

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo è finalizzato a dare attuazione alla direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio europeo del 15 luglio 2020 (nel prosieguo “direttiva”) 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.

L'intervento si pone nell'ambito del “Pacchetto Mobilità dell'UE”, che determina una ampia riorganizzazione del settore dei trasporti su strada e si compone dei seguenti atti normativi:

- regolamento (UE) 2020/1054 sui tempi di guida e riposo dei conducenti e sul tachigrafo digitale;
- regolamento (UE) 2020/1055 che disciplina l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada e alla professione di trasportatore di merci su strada o di trasportatore di passeggeri su strada;
- regolamento (UE) 2020/1056 sulla digitalizzazione dell'autotrasporto e la dematerializzazione delle informazioni;
- direttiva (UE) 2020/1057 che rivede gli obblighi di applicazione e stabilisce norme sul distacco dei conducenti.

Il presente decreto, in attuazione della direttiva (UE) 2020/1057, detta disposizioni uniformi per il settore del trasporto su strada e costituisce una *lex specialis* caratterizzata da norme settoriali e specifiche applicabili alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada e alle operazioni di cabotaggio, consentendo altresì di armonizzare gli obblighi amministrativi e le misure di controllo in materia.

Lo schema di decreto si compone di quattro articoli.

L'**articolo 1** introduce modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016 n. 136, abrogando e apportando talune modifiche alle norme dedicate al settore del trasporto, superate dall'introduzione della *lex specialis*. All'uopo, si prevede l'inserimento, dopo il Capo III, del 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.

La **lettera a)** sostituisce, all'articolo 1 del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, il comma 4, prevedendo per le prestazioni transnazionali di servizi di trasporto e per le operazioni di cabotaggio, di cui al Capo III del regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009 e al Capo V del regolamento (CE) n. 1073/2009 del 21 ottobre 2009, l'applicazione della disciplina speciale contenuta nel nuovo Capo III-*bis*.

La **lettera b)** sopprime il comma 5 dell'articolo 4 del decreto legislativo n. 136 del 2016, atteso che la disposizione ivi contenuta viene riproposta, per motivi di ordine sistematico, nel nuovo Capo III-*bis* dedicato alle prestazioni transnazionali di trasporto, in particolare all'articolo 12-*quinquies* rubricato “Disposizioni di rinvio e coordinamento”.

La **lettera c)** modifica il termine ultimo fissato dall'articolo 10, comma 1, del decreto legislativo n. 136 del 2016, per l'invio della comunicazione preventiva di distacco in relazione a tutte le prestazioni



di servizi, al fine di agevolare la chiusura della procedura di infrazione 2021/2059, avviata dalla Commissione europea per il non corretto recepimento nell'ordinamento italiano dell'articolo 9 - rubricato "Obblighi amministrativi e misure di controllo" -, paragrafo 1, lettera a) della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 maggio 2014 concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI»). Il termine ultimo, originariamente fissato entro le ore 24 del giorno antecedente l'inizio del distacco per effetto della modifica è consentito *al più tardi all'inizio del distacco*. In tal modo si uniforma la tempistica per tutte le tipologie di prestazioni di servizi e nell'ambito delle prestazioni di servizi di trasporto quella prescritta per i trasportatori stabiliti negli Stati membri e quella cui sono tenuti i trasportatori stabiliti in Paesi terzi che, fino all'accreditamento sulla piattaforma IMI, assolvono agli adempimenti amministrativi attraverso la piattaforma nazionale di cui all'articolo 10.

La **lettera d)** abroga la disposizione inerente al regime sanzionatorio di cui all'articolo 12, comma 1-*bis*, del decreto legislativo n. 136 del 2016, connesso alla violazione degli obblighi prima previsti nel settore del trasporto su strada, di cui all'articolo 10, commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater*, ora confluiti nella nuova disciplina speciale del decreto di recepimento, di cui al Capo III-*bis*, con le relative sanzioni applicabili.

La **lettera e)** introduce il Capo III-*bis* nel corpo del decreto legislativo n. 136 del 2016 che recepisce negli articoli dal 12-*bis* al 12-*octies* la disciplina speciale afferente alle prestazioni di servizi di trasporto e di cabotaggio di cui all'articolo 1 della direttiva.

Nello specifico l'articolo 12-*bis* (Campo di applicazione) 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 uno Paese terzo (commi 1 e 2) che distaccano conducenti in Italia, nonché alle operazioni di cabotaggio effettuate in Italia da trasportatori stabiliti in uno Stato membro. Il comma 2 stabilisce inoltre che 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 speciale (comma 3) non si applica alle prestazioni di servizi di somministrazione di conducenti, di cui all'articolo 1, comma 2, per le quali trovano applicazione le disposizioni generali del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136.

Per le ipotesi di distacco a catena, rientranti nel campo di applicazione di cui all'articolo 1, comma 2-*bis*, primo periodo, la norma rinvia alla disposizione introdotta all'articolo 12-*sexies*, comma 12, che prevede l'estensione degli obblighi amministrativi disciplinati dal medesimo articolo anche alla impresa utilizzatrice di trasporto che invia conducenti somministrati da una agenzia stabilita in uno Stato membro.

L'articolo 12-*ter* (Definizioni) introduce le definizioni delle figure professionali e delle operazioni oggetto di disciplina. Sono definiti in particolare i servizi di trasporto in transito, le operazioni di trasporto bilaterale di merci e di passeggeri e le attività aggiuntive al trasporto bilaterale di merci e di passeggeri ai fini della delimitazione del regime di esenzione di cui all'articolo 12-*quater*. Le definizioni riferite alle figure del conducente, trasportatore e gestore dei trasporti e quella riguardante



il trasporto combinato sono inserite previo rinvio alle corrispondenti definizioni contenute in disposizioni di regolamenti UE.

L'articolo 12-*quater* (Regime delle esenzioni) individua, al comma 1, le fattispecie in cui il conducente non deve considerarsi in distacco. Si tratta dei servizi di trasporto in transito, ossia di quelli svolti con il mero attraversamento del territorio di uno Stato membro, senza effettuare alcuna operazione relativa a merci o passeggeri, e delle operazioni di trasporto bilaterale così come definite dall'articolo 12-*ter*. I commi 2 e 3 descrivono, inoltre, le attività aggiuntive, rispettivamente alle operazioni di trasporto bilaterale di merci e alle operazioni di trasporto bilaterale di passeggeri che sono oggetto di esenzione fino all'entrata in vigore dell'obbligo di adozione del tachigrafo intelligente di cui all'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, del regolamento (UE) n. 165/2014. A decorrere dall'entrata in vigore di tale obbligo, le esenzioni per attività aggiuntive si applicano soltanto ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafo intelligente.

