricate e il conducente ha terminato l'operazione commerciale. Il viaggio di ritorno a vuoto attraverso il territorio di ES non è considerato distacco. Il conducente non è considerato distaccato nella FR che attraversa durante il viaggio bilaterale da PT a DE e durante l'operazione commerciale incrociata da DE a ES.

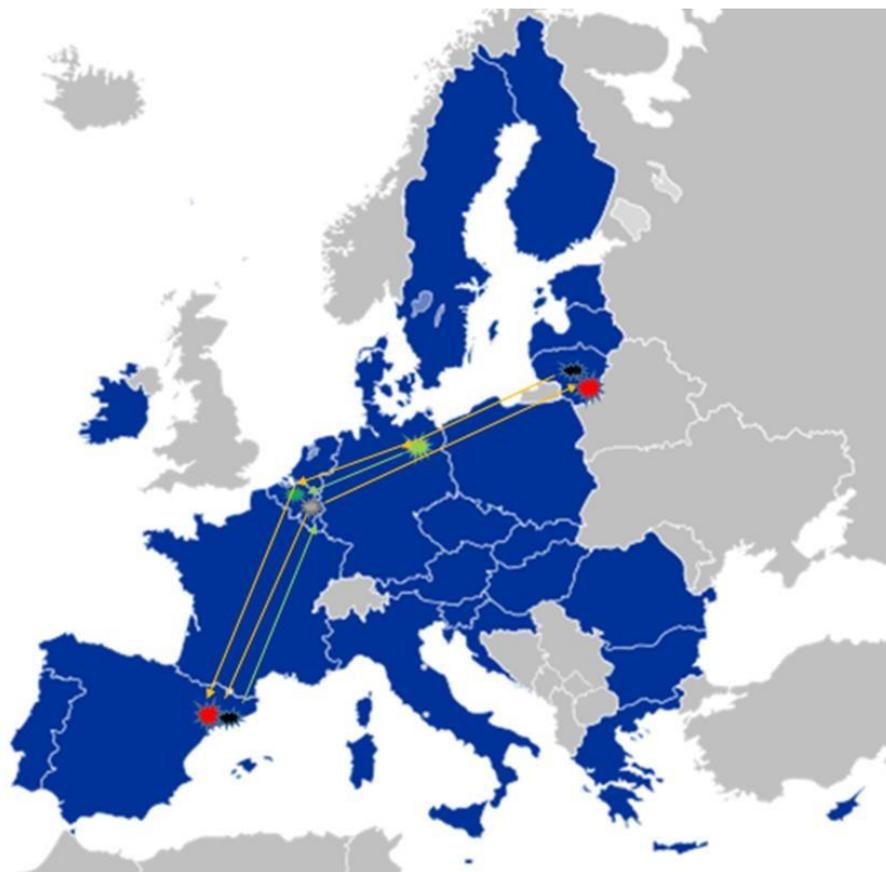
### 3. Quali sono le attività aggiuntive limitate di carico e/o scarico esentate dalle regole di affissione?

Il conducente è esente dalle norme sul distacco quando, nell'ambito di un'operazione di trasporto bilaterale in corso, svolge anche **un'attività di "cross-trade"** di carico e/o scarico nello Stato membro o nel paese terzo attraversato, 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 e, al fine di utilizzare al massimo la capacità di carico del veicolo, carica merci supplementari lungo il percorso. Durante un'operazione bilaterale dallo Stato membro di stabilimento allo Stato membro ospitante, il conducente può effettuare un'operazione commerciale esente (cioè un'attività supplementare di carico e/o scarico). Quando vengono effettuate due operazioni bilaterali consecutive da e verso lo Stato membro di stabilimento, durante ciascuna delle due operazioni può essere effettuata un'operazione commerciale supplementare esente. Questa è la cosiddetta **regola 1+1**.

