

dossier

XIX Legislatura

Gennaio 2023

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 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

Atto del Governo n. 12



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – ✉ SBilancioCU@senato.it –  @SR_Bilancio

Nota di lettura n. 22



SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO

Tel. 06 6760 2174 / 9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

Verifica delle quantificazioni n. 20

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio del bilancio del Senato della Repubblica.

INDICE

PREMESSA	1
Articolo 1 (<i>Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136</i>).....	1
Articolo 2 (<i>Modifiche al decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144</i>)	4
Articolo 3 (<i>Clausola di invarianza finanziaria</i>).....	8

INFORMAZIONI SUL PROVVEDIMENTO

Natura dell'atto:	Schema di decreto legislativo	
Atto del Governo n.	12	
Titolo breve:	Distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada	
Riferimento normativo:	Articolo 1 della legge 4 agosto 2022, n.127	
Relazione tecnica (RT):	Presente	
	Senato	Camera
	8 ^a (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica) in sede <i>consultiva</i>	IX (Trasporti) e XI (Lavoro) riunite XIV (Politiche dell'Unione Europea) V (Bilancio e Tesoro)
Commissione competente:	4 ^a (Politiche dell'Unione europea), 5 ^a (Bilancio) e 10 ^a (Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale) in sede <i>osservazioni</i>	

PREMESSA

Il presente schema di decreto legislativo dà attuazione alla direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio europeo 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.

Il decreto in esame costituisce attuazione della delega prevista dall'articolo 1 della legge n. 127 del 2022 con cui si è previsto il recepimento della direttiva (UE) 2020/1057.

Il provvedimento in esame è corredato di relazione tecnica, positivamente verificata dalla Ragioneria generale dello Stato.

Articolo 1

(Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136)

La norma introduce modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016 n. 136, abrogando e apportando talune modifiche alle norme dedicate al settore del trasporto. In particolare viene inserito il Capo III-bis appositamente dedicato alle “Disposizioni specifiche delle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada” che recepisce la disciplina dettata dalla direttiva (UE) 2020/1057. Il Capo III-bis è costituito dagli articoli da 12-*bis* a 12-*octies*.

L'articolo 12-*bis* definisce il campo di applicazione della disciplina speciale, limitandola alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto effettuate da trasportatori stabiliti in uno Stato membro o in un Paese terzo che distaccano conducenti in Italia, nonché alle operazioni di cabotaggio effettuate in Italia da trasportatori stabiliti in uno Stato membro. Le imprese di trasporto stabilite in Stati che non sono Stati membri non beneficiano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro, anche quando effettuano operazioni di trasporto in virtù di accordi bilaterali o multilaterali che consentono l'accesso al mercato dell'Unione o a parti di esso. La disciplina in esame non si applica alle prestazioni di servizi di somministrazione di conducenti.

L'articolo 12-*ter* introduce le definizioni delle figure professionali e delle operazioni oggetto di disciplina.

L'articolo 12-*quater* individua le fattispecie in cui il conducente non deve considerarsi in distacco (trasporto in transito e operazioni di trasporto bilaterale). Con l'entrata in vigore dell'obbligo del tachigrafo intelligente, le esenzioni per attività aggiuntive si applicano soltanto ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafo intelligente.

L'articolo 12-*quinquies* individua le disposizioni generali del decreto legislativo n. 136 del 2016 che trovano applicazione anche alle prestazioni di servizi di trasporto. Inoltre, si prevede che le prestazioni di servizi di trasporto rientrano nelle attività monitorate dall'Osservatorio costituito presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali dall'articolo 6 del decreto legislativo n. 136 del 2016.

L'articolo 12-*sexies* elenca gli obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente. Tra l'altro, è previsto che il trasportatore trasmetta non oltre l'inizio del distacco una dichiarazione attraverso il sistema di interfaccia pubblico connesso alla piattaforma del sistema di informazione del mercato interno (IMI) di cui al regolamento (UE) n. 1024/2012 e su richiesta dell'Ispettorato nazionale del lavoro e degli organi di polizia stradale trasmetta sempre tramite il sistema di interfaccia pubblico connesso all'IMI, alcune tipologie di copie documentali. L'Ispettorato nazionale del lavoro e gli organi di polizia stradale, in caso di inottemperanza da parte del trasportatore possono chiedere tramite il sistema IMI l'assistenza delle autorità competenti dello Stato di stabilimento del trasportatore. Le informazioni contenute nelle dichiarazioni di distacco sono conservate nel repertorio della piattaforma IMI per un periodo di 24 mesi.