L'articolo 12-*quinqüies* (Disposizioni di rinvio e coordinamento normativo) individua al comma 1 le disposizioni generali del decreto legislativo n. 136 del 2016 che trovano applicazione anche alle prestazioni di servizi di trasporto. Si tratta delle norme che disciplinano i requisiti di autenticità del distacco (articolo 3), le condizioni di lavoro e di occupazione del lavoratore in distacco (articolo 4, comma 1 e 1-*bis*), la difesa dei diritti (articolo 5) e le disposizioni riguardanti l'accesso alle informazioni e la cooperazione amministrativa tra Stati membri (articoli 7 e 8). Non si prevede l'estensione dell'articolo 4-*bis* in ragione di quanto previsto dall'articolo 1, paragrafo 8, della direttiva. Inoltre, il comma 1 rinvia anche alla disciplina dell'articolo 83-*bis*, commi da 4-*bis* a 4-*sexies* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, rinvio già contemplato dall'articolo 4, comma 5, e inserito per ragioni sistematiche nel Capo III-*bis*. Le disposizioni oggetto di rinvio afferiscono agli obblighi di verifica in capo al committente in ordine al regolare versamento dei contributi da parte del vettore nei confronti dei propri dipendenti in attuazione dei principi di responsabilità solidale. Il comma 2 prevede che, ai fini della notifica e dell'esecuzione dei provvedimenti amministrativi di cui all'articolo 12-*septies*, comma 5, ovvero i provvedimenti di contestazione della violazione dell'obbligo del trasportatore di corrispondere alla richiesta documentale trasmessa tramite il sistema di interfaccia pubblico connesso all'IMI di cui all'articolo 12-*sexies*, comma 7, trovano applicazione le disposizioni contenute nel Capo IV del decreto legislativo n. 136 del 2016, inerenti all'esecuzione transnazionale delle sanzioni amministrative e basati sul principio dell'assistenza e del riconoscimento reciproci. Il comma 3, infine, stabilisce che le prestazioni transnazionali sono monitorate nell'ambito dell'Osservatorio di cui all'articolo 6 del decreto.

L'articolo 12-*sexies* (Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente) introduce l'obbligo per il trasportatore di trasmettere non oltre l'inizio del distacco una dichiarazione attraverso il sistema di interfaccia pubblico connesso all'IMI di cui al regolamento (UE) n. 1024/2012. Ai sensi del comma 2, il contenuto della dichiarazione è il seguente:

- a) l'identità del trasportatore ovvero il numero della licenza comunitaria, ove disponibili;
- b) i recapiti di un gestore dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti in Italia e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;
- c) l'identità, l'indirizzo del luogo di residenza e il numero della patente di guida del conducente;



- d) la data di inizio del contratto di lavoro del conducente e la legge ad esso applicabile;
- e) la data di inizio e di fine del distacco;
- f) il numero di targa dei veicoli a motore;
- g) l'indicazione se i servizi di trasporto effettuati sono trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporto di cabotaggio.

Il trasportatore, sulla base di quanto previsto dall'articolo 12-*sexies*, comma 3, è tenuto ad aggiornare il contenuto di tali informazioni, entro cinque giorni dall'evento che ne determina l'aggiornamento, nel rispetto di quanto indicato dall'articolo 1, paragrafo 12, della direttiva.

Per la violazione dell'obbligo di cui al comma 1 si applica la sanzione amministrativa prevista dall'articolo 12-*septies*, comma 1 (da 2.500 a 10.000 euro). Per l'incompleta o errata comunicazione delle informazioni di cui al comma 2 o il mancato aggiornamento delle stesse ai sensi del comma 3 dell'articolo 12-*sexies* si applica la sanzione prevista dall'articolo 12-*septies*, comma 2 (da 1.000 a 4.000 euro).

Il comma 4 impone a carico del trasportatore l'obbligo di assicurarsi che il conducente abbia a disposizione i seguenti documenti, in formato cartaceo o elettronico:

- a) una copia della dichiarazione di distacco trasmessa;
- b) ogni documento utile inerente alle operazioni di trasporto che si svolgono in Italia o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009 (prove che attestano il trasporto internazionale in entrata nonché ogni trasporto di cabotaggio effettuato consecutivamente);
- c) le registrazioni del tachigrafo, ivi compresi i simboli degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio, nel rispetto degli obblighi di registrazione e tenuta dei registri previsti dai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.

Per la violazione di tale obbligo da parte del trasportatore si applica la sanzione amministrativa di cui all'articolo 12-*septies*, comma 3 (da 2.500 a 10.000 euro).

Il comma 5 dell'articolo 12-*sexies* precisa che l'assolvimento degli obblighi incombenti sul trasportatore sulla base dei precedenti commi 1, 2, 3 e 4 (obbligo di presentare la dichiarazione di distacco entro un determinato termine e secondo una precisa modalità, obbligo di indicare nella dichiarazione di distacco tutte le informazioni previste e di aggiornare le stesse in ipotesi di modifica e obbligo di consegnare al conducente la dichiarazione di distacco unitamente agli altri documenti) è verificato, in occasione del controllo su strada dei mezzi di trasporto, ad opera del personale che espleta i servizi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Il comma 6 introduce a carico del conducente un obbligo consequenziale a quello previsto dal precedente comma 4 a carico del trasportatore, e consistente nel conservare e mettere a disposizione degli organi di polizia stradale, di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in occasione del controllo su strada, la documentazione di cui al comma 4, lettere a), b) e c). Il secondo periodo di tale comma prevede altresì l'obbligo per il conducente di mettere a disposizione degli organi di controllo su strada, ogni documento utile a dimostrare che l'operazione di trasporto



effettuata non configuri una fattispecie di distacco, trattandosi di una delle ipotesi di esenzione di trasporto bilaterale o di attività aggiuntiva previste dall'art. 12-*quater*, commi da 1 a 3.

Per le violazioni degli obblighi previsti al comma 6, primo e secondo periodo, si applica la sanzione prevista dall'articolo 12-*septies*, comma 4 (da 150 a 600 euro). In entrambe le ipotesi, l'articolo 12-*septies*, comma 4, prevede che si applichi, quale sanzione accessoria, il fermo amministrativo.

Il comma 7 pone in carico al trasportatore, dopo il periodo del distacco, l'obbligo, previa richiesta formulata dall'Ispettorato nazionale del lavoro o dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di trasmettere entro otto settimane dalla richiesta, tramite il sistema di interfaccia pubblico connesso all'IMI, le copie dei documenti di cui al comma 4, lettere b) e c), nonché la documentazione riguardante la retribuzione percepita dal conducente durante il periodo del distacco, il contratto di lavoro o un documento equivalente ai sensi dell'articolo 1 del decreto legislativo 26 maggio 1997, n. 152, i prospetti orari relativi alle attività del conducente e le prove del pagamento della retribuzione.

In caso di inosservanza da parte del trasportatore dell'obbligo di cui al comma 7, ai sensi del comma 8, l'organo di controllo - l'Ispettorato nazionale del lavoro o gli organi di polizia stradale - può inoltrare tramite IMI una richiesta di assistenza all'autorità competente del paese di stabilimento del trasportatore.