### **Scenario6: due 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) per essere consegnato a Barcellona (ES). L'autista si ferma a Berlino (DE) e carica il restante 1/2 camion con merci diverse. L'autista va poi a Bruxelles (BE) e scarica le merci caricate a Berlino (DE). In seguito, 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 (BE) per scaricare 1/2 della merce. L'autista prosegue poi per Vilnius (LT) per scaricare la restante metà delle merci.*



Conclusione: Il conducente ha effettuato due operazioni di trasporto bilaterali con un'attività aggiuntiva di carico e/o scarico (scambio incrociato) durante ogni operazione bilaterale. La prima operazione bilaterale è stata effettuata da LT a ES, con un'attività supplementare esente (cioè il carico di merci in DE e lo scarico in BE). La seconda operazione bilaterale (di ritorno) è stata effettuata da ES a LT, anch'essa con un'attività aggiuntiva esente (cioè caricare merci in ES e scaricarne una parte in BE). Il conducente non era soggetto alle norme sul distacco per l'intero viaggio.

Va notato che una singola attività addizionale esentata può includere:

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

come specificato nell'articolo 1.3 della direttiva (UE) 2020/1057.

**4. È possibile che il conducente svolga due attività supplementari esenti durante un trasporto bilaterale di ritorno verso lo Stato membro di stabilimento, se nessuna attività supplementare è stata svolta durante il trasporto bilaterale dallo Stato membro di stabilimento?**

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

**Scenario7: un'operazione bilaterale con due scambi incrociati (0+2)**

*Un autista impiegato da un'impresa con sede in Lituania (LT) carica un camion pieno di merci a Vilnius (LT) e le consegna a Madrid (ES).*

*L'autista carica un camion pieno di merci a Madrid (ES). L'autista si ferma a Bruxelles (BE) per scaricare 1/4 di queste merci. L'autista poi guida fino a Berlino (DE) e scarica 1/4 delle merci. L'autista prosegue poi fino a Vilnius (LT) per scaricare il restante 1/2 delle merci.*



**Conclusion:** L'autista ha eseguito 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 eseguita da LT a ES, senza attività aggiuntive in mezzo. La seconda operazione bilaterale (di ritorno) è stata eseguita da ES a LT, con due attività aggiuntive esenti (cioè operazioni di scambio incrociato tra ES-BE e ES-DE, consistenti in due attività aggiuntive di scarico). Il conducente non era soggetto alle norme sul distacco durante l'intero viaggio.

### **Scenario8: un'operazione bilaterale con due scambi incrociati (0+2)**

*Un autista alle dipendenze di una società con sede in Lituania (LT) carica un camion pieno di merci a Vilnius (LT) e le consegna a Barcellona (ES). L'autista carica ½ camion di merci a Barcellona (ES) e poi si ferma a Lione (FR) e carica ½ camion con un altro tipo di merci. In seguito, l'autista guida fino a Bruxelles (BE) e scarica la merce caricata a Lione (FR). L'autista prosegue poi per Berlino (DE) per caricare ½ camion con altre merci, che vengono poi scaricate a Varsavia (PL). Infine, l'autista continua fino a Vilnius (LT) dove scarica la merce caricata a Barcellona (ES).*