L'articolo 12-*septies* disciplina il regime sanzionatorio in presenza di violazioni da parte del trasportatore, del conducente, del committente, del vettore, dello spedizioniere e del contraente. I proventi delle sanzioni sono versati in apposito capitolo del bilancio dello Stato.

L'articolo 12-*octies* contiene disposizioni in ordine alle sanzioni pecuniarie ed accessorie e all'aggiornamento dell'importo delle sanzioni.

La RT, oltre a descrivere ampiamente la norma, afferma che l'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica statale in quanto contiene norme di tipo ordinamentale e relative al regime sanzionatorio applicabile.

Per quanto riguarda gli oneri concernenti l'implementazione della piattaforma IMI, la RT rappresenta che gli stessi sono a carico della Commissione europea.

Con riferimento al regime sanzionatorio, la RT rappresenta che la disposizione, riproponendo alcune sanzioni e introducendone altre, incrementa il numero e gli importi delle sanzioni rispetto a quelle vigenti. Le sanzioni irrogate confluiscono all'erario con il codice tributo 741 T.

In ordine alle sanzioni pecuniarie ed accessorie e all'aggiornamento dell'importo delle sanzioni, la RT afferma che la destinazione degli introiti segue le norme di cui all'articolo 208 del codice della strada. I proventi delle relative sanzioni sono devoluti:

- allo Stato, quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato;
- alle regioni, alle province e ai comuni, quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali e agenti, rispettivamente, di regioni, province e comuni.

Per quanto attiene alle attività di vigilanza di competenza dell'Ispettorato nazionale del lavoro, la RT chiarisce che le stesse verranno svolte utilizzando le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri

a carico del bilancio dello stato, riferibili alle seguenti Missioni/programmi/azioni del Ministero del Lavoro:

Missione – 026 Politiche per il lavoro;

Programma – 009 Contrasto al lavoro nero e irregolare, prevenzione e osservanza delle norme di legislazione sociale e del lavoro

Azione – 0001 Contrasto all'illegalità del lavoro, prevenzione e sicurezza sui luoghi di lavoro mediante l'attività ispettiva svolta dall'Ispettorato nazionale del lavoro.

Allo stesso modo, gli oneri concernenti l'implementazione della piattaforma IMI non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto sono posti a carico esclusivo della Commissione europea, ai sensi degli articoli 8, paragrafo 1, lettera a), e 26, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1024/2012. La RT precisa, altresì che, relativamente alle attività di formazione, promozione e assistenza tecnica di cui all'articolo 26, paragrafo 2, del citato regolamento, svolte a livello nazionale dai singoli punti di contatto stabiliti negli Stati membri, del pari non sussistono oneri a carico della finanza pubblica, trattandosi di compiti eseguiti con le risorse umane e strumentali previste a legislazione vigente (Ufficio di coordinamento nazionale IMI, incardinato presso il Dipartimento delle Politiche Europee-Presidenza del Consiglio dei ministri).

Per ciò che concerne le attività poste in capo al Ministero dell'interno, relative all'accertamento delle violazioni previste dall'articolo 12-*sexies*, e all'applicazione delle relative sanzioni previste all'articolo 12-*septies*, la RT rappresenta che le stesse potranno essere espletate dagli organi di polizia stradale nell'ambito della consueta attività di vigilanza e controllo oppure in occasione di specifici e programmati controlli che, tuttavia, non richiederanno l'impiego di ulteriori risorse umane, strumentali o finanziarie. Pertanto, si provvederà con le risorse disponibili a legislazione vigente riferibili alle seguenti Missioni/Programmi/Azioni del Ministero dell'interno:

Missione: – 007 Ordine pubblico e sicurezza;

Programma: – 008 Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica;

Centro di Responsabilità: – 5 Dipartimento della Pubblica Sicurezza;

Azione: – 0006 Servizi di prevenzione, controllo del territorio e sicurezza stradale.