In ogni caso la violazione dell'obbligo di cui al comma 7 comporta l'applicazione della sanzione amministrativa di cui all'articolo 12-*septies*, comma 5 (da 1.000 a 4.000 euro) alla cui contestazione è abilitato l'organo di controllo che ha fatto la richiesta.

I commi 9 e 10 individuano responsabilità in capo ai committenti, contraenti e subcontraenti (vettore in caso di subvezione) nell'ambito di contratti di trasporto merci e passeggeri, per il caso in cui non abbiano verificato l'adempimento da parte del trasportatore dell'obbligo di trasmissione della dichiarazione di distacco e quest'ultimo non abbia provveduto all'adempimento in questione.

Per la violazione di tale obbligo si applica quanto disposto dall'articolo 12-*septies*, comma 6, ossia la medesima sanzione amministrativa prevista dall'articolo 12-*septies* comma 1 a carico del trasportatore inadempiente, anche nell'ipotesi in cui il trasportatore sia stabilito in un Paese terzo.

Il comma 11 introduce previsioni specifiche per i trasportatori stabiliti in un Paese terzo che non risultano accreditati sul sistema IMI. Per gli stessi la dichiarazione di distacco di cui al comma 1 è effettuata secondo le modalità previste per gli altri settori dall'articolo 10, comma 1, e dai relativi decreti attuativi. Allo stesso modo, l'obbligo di cui al comma 7 deve essere adempiuto tramite posta elettronica.

In relazione a tale obbligo l'articolo 12-*septies*, comma 7, al fine di assicurare che le imprese di trasporto stabilite in paesi terzi non beneficino di un trattamento più favorevole di quello riservato alle imprese stabilite in uno Stato membro, specifica che le sanzioni previste dai commi 1, 2, 3 e 5 si applicano anche ai trasportatori stabiliti in un Paese terzo, sebbene le modalità di assolvimento dell'obbligo di comunicazione e di trasmissione delle informazioni richieste avvenga secondo le modalità di cui al comma 11 dell'articolo 12-*sexies*. In tali casi, infatti, la copia della dichiarazione di distacco trasmessa tramite il sistema di interfaccia pubblico IMI di cui al comma 4, lettera a), è sostituita dalla dichiarazione effettuata secondo le modalità previste dall'articolo 10, comma 1.



Per assicurare la medesima finalità, l'articolo 12-*septies*, comma 8, specifica che le sanzioni previste dal comma 4 per il conducente di una impresa di trasporto stabilita in uno Stato membro si applicano anche al conducente che effettua servizi di trasporto per un trasportatore stabilito in un Paese terzo.

Il comma 12 prevede che nelle ipotesi di distacco a catena di cui all'articolo 1, comma 2-*bis*, primo periodo, in cui una impresa di trasporto avente sede in uno Stato membro distacca in Italia conducenti somministrati da agenzie di somministrazione aventi sede in uno Stato membro diverso dall'Italia, in virtù di una prestazione transazionale di servizi di trasporto o di una operazione di cabotaggio rientrante nel campo di applicazione dell'articolo 12-*bis*, comma 1, all'impresa di trasporto distaccante e ai conducenti si applicano gli obblighi amministrativi disciplinati dall'articolo 12-*sexies*, ad eccezione degli obblighi di corrispondere alle richieste di trasmissione della documentazione di alle lettere a), b) e c) del comma 7. L'estensione di tali obblighi amministrativi comporta come conseguenza l'applicazione delle sanzioni previste dall'articolo 12-*septies* nei confronti dei trasportatori e dei conducenti che non adempiono agli obblighi indicati.

In ogni caso restano ferme le specifiche disposizioni relative agli obblighi amministrativi a carico dell'agenzia di somministrazione e gli obblighi informativi a carico dell'impresa utilizzatrice per le ipotesi di distacco a catena (artt. 10 e 10-*bis*) sanzionate ai sensi dell'articolo 12.

I commi 13 e 14 recepiscono le disposizioni della direttiva intese a limitare la conservazione delle informazioni nel repertorio della piattaforma IMI per un periodo di ventiquattro mesi e a razionalizzare la durata dei controlli da parte degli organi competenti.

L'articolo 12-*septies* (Sanzioni) disciplina il regime sanzionatorio, riportato in riferimento ai rispettivi obblighi, in coerenza con i principi di proporzionalità e di gradualità della gravità delle infrazioni di cui al regolamento (UE) 2016/403.

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

L'**articolo 2**, comma 1, al fine di recepire le modifiche alla direttiva 2006/22/CE apportate dall'articolo 2 della direttiva 2020/1057/UE, modifica il decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, con l'obiettivo principale 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.

In particolare, con la **lettera a)**, in considerazione delle modifiche apportate alla rubrica della direttiva 2006/22/CE, viene sostituita la rubrica del decreto legislativo. La **lettera b)** sostituisce l'articolo 1, modificando l'oggetto e l'ambito di applicazione, al fine di disporre che il decreto disciplina i controlli sulle imprese, sui conducenti, sui veicoli e sui lavoratori mobili che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006, (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada. La **lettera c)** inserisce l'articolo 1-*bis*, rubricato "*Definizioni*", che rinvia all'applicazione delle definizioni di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006, all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 165/2014 e all'articolo 3 della direttiva 2002/15/CE.



La **lettera d)** sostituisce l'articolo 2. Il novellato articolo, in recepimento dell'articolo 7 della suddetta direttiva 2006/22/CE, al comma 1, 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. Dalla lettera a) alla lettera l) della disposizione, sono elencati i compiti di tale Organismo, come previsti dagli articoli 5, 7 e 11 della direttiva 2006/22/CE, tra cui si segnalano: concertare con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri l'effettuazione dei controlli su strada, che devono essere effettuati almeno sei volte l'anno, nonché dei controlli nei locali delle imprese; trasmettere ogni due anni alla Commissione europea le informazioni statistiche relative all'attività di controllo effettuata; prestare assistenza alle autorità competenti degli Stati membri al fine di fornire i dati ritenuti necessari dalle stesse in caso di infrazioni commesse in uno Stato membro da un veicolo immatricolato in Italia; coordinare lo scambio di informazioni, tramite il sistema di informazione del mercato interno, di seguito IMI, sull'interpretazione a livello nazionale delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006, a seguito di richieste motivate di uno Stato membro, nel rispetto dei termini previsti dall'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 2006/22/CE che dispone che le informazioni devono essere fornite entro venticinque giorni dal ricevimento della richiesta; promuovere la formazione periodica degli addetti ai controlli; applicare una coerente strategia di controllo in conformità alle linee strategiche nazionali di controllo su strada e presso i locali delle imprese. L'Organismo, inoltre, impartisce direttive agli organi, come definiti al comma 2 del novellato articolo 3, preposti ai controlli delle imprese di autotrasporto sia su strada sia nelle sedi delle medesime, per assicurare l'omogenea applicazione sul territorio nazionale del sistema nazionale di classificazione del rischio di cui al novellato articolo 11. Infatti, l'Organismo, sulla base del fattore di rischio attribuito alle singole imprese, segnala, agli organi di controllo le imprese che devono essere assoggettate a controlli più rigorosi.