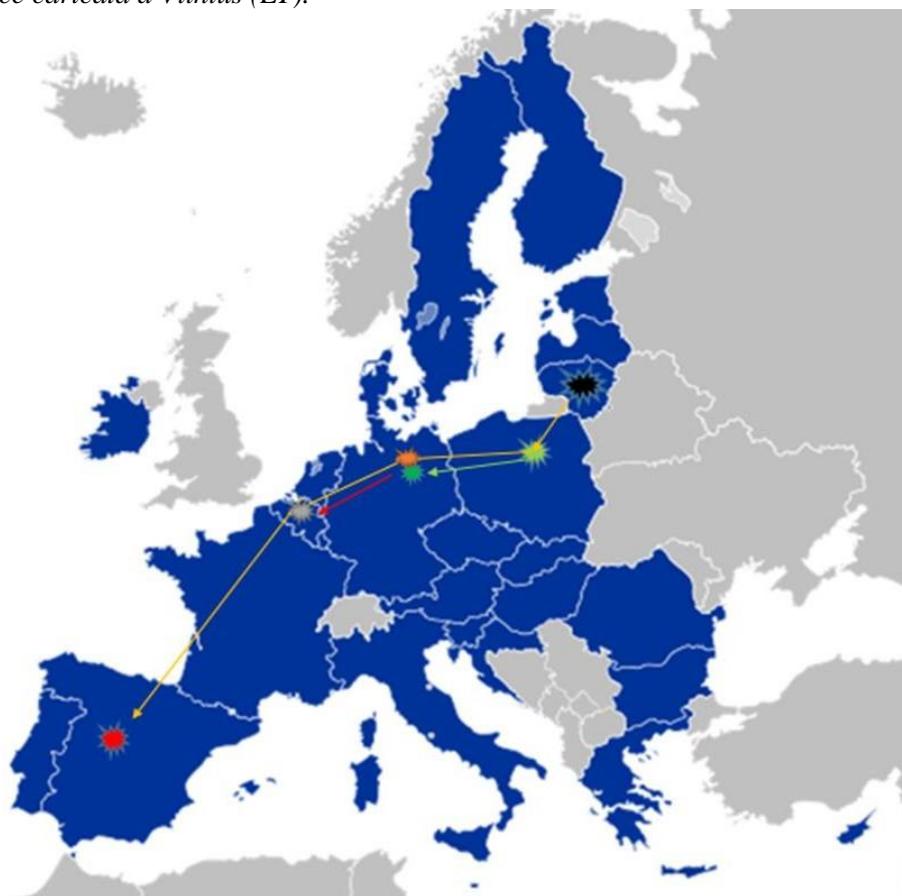
Conclusion: L'autista ha effettuato due trasporti bilaterali con due attività aggiuntive, ciascuna delle quali consiste in un'attività di carico e scarico (cross-trade), durante l'operazione bilaterale di ritorno. La prima operazione bilaterale è stata eseguita da LT a ES, senza attività aggiuntive. La seconda operazione bilaterale (di ritorno) è stata effettuata da ES a LT, con due attività supplementari esenti (cioè operazioni di scambio incrociato tra FR-BE e DE-PL, entrambe consistenti in un'attività di carico e scarico supplementare). Il conducente non era soggetto alle norme sul distacco per l'intero viaggio.

**5. Nel caso di più di un'attività addizionale svolta nell'ambito di un'operazione di trasporto bilaterale, quale di queste attività è esente e quale è soggetta alle regole di distacco?**

Quando nel contesto di un'operazione bilaterale in corso si effettuano più operazioni di cross-trade, la **prima attività** (nel caso della regola 1+1) o le **prime due attività** (nel caso della regola 0+2) sono esentate dalle regole di distacco. Quindi, quando l'operatore esegue una terza attività supplementare (nello scenario 1+1 o nello scenario 0+2), o più, tali attività supplementari non sono più esenti e ricadono quindi sotto le regole di distacco.

**Scenario9: operazione bilaterale con un commercio incrociato esente e un commercio incrociato non esente**

*Un autista alle dipendenze di una società con sede in Lituania (LT) carica ½ camion con delle merci a Vilnius (LT), per consegnarle a Madrid (ES). Durante il viaggio verso Madrid, l'autista si ferma a Varsavia (PL) per caricare ½ camion con altre merci da consegnare a Berlino (DE). Dopo aver scaricato la merce da Varsavia a Berlino, l'autista carica ½ camion con un altro tipo di merce a Berlino (DE) e la scarica a Bruxelles (BE). In seguito, l'autista prosegue per Madrid (ES), e scarica la merce caricata a Vilnius (LT).*