Trattandosi di controlli su strada in materia di autotrasporto, l'accertamento delle violazioni si estende anche a quelle relative al distacco dei conducenti. Peraltro, per l'accertamento di alcune violazioni, gli organi di polizia stradale utilizzano i moduli del sistema IMI dedicati al settore dell'autotrasporto, ai quali accedono gratuitamente da qualsiasi dispositivo elettronico collegato alla rete internet. La procedura di accreditamento al Sistema è stata svolta con l'intermediazione e l'ausilio dell'Ufficio di coordinamento nazionale IMI, incardinato presso il Dipartimento delle Politiche Europee-Presidenza del Consiglio dei ministri.

Al riguardo, considerato i chiarimenti forniti dalla RT, non si hanno osservazioni da formulare, se non assicurare che anche l'Osservatorio di cui all'articolo 6 del decreto legislativo n. 136 del 2016, provvederà alle attività di monitoraggio previste dell'articolo 12-*quinquies*, comma 3, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie

previste a legislazione vigente. A tale proposito si ricorda che l'Osservatorio è stato istituito ad invarianza di spesa e che ai componenti dell'osservatorio non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso spese o emolumento comunque denominato.

Articolo 2 **(Modifiche al decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144)**

La norma apporta alcune modifiche al decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, al fine di ricomprendere nell'attività di controllo anche la verifica sul rispetto delle disposizioni in materia di orario di lavoro di cui alla 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, nonché l'utilizzo del sistema di informazione del mercato interno "IMI" nell'ambito delle disposizioni volte a rafforzare la collaborazione amministrativa e lo scambio di dati tra gli Stati membri.

La lettera *d)*, nel sostituire l'articolo 2, designa la Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quale Organismo di coordinamento intracomunitario, definendone i compiti e le attività. Si dispone che il Ministero dell'interno e il Ministero del lavoro e delle politiche sociali forniscano all'Organismo i dati per l'assolvimento di alcune funzioni elencate dall'articolo 2. L'Organismo sostituisce l'attuale Ufficio di coordinamento individuato dall'articolo 2 del vigente decreto legislativo nella Direzione generale del trasporto stradale, ora Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto.

La lettera *e)* inserisce l'articolo 2-*bis* che consente all'Organismo di coordinamento, nello svolgimento delle proprie funzioni, di avvalersi di un tavolo tecnico permanente istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e composto da due rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, due rappresentanti del Ministero dell'interno e due rappresentanti dell'Ispettorato nazionale del lavoro. Ai componenti del tavolo non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi spese o indennità, comunque denominate. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono designati i rappresentanti del tavolo tecnico e sono disciplinati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attribuzioni, i compiti e il funzionamento del tavolo tecnico.

La lettera *f)*, nell'introdurre il nuovo articolo 3, reca disposizioni in materia di sistemi di controllo. In particolare, si dispone che l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006, (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE viene assicurata da sistemi di controllo adeguati e regolari nei confronti dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli che rientrano nel campo di applicazione di cui all'articolo 1. Si individuano negli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del codice della strada e nell'Ispettorato nazionale del lavoro gli organi preposti ai controlli. Si prevede di effettuare ogni anno un numero di controlli su strada e nei locali delle imprese non inferiori al 3 per cento dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli in esame. Nell'ambito del numero totale dei controlli effettuati, almeno il 30 per cento del numero totale di giorni lavorativi controllati è verificato su strada e almeno il 50 per cento nei locali delle imprese. Tali controlli sono pianificati e coordinati, rispettivamente, dal Ministero dell'interno e dall'Ispettorato nazionale del lavoro. La percentuale minima di controlli, non inferiore al 3 per cento dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli può essere aumentata al 4 per cento in base alle indicazioni della Commissione europea, conformemente a quanto disposto dall'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE.