Il comma 2 prevede che il Ministero dell'interno e il Ministero del lavoro e delle politiche sociali forniscono all'Organismo i dati per l'assolvimento delle funzioni previste dalla lettera c) alla lettera g). 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, al comma 1, dispone che l'Organismo di coordinamento, nello svolgimento delle proprie funzioni, si avvale 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 spetta alcun compenso. Al comma 2, si prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, 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. Con il medesimo decreto sono, altresì, individuate le modalità e i termini delle comunicazioni di cui al novellato articolo 2, comma 2.

La **lettera f)** sostituisce l'articolo 3. Il novellato articolo, in recepimento dell'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE, 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. (comma 1). Il comma 2 individua 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 che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 (comma 3). 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 (comma 4). Le attività di controllo su strada e le attività di controllo presso i locali delle imprese sono pianificate e coordinate, rispettivamente, dal Ministero dell'interno e dall'Ispettorato nazionale del lavoro, conformemente alle indicazioni contenute nelle linee strategiche nazionali di controllo definite dall'Organismo di coordinamento, sentito il tavolo tecnico permanente (comma 5). In ogni caso, sono fatte salve le specifiche competenze ed attribuzioni previste dalle disposizioni normative vigenti in materia di controlli su strada e presso la sede delle imprese, per ambiti di applicazione diversi da quelli del presente decreto (comma 6). I controlli su strada relativi all'osservanza della direttiva 2002/15/CE sono limitati agli aspetti che possono essere efficacemente controllati tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di controllo. Un controllo approfondito dell'osservanza della direttiva 2002/15/CE può essere effettuato solo presso i locali dell'impresa (comma 7). La percentuale minima di controlli, non inferiore al 3 per cento dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, 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 (comma 8).

Alla **lettera g)**, si dispone l'abrogazione degli articoli 4 e 5, rubricati rispettivamente "*Determinazione del numero dei controlli*" e "*Comunicazione dei dati relativi ai controlli*". Al riguardo, si rappresenta che 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 le modifiche all'articolo 6 rubricato "*Controlli su strada*". In particolare, al numero 1), viene sostituito il comma 1, al fine di prevedere che i controlli su strada sono effettuati in conformità alle linee strategiche nazionali di controllo definite dall'Organismo di coordinamento. I predetti controlli sono effettuati in luoghi ed orari diversi e riguardano una parte sufficientemente estesa della rete stradale in modo da ostacolare l'aggiramento dei posti di controllo. Inoltre, si dispone che devono essere verificati i punti elencati nella Parte A dell'Allegato I (periodi di guida giornalieri e settimanali, eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo), precisando che in caso di necessità il controllo può essere concentrato su uno solo dei predetti punti. Al numero 2), viene modificato il comma 4 inserendo il riferimento anche al tachigrafo intelligente. Al numero 3), viene sostituito il comma 6, al fine di prevedere che, affinché i controlli siano uniformi, gli organi di controllo si attengono al modello di lista di controllo elaborato e aggiornato dall'Organismo di coordinamento, sentito il tavolo tecnico. Infine, al numero 4), 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 raccoglie, 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 sono comunicate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno e con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore dello schema di decreto legislativo.

La **lettera i)** sostituisce l'articolo 7 in materia di controlli nei locali delle imprese, al fine di recepire l'articolo 6 della direttiva. In particolare, il comma 1 dispone che tali controlli sono svolti secondo le linee strategiche definite dall'Organismo di coordinamento, sentito il tavolo tecnico permanente. Il comma 2 prevede che 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. Il comma 3 prevede la verifica almeno dei punti elencati nella parte A e B dell'allegato I. Il comma 4 dispone che nel corso dei controlli sono rilevate, altresì, le informazioni relative al tipo di trasporto, alle dimensioni del parco veicoli dell'impresa e al tipo di tachigrafo. Il comma 5 dispone che le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali alle stesse rilasciati dagli organi di controllo. Il comma 6, infine, prevede che 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)** dispone l'abrogazione dell'articolo 8. Al riguardo, si evidenzia che i *“Controlli concertati”*, di cui al vigente articolo 8, sono previsti dal novellato articolo 2, comma 1, lettera a).

La **lettera m)** **sostituisce l'articolo 9.** Il vigente articolo 9 reca 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. La direttiva 2020/1057/UE, all'articolo 2, paragrafo 10, lettera b), nel sostituire il paragrafo 3 dell'articolo 11 della direttiva 2006/22/CE, rinvia ad atti di esecuzione della Commissione europea l'individuazione di una modalità comune agli Stati membri per la registrazione e il controllo dei periodi di *“altre mansioni”*, quali definiti all'articolo 4, lettera e), del regolamento (CE) n. 561/2006, vale a dire: *“e) le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla «guida», ai sensi dell'articolo 3, lettera a) della direttiva 2002/15/CE, nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti”*, nonché per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo. Tali atti di esecuzione non sono stati ancora adottati.

Pertanto, il novellato articolo 9, al comma 1, prevede che la registrazione dei suddetti periodi di altre mansioni, nonché la registrazione dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo, avviene secondo le modalità stabilite dagli atti di esecuzione della Commissione europea. I commi 2 e 3 riproducono sostanzialmente il sistema sanzionatorio previsto dal vigente articolo 9. In particolare, si prevede l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 150 a euro 600 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. L'importo delle sanzioni è uniformato al livello di gravità della relativa infrazione, in conformità a quanto previsto dall'articolo 12-*septies*, comma 4, del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, inserito dall'articolo 1, comma 5, del presente schema di decreto.

Il comma 4 prevede 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. Ciò al fine di assicurare, nel periodo transitorio, l'accertamento delle suddette registrazioni da parte degli organi di controllo.

La **lettera n)** dispone l'abrogazione dell'articolo 10, rubricato "*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. In particolare, la comunicazione da parte del Ministero dell'interno dei dati semestrali relativi alle infrazioni dei vettori non residenti e delle relative sanzioni, di cui al comma 1 del vigente articolo 10, è ricompresa nelle informazioni di cui ai commi 6-*bis* e 6-*ter* del novellato articolo 6. La lettera f) del comma 1 del novellato articolo 2 attribuisce all'Organismo di collegamento intracomunitario la comunicazione delle informazioni di cui ai commi 2 e 3 del vigente articolo 10.