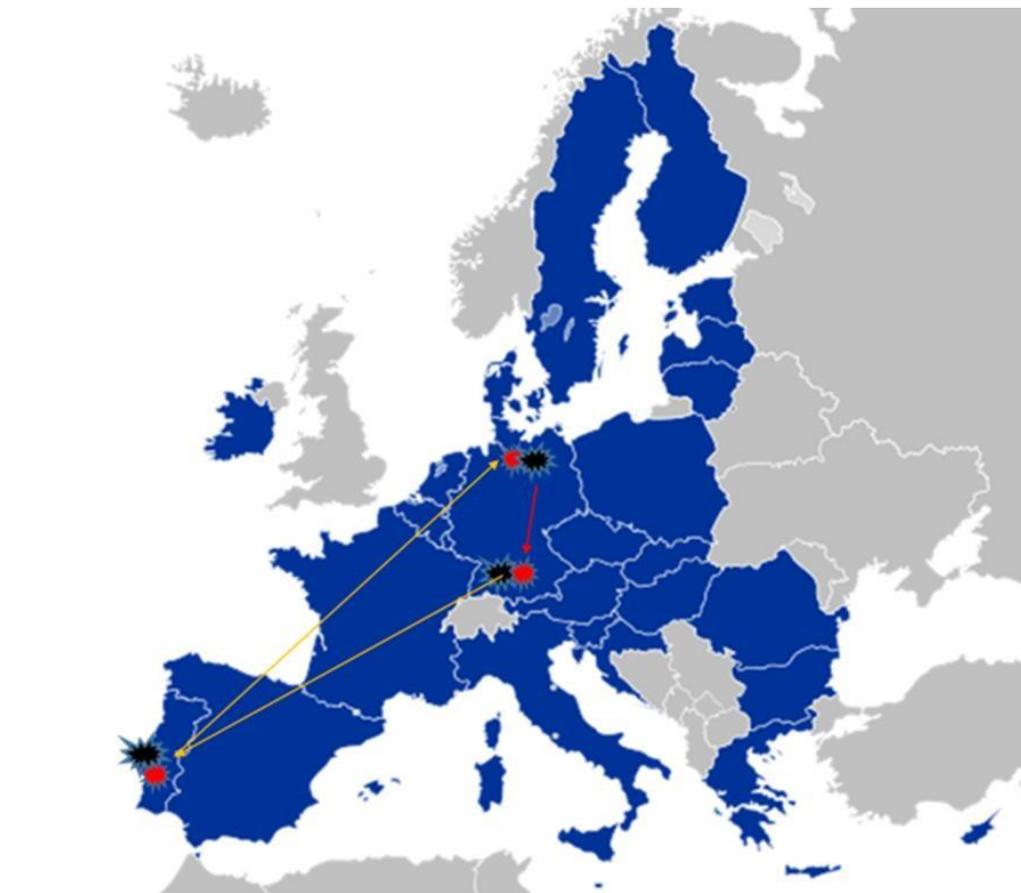
**Conclusion:** Il conducente ha effettuato un'operazione di trasporto bilaterale (da LT a ES) e due attività supplementari di carico e scarico (operazioni commerciali incrociate) durante questa operazione bilaterale. La prima attività aggiuntiva di carico delle merci in PL e scarico in DE è esente dalle norme sul distacco, mentre la seconda attività aggiuntiva di carico delle merci in DE e scarico in BE rientra nelle norme sul distacco. Questo è dovuto al fatto che il conducente ha già utilizzato la possibilità di un'attività aggiuntiva esente di carico e scarico. La situazione di distacco inizia con il carico delle merci a Berlino (DE) e termina quando queste merci vengono scaricate a Bruxelles (BE) - poiché il conducente riprende l'operazione bilaterale esentata dalle regole di distacco. Quindi, il conducente è considerato distaccato in DE dal momento in cui carica le merci a Berlino e termina quando lascia il territorio DE. Poi il conducente è considerato distaccato in BE dall'entrata nel territorio di BE fino allo scarico delle merci a Bruxelles. Dopo aver scaricato le

merci a Bruxelles, il conducente riprende l'operazione bilaterale, che è esente dalle regole di distacco.

### III. CABOTAGGIO

#### **Scenario10: Due operazioni bilaterali + cabotaggio**

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



**Conclusion:** Il conducente ha effettuato due operazioni bilaterali (una da PT a DE e un'altra da DE a PT) e un'operazione di cabotaggio in DE. Il conducente è considerato distaccato in DE. La situazione di distacco inizia dopo la fine dell'operazione bilaterale (scarico delle merci ad Amburgo) quando inizia a guidare verso il punto di carico per caricare le merci per l'operazione di cabotaggio in DE. Il distacco continua durante l'esecuzione dell'operazione di cabotaggio e termina quando le merci vengono scaricate e l'operazione di cabotaggio è conclusa. Il conducente non è considerato distaccato in DE per la parte di viaggio successiva alla fine dell'operazione di cabotaggio e quando inizia a lavorare per l'operazione bilaterale di ritorno (cioè: guida fino al punto di carico, carica le merci per l'operazione bilaterale e le trasporta attraverso il territorio di DE).