La lettera *g)* abroga gli articoli 4 e 5 concernenti rispettivamente la "Determinazione del numero dei controlli" e la "Comunicazione dei dati relativi ai controlli". La determinazione del numero dei controlli di cui al vigente articolo 4 è disciplinata dal novellato articolo 3. Per ciò che concerne gli adempimenti

relativi alle comunicazioni di cui al vigente articolo 5, gli stessi rientrano tra le funzioni attribuite all'Organismo di coordinamento intracomunitario e, in particolare, tra quelle previste dal novellato articolo 2, comma 1, lettera c), e comma 2.

La lettera *h*) reca alcune modifiche all'articolo 6 inerente i controlli su strada. In particolare, si prevede che i controlli su strada siano effettuati in conformità alle linee strategiche nazionali di controllo definite dall'Organismo di coordinamento. Inoltre sono aggiunti i commi *6-bis* e *6-ter*. In particolare, il comma *6-bis* stabilisce che il Centro elaborazioni dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti raccolga, con modalità telematiche, le informazioni relative alle infrazioni di cui all'allegato III accertate su strada e presso le sedi delle imprese, al fine della loro registrazione nella sezione "Sanzioni" del Registro elettronico nazionale (REN). Il comma *6-ter* prevede che le suddette informazioni siano comunicate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La lettera *i*), nel sostituire l'articolo 7 in materia di controlli nei locali delle imprese, dispone che tali controlli siano svolti secondo le linee strategiche definite dall'Organismo di coordinamento, sentito il tavolo tecnico permanente. I controlli nei locali delle imprese si effettuano quando siano accertate su strada gravi infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 o al regolamento (UE) n. 165/2014 ed in base anche al fattore di rischio attribuito all'impresa dal sistema nazionale di rischio di cui all'articolo 11. Vengono definite le tipologie di verifica da effettuare e stabiliti i tempi di conservazione dei verbali di controllo. Anche per i controlli nei locali delle imprese, gli organi di controllo si attengono al modello di lista di controllo elaborato dall'Organismo di coordinamento, sentito il tavolo tecnico.

La lettera *l*) abroga l'articolo 8 concernente i controlli concertati ora previsti dal novellato articolo 2, comma 1, lettera *a*).

La lettera *m*), nel sostituire l'articolo 9 recante disposizioni sull'utilizzo del modulo per la registrazione delle assenze dei conducenti per malattia, per ferie annuali oppure della guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, prevede la registrazione dei periodi di altre mansioni, nonché la registrazione dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo secondo le modalità stabilite dagli atti di esecuzione della Commissione europea. Si prevede l'applicazione di un sistema sanzionatorio al conducente e all'impresa che non provvedono, rispettivamente, alla registrazione dei periodi in argomento e alla conservazione delle registrazioni secondo le modalità dei citati atti di esecuzione. Si dispone inoltre che, nelle more dell'adozione degli atti di esecuzione della Commissione europea, per le registrazioni che documentano l'assenza per malattia, per ferie annuali e la guida di un altro veicolo non rientrante nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, continua ad essere utilizzato il modulo in formato elettronico e stampabile allegato alla decisione 2007/230/CE.

La lettera *n*) abroga l'articolo 10 inerente lo scambio di informazioni in quanto le disposizioni ivi contenute sono previste nei novellati articolo 2, comma 1, lettera *f*) e articolo 6, commi *6-bis* e *6-ter*, del decreto legislativo n. 144 del 2008.

La lettera *o*) sostituisce l'articolo 11 che reca disposizioni in materia di sistema nazionale di classificazione del rischio. In particolare, si dispone che alle imprese di trasporto si applica il sistema nazionale di classificazione del rischio determinato sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni di cui all'allegato III commesse dalle singole imprese per le violazioni alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014 oppure alle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2002/15/CE registrate nella sezione "Sanzioni" del Registro elettronico nazionale (REN) delle imprese di autotrasporto. Si prevedono controlli più rigorosi e frequenti per le imprese che, nel sistema nazionale di classificazione del rischio, presentano un fattore di rischio elevato. Al fine di agevolare controlli su strada mirati, i dati contenuti nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono accessibili a tutte le autorità competenti ad effettuare i controlli. Si stabilisce che le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio siano direttamente accessibili alle competenti autorità di altri Stati membri dell'Unione europea, tramite il sistema di interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada.