La **lettera o)** sostituisce l'articolo 11 che reca disposizioni in materia di sistema nazionale di classificazione del rischio. In particolare, il comma 1 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. Il comma 2 stabilisce che il sistema nazionale di classificazione del rischio calcola il fattore di rischio di un'impresa secondo i criteri e le modalità di cui alla formula comune, contenuta nell'allegato al regolamento di esecuzione (UE) 2022/695 della Commissione del 2 maggio 2022. Il comma 3 prevede controlli più rigorosi e frequenti per le imprese che, nel sistema nazionale di classificazione del rischio, presentano un fattore di rischio elevato. Il comma 4 dispone che, 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. Infine, il comma 5 stabilisce che le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono 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, entro il termine di cui all'articolo 16, paragrafo 6, secondo comma, del regolamento (CE) n. 1071/2009 che prevede che entro quattordici mesi dall'adozione di un atto di esecuzione relativo a una formula comune per calcolare il fattore di rischio, la Commissione adotta ulteriori atti di esecuzione che specificano le funzionalità per consentire che i dati in argomento siano messi a disposizione delle autorità competenti durante i controlli 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.

L'**articolo 3** 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.



L'**articolo 4** stabilisce l'entrata in vigore del decreto il giorno successivo alla data della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, considerato che il termine di recepimento della direttiva (UE) 2020/1057 è scaduto il 2 febbraio 2022 e che la Commissione europea ha avviato, in data 24 marzo 2022, la procedura di infrazione n. 2022/0231, per mancato recepimento.



<p align="center">DIRETTIVA (UE) 2020/1057</p> <p>del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020 che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la Direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012.</p>	<p align="center">SCHEMA DI DECRETO LGS DI RECEPIMENTO</p> <p align="center">Attuazione della direttiva 2020/1057/UE.</p> <p>MODIFICHE APPORTATE DALLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI RECEPIMENTO AL DECRETO LEGISLATIVO 17 LUGLIO 2016, N. 136.</p>	<p align="center">DECRETO LEGISLATIVO 17 LUGLIO 2016, N. 136</p> <p>Attuazione della direttiva 2014/67/UE e della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi</p> <p align="center">DISPOSIZIONI SOPPRESSE E INTRODOTTE A SEGUITO DEL RECEPIMENTO</p>
<p align="center">Articolo 1</p> <p align="center">Norme specifiche relative al distacco dei conducenti</p> <p>1. Il presente articolo stabilisce norme specifiche in merito a taluni aspetti della direttiva 96/71/CE per quanto riguarda il distacco di conducenti nel settore del trasporto su strada e della direttiva 2014/67/UE per quanto riguarda gli obblighi amministrativi e le misure di controllo per il distacco dei conducenti.</p> <p>2. Tali norme specifiche si applicano ai conducenti che lavorano per imprese stabilite in uno Stato membro, le quali adottano le misure transnazionali di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 96/71/CE.</p>	<p align="center">Articolo 1</p> <p align="center">(Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136)</p> <p>1. All'articolo 1 del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, il comma 4 è sostituito dal seguente: <i>"4. Alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada e di cabotaggio di cui al capo III del regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009 e al capo V del regolamento (CE) n. 1073/2009 del 21 ottobre 2009, si applicano le disposizioni di cui al Capo III-bis"</i>.</p> <p align="center"><i>...omissis...</i></p>	<p align="center">Articolo 1</p> <p align="center">Campo d'applicazione</p> <p>4. Nel settore del trasporto su strada, il presente decreto si applica anche alle ipotesi di cabotaggio di cui al capo III del regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009 e al capo V del regolamento (CE) n. 1073/2009 del 21 ottobre 2009.</p>
<p align="center">Articolo 1</p> <p align="center">Norme specifiche relative al distacco dei conducenti</p> <p>1. Il presente articolo stabilisce norme specifiche in merito a taluni aspetti della direttiva 96/71/CE per quanto riguarda il distacco di conducenti nel settore del trasporto su strada e della direttiva 2014/67/UE per quanto riguarda gli obblighi amministrativi e le misure di controllo per il distacco dei conducenti.</p>	<p align="center">Art. 1</p> <p align="center">(Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016 n.136)</p> <p align="center"><i>...omissis...</i></p> <p>5. Dopo il Capo III del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, è inserito il seguente:</p> <p align="center"><i>"Capo III-bis.</i></p> <p align="center"><i>Disposizioni specifiche per le prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada</i></p> <p align="center"><i>Articolo 12-bis</i></p> <p align="center"><i>(Campo di applicazione)</i></p> <p>1. <i>Le disposizioni del presente capo trovano applicazione alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada o di cabotaggio di cui al capo III del regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009 e al capo V del regolamento (CE) n.</i></p>	<p align="center">Capo III-bis.</p> <p align="center">Disposizioni specifiche per le prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada</p> <p align="center">Articolo 12-bis</p> <p align="center">(Campo di applicazione).</p> <p align="center">Commi 1,3.</p>



<p>2. Tali norme specifiche si applicano ai conducenti che lavorano per imprese stabilite in uno Stato membro, le quali adottano le misure transnazionali di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 96/71/CE.</p>	<p><i>1073/2009 del 21 ottobre 2009, nel cui ambito sono distaccati conducenti in Italia, a condizione che durante il periodo del distacco continui a esistere un rapporto di lavoro tra l'impresa di trasporto e il conducente distaccato.</i> <i>...omissis...</i> <i>3. Alle prestazioni transnazionali di servizi di somministrazione di conducenti non si applicano le disposizioni del presente capo, salvo quanto previsto dall'articolo 12 sexies, comma 12, nelle ipotesi di cui all'articolo 1, comma 2 -bis, primo periodo.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Articolo 12-ter (Definizioni)</i></p> <p><i>1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 2, ai fini del presente capo si intende per:</i></p> <p><i>a) «conducente»: il lavoratore di cui all'articolo 4, paragrafo 1 lettera c), del Regolamento CE n. 561/2006;</i></p> <p><i>b) «trasportatore»: l'impresa di cui all'articolo 2, punto n. 4 del Regolamento (CE) n. 1071/2009;</i></p> <p><i>c) «gestore dei trasporti»: la persona fisica di cui all'articolo 2, punto n. 5 del Regolamento (CE) n. 1071/2009;</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-ter (Definizioni) Comma 1, lettere a), b), c).</p>
<p>3. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando effettua operazioni di trasporto bilaterale con riguardo alle merci.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) <i>...omissis...</i> <i>Articolo 12 -quater</i> <i>(Regime delle esenzioni)</i></p> <p><i>1. Il conducente non si considera distaccato quando effettua operazioni di transito, di trasporto bilaterale di merci o di passeggeri di cui all'articolo 12-ter, comma 1 lettere e) ed f) anche laddove costituiscano il tragitto finale o iniziale di un trasporto combinato ai sensi della direttiva 92/106/CEE.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-quater (Regime delle esenzioni) Comma 1.</p>