## IV. TRANSITO

### 6. Che cos'è il "transito" ed è fuori dal campo di applicazione delle regole di posting?

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 della presenza del conducente in uno Stato membro come transito non è quindi influenzata dalle soste, ad esempio per motivi di igiene, per il rifornimento di carburante, per le pause o i periodi<sup>15</sup> di riposo. Ciò significa che una situazione di transito non rientra nel campo di applicazione delle norme sul distacco.

#### **Scenario11: transito + operazione bilaterale + commercio incrociato + transito**

*Un autista alle dipendenze di una società con sede in Portogallo (PT) carica un camion pieno di merci a Lisbona (PT) per essere consegnato 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 effettuato un'operazione bilaterale da PT a ES, un'operazione incrociata da ES a DE e un viaggio a vuoto da DE a PT. Il conducente non è considerato distaccato in ES per la parte di viaggio effettuata nell'ambito dell'operazione bilaterale. Il conducente inizia ad essere distaccato in ES dopo la fine dell'operazione bilaterale (scarico delle merci a Madrid) e quando inizia a guidare verso il punto di carico per caricare le merci per l'operazione commerciale incrociata da ES a DE. Il distacco in ES termina quando il conducente lascia il territorio di ES. Quindi il conducente è considerato distaccato in DE dal momento in cui entra nel territorio di DE fino alla fine dell'operazione commerciale incrociata in DE. Il conducente non è considerato distaccato in DE durante il viaggio a vuoto di ritorno in PT, al termine dell'operazione commerciale incrociata. Il conducente non è considerato distaccato né in FR né in BE, perché transita nei territori di questi paesi solo quando effettua operazioni commerciali incrociate.

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

## V. VIAGGI A VUOTO

### 7. *Un viaggio a vuoto è la stessa cosa del "transito"?*

No. Una situazione di transito è sempre esente dalle regole di distacco, mentre un viaggio<sup>16</sup> a vuoto è esente se viene effettuato nel quadro di un'operazione bilaterale e non è esente quando viene effettuato nel quadro di un cabotaggio o di un'operazione internazionale non bilaterale che rientra nelle regole di distacco (cross-trade).