La lettera *p*) apporta modifiche all'articolo 12, al fine di sostituire il riferimento all'Ufficio di coordinamento con quello di Organismo di coordinamento, nonché il riferimento all'abrogato regolamento (CEE) n. 3821/85 con quello del regolamento (UE) n. 165/2014.

La lettera *q*) reca le modifiche alla parte A "Controlli su strada" e alla parte B "Controlli nei locali delle imprese" dell'allegato I.

La RT afferma che le disposizioni contenute alle lettere *a*), *b*) e *c*) sono di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito alla lettera *d*), la RT evidenzia che l'Organismo di coordinamento intracomunitario sostituisce l'attuale Ufficio di coordinamento individuato dall'articolo 2 del vigente decreto legislativo nella Direzione generale del trasporto stradale, ora Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto. Inoltre, rappresenta che, attualmente, per l'espletamento delle funzioni attribuite al predetto Ufficio di coordinamento, la citata Direzione generale dispone di un dirigente di seconda fascia e di 13 unità di personale. Evidenzia, altresì, che, attualmente, il Ministero dell'interno e il Ministero del lavoro e delle politiche sociali già forniscono i dati all'attuale Ufficio di coordinamento, ai sensi di quanto previsto dagli articoli 4 e 5 del vigente decreto legislativo n. 144 del 2008. Trattasi, quindi, di attività che riproducono quelle che si esercitano a legislazione vigente. L'articolo, pertanto, per la RT non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto agli adempimenti ivi previsti si provvederà con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente:

- riferibili alle seguenti Missioni/programmi/azioni del Ministero del Lavoro:

Missione – 026 Politiche per il lavoro;

Programma – 012 Sistemi informativi per il monitoraggio e lo sviluppo delle politiche sociali e del lavoro, logistica e servizi di comunicazione istituzionale;

Azione – 0002 Promozione e realizzazione del sistema informativo del lavoro, compreso quello dell'attività di vigilanza sul lavoro.

- riferibili alle seguenti Missioni/Programmi/Azioni del Ministero dell'interno:

Missione: – 007 Ordine pubblico e sicurezza;

Programma: – 008 Contrasto al crimine, tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica;

Centro di Responsabilità: – 5 Dipartimento della Pubblica Sicurezza;

Azione: – 0006 Servizi di prevenzione, controllo del territorio e sicurezza stradale.

Con riferimento alla lettera *e*) e *o*) la RT afferma che dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per quanto riguarda la lettera *f*) la RT chiarisce che le attività di controllo espletate dagli organi di polizia stradale non muteranno a seguito dell'entrata in vigore delle nuove disposizioni. Gli organi di polizia stradale effettueranno i consueti controlli secondo le direttive annualmente emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quale Organismo di coordinamento, in coerenza con le nuove disposizioni normative. Peraltro, la percentuale dei giorni di lavoro che devono essere controllati rimane fissata al 3% come previsto dall'articolo 3 vigente. La pianificazione dei

controlli su strada rimane di competenza del Ministero dell'interno, come attualmente previsto dall'articolo 4 vigente. Per quanto riguarda l'attribuzione della pianificazione e del coordinamento delle attività di controllo presso i locali delle imprese all'Ispettorato nazionale del lavoro, la RT rappresenta che l'articolo 1 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 149, istitutivo dell'Ispettorato nazionale del lavoro, ha attribuito allo stesso le attività ispettive già esercitate dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali. Pertanto, i controlli presso i locali delle imprese di autotrasporto sono, a legislazione vigente, pianificati ed effettuati dal predetto Ispettorato. Infine, precisa che le attività di controllo indicate nel novellato articolo riproducono nella sostanza le medesime attività previste dal decreto legislativo n. 144 del 2008. Trattasi pertanto di disposizioni di natura procedurale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Relativamente alle lettere *g)*, *l)*, *n)* ed *o)* la RT evidenzia che si tratta di disposizione di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In merito alla lettera *h)* e all'introduzione dei nuovi commi *6-bis* e *6-ter*, la RT afferma che la raccolta, con modalità telematiche, delle informazioni relative alle infrazioni accertate su strada e presso le sedi delle imprese, al fine della loro registrazione nella sezione "Sanzioni" del Registro elettronico nazionale (REN), sarà svolta dal Centro elaborazioni dati della suddetta Direzione generale tramite l'utilizzo del predetto Registro elettronico, già in uso. Precisa che il Registro elettronico nazionale non necessita di alcuna implementazione, in quanto il relativo sistema applicativo è già predisposto a ricevere le informazioni, ai fini della successiva registrazione, relative alle infrazioni accertate sia su strada sia presso i locali delle imprese. La norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto agli adempimenti ivi previsti si provvederà con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Sulle restanti modifiche della lettera *h)* la RT sottolinea che si tratta di disposizioni di natura procedurale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Per quanto riguarda la lettera *i)* la RT precisa che i controlli nei locali delle imprese sono effettuati, come già attualmente avviene, dall'Ispettorato nazionale del lavoro. Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura procedurale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento alla lettera *m)* la RT in merito alle attività poste in capo agli organi di controllo (Ministero dell'interno e Ispettorato nazionale del lavoro), evidenzia che nulla cambia rispetto alle verifiche richieste dalla normativa vigente e, di conseguenza, dalla disposizione non derivano oneri aggiuntivi a carico dei predetti organi di controllo e che le restanti modifiche apportate hanno natura procedurale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Pertanto, dal novellato articolo 9, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio statale.