<p>3. ...omissis...</p> <p>Ai fini della presente direttiva, per operazione di trasporto bilaterale con riguardo alle merci si intende la movimentazione di merci, basata su un contratto di trasporto, dallo Stato membro di stabilimento come definito all'articolo 2, punto 8, del regolamento (CE) n. 1071/2009 a un altro Stato membro o a un paese terzo o da un altro Stato membro o paese terzo allo Stato membro di stabilimento.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) ...omissis... <i>Articolo 12 -ter</i> <i>(Definizioni).</i></p> <p><i>e) «operazione di trasporto bilaterale merci»: movimento di merci effettuato in base ad un contratto di trasporto, dallo Stato membro di stabilimento di cui all'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento (CE) n. 1071/ 2009, verso un altro Stato membro o un paese terzo o da un altro Stato membro o da un paese terzo verso lo Stato membro di stabilimento;</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-ter (Definizioni) Comma 1, lettera e)</p>
<p>3. ...omissis...</p> <p>A decorrere dal 2 febbraio 2022, ossia la data a decorrere dalla quale i conducenti sono tenuti, a norma dell'articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014, a registrare manualmente i dati relativi agli attraversamenti di frontiera, gli Stati membri applicano anche l'esenzione per le operazioni di trasporto bilaterale di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo, laddove, in aggiunta a un'operazione di trasporto bilaterale, il conducente effettui una sola attività di carico e/o scarico negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che il conducente non effettui operazioni di carico e scarico di merci nello stesso Stato membro.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Articolo 12-ter</i> <i>(Definizioni).</i></p> <p><i>g) «attività aggiuntiva al trasporto bilaterale merci»: attività ulteriore di carico e scarico, o di solo carico o di solo scarico, effettuata in aggiunta ad una operazione di trasporto bilaterale di merci negli Stati membri o nei paesi terzi attraversati, con esclusione di operazioni di carico e scarico di merci effettuate in uno stesso Stato membro;</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Articolo 12-quater</i> <i>(Regime delle esenzioni).</i></p> <p><i>2. Fino all'entrata in vigore dell'obbligo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma del Regolamento (UE) n. 165/2014, il conducente non si considera in distacco qualora effettui una ulteriore attività aggiuntiva al trasporto bilaterale merci di cui all'articolo 12 - ter, comma 1, lettera g). Le operazioni aggiuntive possono essere due qualora ad una operazione di trasporto bilaterale partita dallo Stato membro di stabilimento in cui non si sia effettuata alcuna attività aggiuntiva, sia seguita altra operazione di trasporto bilaterale verso lo Stato membro di stabilimento.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-ter (Definizioni) Comma 1, lettera g).</p> <p style="text-align: center;">Articolo 12-quater (Regime delle esenzioni) Comma 2</p>



<p>3. ...omissis...</p> <p>Se un'operazione di trasporto bilaterale partita dallo Stato membro di stabilimento durante la quale non è stata effettuata alcuna attività aggiuntiva, è seguita da un'operazione di trasporto bilaterale verso lo Stato membro di stabilimento, l'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma si applica fino a un massimo di due attività aggiuntive di carico e/o scarico, alle condizioni di cui al terzo comma.</p> <p>Le esenzioni per attività aggiuntive di cui al terzo e quarto comma del presente paragrafo si applicano solo fino alla data a decorrere dalla quale i tachigrafi intelligenti conformi con la registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014 debbano essere installati nei veicoli immatricolati in uno Stato membro per la prima volta, come specificato all'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, di detto regolamento. A decorrere da tale data, le esenzioni per attività aggiuntive di cui al terzo e quarto comma del presente paragrafo si applicano unicamente ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafi intelligenti come previsto agli articoli 8, 9 e 10 di detto regolamento.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) ...omissis... <i>Articolo 12 -quater</i> <i>(Regime delle esenzioni)</i></p> <p>4. <i>A decorrere dall'entrata in vigore dell'obbligo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma del Regolamento (UE) n. 165/2014, i conducenti che effettuano le attività aggiuntive di cui ai commi 2 e 3 non sono considerati in distacco nel solo caso in cui utilizzano veicoli dotati di tachigrafo intelligente.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12 - quater (Regime delle esenzioni) Comma 4</p>
<p>4. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini di cui alla direttiva 96/71/CE quando effettua operazioni di trasporto bilaterali con riguardo a passeggeri.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Articolo 12 -quater</i> <i>(Regime delle esenzioni)</i></p> <p><i>1. Il conducente non si considera distaccato quando effettua operazioni di transito, di trasporto bilaterale di merci o di passeggeri di cui all'articolo 12 -ter, comma 1 lettere e) ed f) anche laddove costituiscano il tragitto finale o iniziale di un trasporto combinato ai sensi della direttiva 92/106/CEE.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12 - quater (Regime delle esenzioni) Comma 1</p>



<p>4. ...omissis...</p> <p>Ai fini della presente direttiva, un'operazione di trasporto bilaterale nell'ambito di un trasporto internazionale occasionale o regolare di passeggeri, ai sensi del regolamento (CE) n. 1073/2009, avviene quando un conducente effettua una delle operazioni seguenti:</p> <p>a) fa salire passeggeri nello Stato membro di stabilimento e li fa scendere in un altro Stato membro o in un paese terzo;</p> <p>b) fa salire passeggeri in uno Stato membro o in un paese terzo e li fa scendere nello Stato membro di stabilimento; o</p> <p>c) fa salire e scendere i passeggeri nello Stato membro di stabilimento al fine di effettuare escursioni locali in un altro Stato membro o in un paese terzo, conformemente al regolamento (CE) n. 1073/2009.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) ...omissis... <i>Articolo 12 -ter</i> <i>(Definizioni).</i></p> <p>f) «operazione di trasporto bilaterale passeggeri»: effettuazione nell'ambito di servizi di trasporto internazionali occasionali o regolari di una delle seguenti operazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) salita passeggeri nello Stato membro di stabilimento e discesa passeggeri in un altro Stato membro o in un paese terzo; 2) salita passeggeri in uno Stato membro o in un paese terzo e discesa passeggeri nello Stato di stabilimento; 3) salita e discesa passeggeri nello Stato membro di stabilimento allo scopo di effettuare escursioni locali in un altro Stato membro o in un paese terzo, ai sensi del regolamento (CE) n. 1073/2009; 	<p style="text-align: center;">Articolo 12-ter</p> <p style="text-align: center;">(Definizioni)</p> <p style="text-align: center;">Comma 1, lettere f).</p>
--	---	---