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

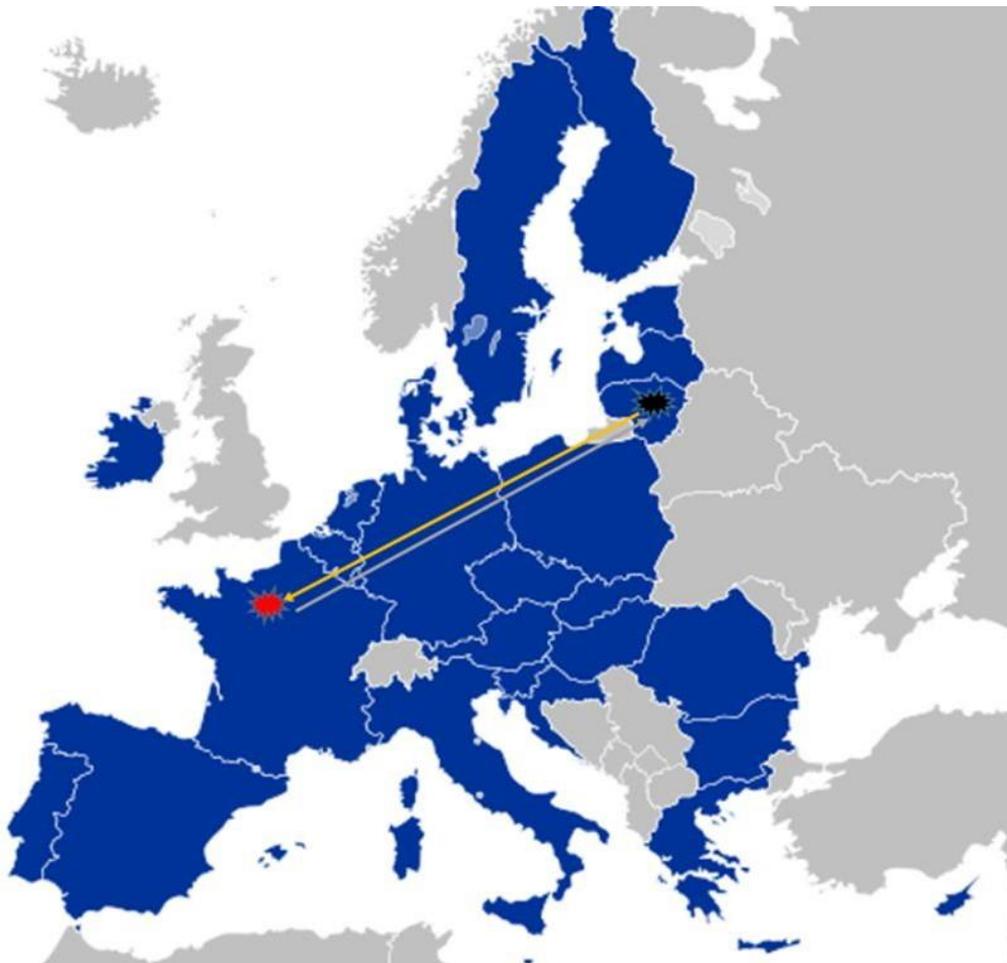
---

<sup>16</sup> L'articolo 2.2 del regolamento (CE) n. 1072/2009 stabilisce che: per "trasporto internazionale" si intende:

- (a) un percorso con 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 in uno o più Stati membri o paesi terzi;
- (b) un viaggio a carico effettuato da un veicolo da uno Stato membro a un paese terzo o viceversa, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;
- (c) un percorso a pieno carico effettuato da un veicolo tra paesi terzi, con transito nel territorio di uno o più Stati membri; oppure
- (d) un viaggio a vuoto in collegamento con i trasporti di cui alle lettere a), b) e c);

**Scenario12: 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). Al ritorno, l'autista guida a vuoto dalla Francia (FR) alla Lituania (LT).*



Conclusion: Il conducente ha effettuato 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 FR né durante il viaggio a vuoto effettuato dopo la fine dell'operazione bilaterale dallo Stato membro di stabilimento per tornare in quello Stato membro.

**Scenario13: due operazioni bilaterali + un viaggio a vuoto**

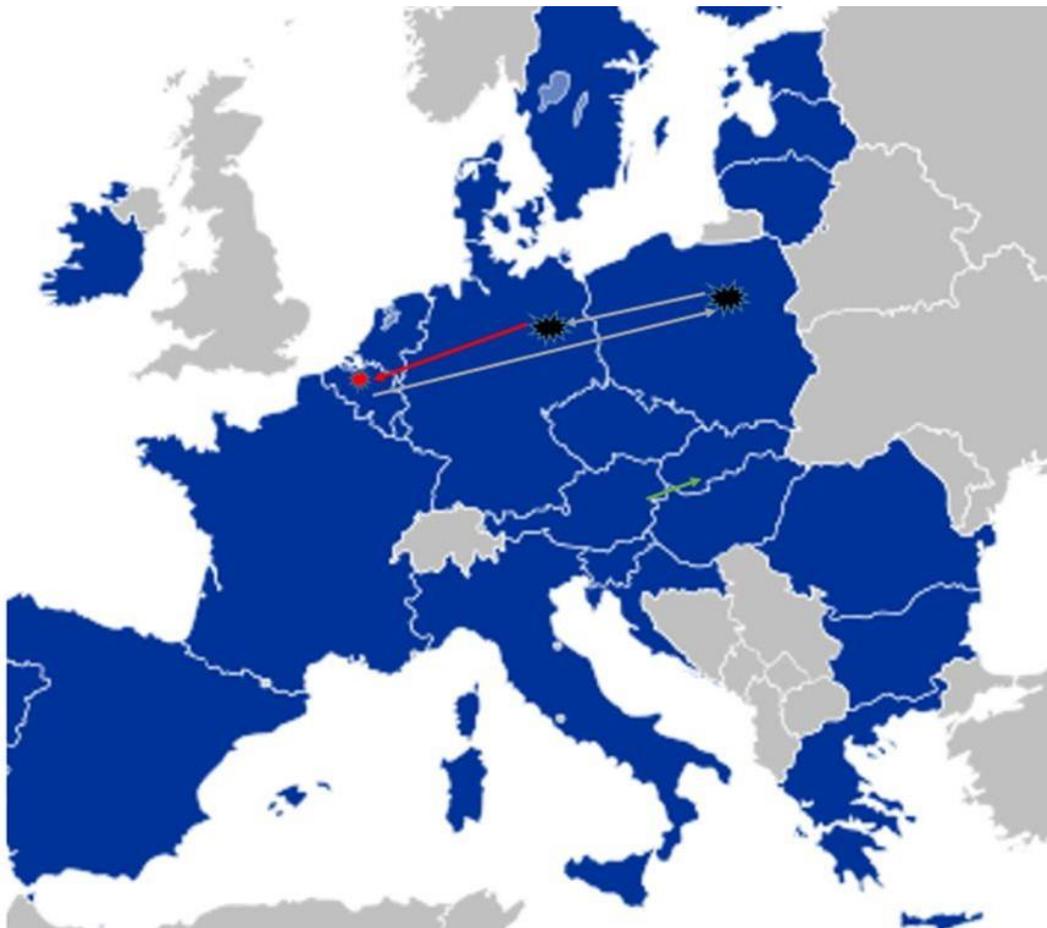
*Un autista impiegato da una società con sede in Lituania (LT) carica delle merci a Vilnius (LT) e le scarica a Parigi (FR). L'autista guida con un camion vuoto da Parigi (FR) ad Anversa (BE). L'autista carica le merci ad Anversa (BE) e le scarica a Vilnius (LT).*