Per ciò che concerne la lettera *q)* la RT, oltre a confermare che si tratta di disposizione di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della

finanza pubblica, sottolinea che per le attività poste a capo degli organi di controllo (Ministero dell'interno e Ispettorato nazionale del lavoro), nulla cambia rispetto alle verifiche richieste dalla normativa vigente e, di conseguenza, dalla disposizione non derivano oneri aggiuntivi a carico dei predetti organi di controllo.

Al riguardo, in merito alla lettera d) e all'attività della Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto quale Organismo di coordinamento intracomunitario, pur prendendo atto di quanto affermato dalla RT che si tratta di attività che riproducono quelle che già si esercitano a legislazione vigente, si evidenzia che il nuovo articolo 2 prevede un ampliamento delle attività di competenza dell'Organismo rispetto all'Ufficio di coordinamento vigente: dalla concertazione con gli altri Stati per l'effettuazione dei controlli nei locali delle imprese, all'assistenza alle autorità degli altri Stati, all'invio di dati e lo scambio di informazioni tramite il sistema di informazione del mercato interno non più limitato alle infrazioni ma relativo più in generale all'interpretazione e applicazione delle norme europee, alla promozione della formazione periodica degli addetti ai controlli, alla definizione delle linee strategiche nazionali di controllo.

Pertanto, andrebbe assicurato che l'attuale organico presso la Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto, sia idoneo a far fronte ai compiti assegnati dalla presente disposizione, senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.

Con riferimento alla lettera e) che consente all'Organismo di coordinamento, nello svolgimento delle proprie funzioni, di avvalersi di un tavolo tecnico permanente senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e, al fine di verificare l'idoneità della clausola di invarianza finanziaria, andrebbero fornite maggiori informazioni circa il quadro delle risorse esistenti, nell'ambito delle missioni indicate dalla RT, mediante le quali si possano espletare i compiti assegnati al tavolo tecnico, fermo restando il divieto di compensi e rimborsi.

Per quanto concerne la lettera o) e alla previsione che i dati contenuti nel sistema nazionale di classificazione del rischio siano accessibili a tutte le autorità competenti ad effettuare i controlli e siano direttamente accessibili alle competenti autorità di altri Stati membri dell'Unione europea, tramite il sistema di interconnessione dei registri elettronici nazionali delle imprese di trasporto su strada, andrebbe chiarito se per tali tipologie di accesso il sistema sia già idoneo ad interfacciarsi con le predette autorità o necessita di eventuali aggiornamenti, specificando i possibili profili onerosi e le risorse per provvedervi.

Articolo 3 ***(Clausola di invarianza finanziaria)***

La norma reca la clausola di invarianza finanziaria, prevedendo che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dallo schema di decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La RT precisa che le modifiche previste dallo schema di decreto in esame, in relazione a tutte le attività ricadenti in capo al Ministero dell'interno, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, si rinvia a quanto osservato nei precedenti articoli.