<p>4. ...omissis...</p> <p>A decorrere dal 2 febbraio 2022, ossia la data in cui i conducenti sono tenuti, a norma dell'articolo 34, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 165/2014, a registrare manualmente gli attraversamenti di frontiera, gli Stati membri applicano l'esenzione per operazioni di trasporto bilaterale, con riguardo al trasporto di passeggeri, di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo, anche quando, in aggiunta all'effettuazione di un'operazione di trasporto bilaterale, il conducente fa altresì salire passeggeri una volta e/o scendere passeggeri una volta negli Stati membri o paesi terzi che attraversa, a condizione che non offra servizi di trasporto passeggeri tra due luoghi all'interno dello Stato membro attraversato. Lo stesso vale per il viaggio di ritorno.</p> <p>4. ...omissis...</p> <p>L'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma del presente paragrafo si applica solo a decorrere dalla data in cui i tachigrafi intelligenti conformi con l'obbligo di registrazione degli attraversamenti di frontiera e delle attività aggiuntive di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo comma, del regolamento (UE) n. 165/2014 debbano essere installati nei veicoli immatricolati in uno Stato membro per la prima volta, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma, di detto regolamento. A decorrere da tale data, l'esenzione per le attività aggiuntive di cui al terzo comma del presente paragrafo si applica unicamente ai conducenti che utilizzano veicoli dotati di tachigrafi intelligenti come previsto agli articoli 8, 9 e 10 di detto regolamento.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) ...omissis... <i>Articolo 12 -ter</i> <i>(Definizioni).</i></p> <p><i>h) «attività aggiuntiva al trasporto bilaterale passeggeri»: attività ulteriore in aggiunta a una operazione di trasporto bilaterale consistente nel far salire e scendere passeggeri ovvero di sola salita o di sola discesa effettuata, nell'ambito di un trasporto bilaterale di passeggeri, nel corso del viaggio di andata o di ritorno negli Stati membri o paesi terzi attraversati, a condizione che non siano offerti servizi di trasporto passeggeri tra due luoghi all'interno dello Stato membro attraversato.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Articolo 12 -quater</i> <i>(Regime delle esenzioni)</i></p> <p><i>3. Fino all'entrata in vigore dell'obbligo di cui di cui all'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma del Regolamento (UE) n. 165/2014, il conducente non si considera in distacco qualora effettui una ulteriore attività aggiuntiva al trasporto bilaterale passeggeri di cui all'articolo 12 - ter comma 1 lettera h, negli Stati membri o paesi terzi attraversati, a condizione che non siano offerti servizi di trasporto passeggeri tra due luoghi all'interno dello Stato membro attraversato.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Art. 12 - quater</i> <i>(Regime delle esenzioni)</i></p> <p><i>4. A decorrere dall'entrata in vigore degli obblighi di cui all'articolo 8, paragrafo 1, quarto comma del Regolamento (UE) n. 165/2014, i conducenti che effettuano le attività aggiuntive di cui ai commi 2 e 3 non sono considerati in distacco nel solo caso in cui utilizzano veicoli dotati di tachigrafo intelligente.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-ter (Definizioni) Comma 1, lettera h).</p> <p style="text-align: center;">Articolo 12-quater (Regime delle esenzioni) Comma 3</p> <p style="text-align: center;">Comma 4</p>
---	--	---



<p>5. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando transiti attraverso il territorio di uno Stato membro senza effettuare operazioni di carico o di scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) <i>...omissis...</i> <i>Articolo 12 -ter</i> <i>(Definizioni).</i></p> <p><i>d) «servizio di trasporto in transito»: servizio di trasporto svolto, attraversando il territorio di uno Stato membro senza effettuare operazioni di carico o scarico merci e senza far salire o scendere passeggeri;</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Articolo 12 -quater</i> <i>(Regime delle esenzioni)</i></p> <p><i>1. Il conducente non si considera distaccato quando effettua operazioni di transito, di trasporto bilaterale di merci o di passeggeri di cui all'articolo 12 -ter, comma 1 lettere e) ed f) anche laddove costituiscano il tragitto finale o iniziale di un trasporto combinato ai sensi della direttiva 92/106/CEE.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-ter (Definizioni) Comma 1, lettera d)</p> <p style="text-align: center;">Articolo 12-quater (Regime delle esenzioni) Comma 1</p>
<p>6. Fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71/CE, un conducente non è considerato distaccato ai fini della direttiva 96/71/CE quando effettui il tragitto stradale iniziale o terminale di un'operazione di trasporto combinato quale definita nella direttiva 92/106/CEE del Consiglio (20), se il tragitto stradale consiste di per sé in un'operazione di trasporto bilaterale ai sensi del paragrafo 3 del presente articolo.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Articolo 12 -ter</i> <i>(Definizioni).</i></p> <p><i>i) «trasporto combinato»: operazioni di trasporto definite dalla direttiva 92/106/CEE del Consiglio.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Articolo 12 -quater</i> <i>(Regime delle esenzioni)</i></p> <p><i>1. Il conducente non si considera distaccato quando effettua operazioni di transito, di trasporto bilaterale di merci o di passeggeri di cui all'articolo 12 -ter, comma 1 lettere e) ed f) anche laddove costituiscano il tragitto finale o iniziale di un trasporto combinato ai sensi della direttiva 92/106/CEE.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-ter (Definizioni) Comma 1, lettera i)</p> <p style="text-align: center;">Articolo 12-quater (Regime delle esenzioni) Comma 1</p>



<p>7. Un conducente che effettua operazioni di cabotaggio di cui ai regolamenti (CE) n. 1072/2009 e (CE) n. 1073/2009 è considerato distaccato ai sensi della direttiva 96/71/CE.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136)</p> <p>5. Dopo il Capo III del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, è inserito il seguente:</p> <p style="text-align: center;"><i>“Capo III -bis.</i> <i>Disposizioni specifiche per le prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada</i> <i>Articolo 12 -bis (Campo di applicazione).</i></p> <p><i>1. Le disposizioni del presente capo trovano applicazione alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada o di cabotaggio di cui al capo III del regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009 e al capo V del regolamento (CE) n. 1073/2009 del 21 ottobre 2009, nel cui ambito sono distaccati conducenti in Italia, a condizione che durante il periodo del distacco continui a esistere un rapporto di lavoro tra l’impresa di trasporto e il conducente distaccato.</i></p>	<p style="text-align: center;">Capo III-bis.</p> <p style="text-align: center;">Disposizioni specifiche per le prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada</p> <p style="text-align: center;">Articolo 12 -bis</p> <p style="text-align: center;">(Campo di applicazione).</p> <p style="text-align: center;">Comma 1</p>
<p>8. Ai fini dell’articolo 3, paragrafo 1 bis, della direttiva 96/71/CE, si ritiene che il distacco abbia termine nel momento in cui il conducente lascia lo Stato membro ospitante nell’esecuzione di un trasporto internazionale di merci o di passeggeri. Detto periodo di distacco non è cumulato con i precedenti periodi di distacco nel quadro di siffatti trasporti internazionali effettuati dallo stesso conducente o di un altro conducente che sostituisce.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Art. 12 – quinquies</i> <i>(Disposizioni di rinvio e di coordinamento normativo)</i></p> <p><i>1. Alle prestazioni transnazionali di servizi di cui all’articolo 12 -bis, commi 1 e 2, si applicano le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4, comma 1 e 1-bis, e di cui agli articoli 5, 7 e 8 dei Capi I e II del presente decreto nonché le disposizioni dell’articolo 83-bis, commi da 4-bis a 4-sexies, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.</i></p>	<p>La disposizione della direttiva è recepita mediante il mancato richiamo nell’articolo 12- quinquies (Disposizioni di rinvio e di coordinamento-normativo) dell’art. 4 bis del D.lgs. n. 136/2016 che disciplina il distacco di lunga durata.</p>
<p>9. Gli Stati membri provvedono affinché, in conformità della direttiva 2014/67/UE, le condizioni di lavoro e di occupazione di cui all’articolo 3 della direttiva 96/71/CE, previste nelle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative nazionali, ovvero da contratti collettivi o arbitrati che, nei loro territori, sono stati dichiarati universalmente applicabili o che si applicano altrimenti conformemente all’articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva 96/71/CE, siano rese disponibili in modo accessibile e trasparente per le imprese di trasporto di altri Stati membri e per i conducenti distaccati. Le informazioni pertinenti</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) ...omissis...</p> <p>2. All’articolo 4 del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, il comma 5 è soppresso. ...omissis...</p> <p>5. Dopo il Capo III del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, è inserito il seguente: ...omissis...</p> <p style="text-align: center;"><i>Art. 12 – quinquies</i> <i>(Disposizioni di rinvio e di coordinamento normativo)</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 4 Condizioni di lavoro e di occupazione</p> <p>5. In caso di distacco nell’ambito di un contratto di trasporto trova applicazione l’articolo 83 bis, commi da 4 bis a 4 sexies, del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.</p>