Conclusion: L'autista ha effettuato due operazioni di trasporto bilaterale e un viaggio a vuoto tra di loro. La prima operazione bilaterale è avvenuta da LT a FR, mentre la seconda operazione bilaterale è stata effettuata da BE a LT. Il viaggio a vuoto tra FR e BE deve essere considerato come 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 distaccato durante tutte queste operazioni.

#### **Scenario14: due viaggi a vuoto + uno scambio incrociato**

*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). Poi, l'autista guida a vuoto da Bruxelles (BE) a Varsavia (PL).*



Conclusion: L'autista ha effettuato due viaggi a vuoto distinti e un'operazione commerciale incrociata tra di loro. Il primo viaggio a vuoto tra PL e DE è stato seguito da un'operazione commerciale incrociata 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 commerciale incrociata che inizia in DE. Pertanto, il conducente è considerato distaccato in DE dal momento in cui entra nel territorio di DE fino a quando lascia il territorio di DE. Questo periodo comprende 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 di DE. Quindi il conducente è considerato distaccato in BE dal momento in cui entra nel territorio di BE fino alla fine dell'operazione commerciale in BE. Il conducente non è considerato distaccato in BE durante il viaggio a vuoto dopo la fine dell'operazione commerciale incrociata, quando ritorna nello Stato membro di stabilimento. Il conducente non è considerato distaccato in NL quando effettua un'operazione commerciale incrociata tra DE e BE, perché transita solo sul territorio di NL senza effettuare operazioni di carico e scarico.

### **Scenario15: 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 fino a Parigi (FR) e scarica tutte le merci. L'autista guida poi a vuoto fino a Lione (FR) per caricare delle merci e le scarica a Marsiglia (FR). L'autista guida poi a vuoto da Marsiglia (FR) a Nantes (FR). Al 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 trasporti bilaterali (da DE a FR e da FR a DE), un'operazione 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 al termine di tale operazione bilaterale quando inizia a guidare (viaggio a vuoto) verso il punto di carico dove carica le merci da trasportare in regime di cabotaggio in FR. Il distacco in FR termina quando l'operazione di cabotaggio è terminata, poiché in seguito il conducente guida con un camion vuoto per caricare le merci che devono essere consegnate nell'ambito dell'operazione bilaterale da FR a DE. Quindi, il primo viaggio a vuoto tra Parigi e Lione rientra nelle regole di distacco, poiché questo viaggio è collegato all'operazione di cabotaggio effettuata tra Lione e Marsiglia. Il secondo viaggio a vuoto tra Marsiglia e Nantes è esente dalle norme sul distacco, in quanto questo viaggio è collegato all'operazione bilaterale di ritorno da Nantes (FR) a Berlino (DE), che è esente dalle norme sul distacco.