<p>riguardano in particolare gli elementi costitutivi della retribuzione resi obbligatori da tali strumenti, tra cui, se del caso, i contratti collettivi generalmente applicabili a tutte le imprese analoghe nella zona geografica interessata.</p>	<p><i>1. Alle prestazioni transnazionali di servizi di cui all'articolo 12 -bis, commi 1 e 2, si applicano le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4, comma 1 e 1-bis, e di cui agli articoli 5, 7 e 8 dei Capi I e II del presente decreto nonché le disposizioni dell'articolo 83-bis, commi da 4-bis a 4-sexies, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.</i></p> <p><i>2. Per la notifica e l'esecuzione dei provvedimenti di cui all'articolo 12- septies, comma 5, trovano applicazione le procedure di cui al capo IV.</i></p> <p><i>3. Le prestazioni di servizi di trasporto rientrano nelle attività monitorate dall'Osservatorio di cui all'articolo 6.</i></p>	<p>Articolo 12-quinquies</p> <p><i>(Disposizioni di rinvio e di coordinamento normativo)</i></p> <p>Commi 1,2,3.</p>
<p>10. 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.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Art 12 – bis</i></p> <p style="text-align: center;"><i>(Campo di applicazione)</i></p> <p><i>2. Le disposizioni del presente capo si applicano anche alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada effettuate da imprese di trasporto stabilite in un paese terzo, per quanto compatibili. 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.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>...omissis...</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Articolo 12- sexies</i></p> <p style="text-align: center;"><i>(Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente)</i></p> <p><i>11. Fino all'accreditamento dei paesi terzi sul sistema IMI, i trasportatori stabiliti in un paese terzo sono tenuti a trasmettere la dichiarazione di cui al comma 1 secondo le modalità previste dall'articolo 10, comma 1 e dai relativi decreti attuativi, e a corrispondere alle richieste di cui al comma 7 per posta</i></p>	<p>Articolo 12-bis</p> <p><i>(Campo di applicazione)</i></p> <p>Comma 2.</p> <p>Articolo 12-sexies</p> <p><i>(Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente)</i></p> <p>Comma 11.</p>



	<p><i>elettronica. In tali casi, la copia della dichiarazione di distacco trasmessa tramite il sistema di interfaccia pubblico IMI di cui al comma 4, lett. a), è sostituita dalla comunicazione effettuata secondo le modalità previste dall'art.10, comma 1.</i></p> <p style="text-align: center;">Articolo 12 –septies (Sanzioni)</p> <p><i>7.. Le sanzioni di cui ai commi 1, 2, 3 e 5, si applicano anche nei confronti del trasportatore stabilito in un paese terzo nel caso di violazione degli obblighi ivi previsti secondo le modalità di trasmissione di cui all'articolo 12-sexies, comma 11.</i></p> <p><i>8. Le sanzioni di cui al comma 4 si applicano al conducente che effettua servizi di trasporto per un trasportatore stabilito in un paese terzo.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-septies</p> <p style="text-align: center;">(Sanzioni)</p> <p style="text-align: center;">Commi 7 e 8.</p>
<p>11. In deroga all'articolo 9, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2014/67/UE, per quanto concerne il distacco dei conducenti, gli Stati membri possono imporre solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo seguenti:</p> <p>a) l'obbligo per il trasportatore stabilito in un altro Stato membro di trasmettere una dichiarazione di distacco alle autorità nazionali competenti di uno Stato membro in cui il conducente è distaccato, al più tardi all'inizio del distacco, utilizzando un formulario tipo multilingue dell'interfaccia pubblica connessa al sistema di informazione del mercato interno («IMI»), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012.</p> <p>La dichiarazione di distacco contiene le informazioni seguenti:</p> <p>i) l'identità del trasportatore, ove disponibile, almeno sotto forma di numero della licenza comunitaria qualora tale numero sia disponibile;</p> <p>ii) i recapiti di un gestore dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti nello Stato</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) ...omissis...</p> <p><i>3. All'articolo 10 del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136:</i></p> <p><i>a. al comma 1, le parole “entro le ore ventiquattro del giorno antecedente l’inizio” sono sostituite con “al più tardi all’inizio”;</i></p> <p><i>b. i commi 1 bis, 1 ter e 1 quater sono soppressi.</i></p> <p style="text-align: center;">...omissis...</p>	<p style="text-align: center;">Articolo 10</p> <p style="text-align: center;">(Obblighi amministrativi)</p> <p style="text-align: center;">Comma 1</p> <p>Viene modificato il termine ultimo fissato dall'articolo 10, comma 1, per l'invio della comunicazione preventiva di distacco in relazione a tutte le prestazioni di servizi, al fine di agevolare la chiusura della procedura di infrazione 2021/2059, avviata per il non corretto recepimento nell'ordinamento italiano dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a) della direttiva 2014/67/UE.</p> <p style="text-align: center;">Commi 1-bis, 1-ter e 1-quater</p> <p>1-bis. Nel settore del trasporto su strada, come individuato dall'articolo 1, comma 4, la comunicazione preventiva di distacco:</p> <p>a) ha durata trimestrale e, durante questo periodo, copre tutte le</p>



<p>membro ospitante in cui i servizi sono prestati e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;</p> <p>iii) l'identità, l'indirizzo del luogo di residenza e il numero della patente di guida del conducente;</p> <p>iv) la data di inizio del contratto di lavoro del conducente e la legge ad esso applicabile;</p> <p>v) la data di inizio e di fine del distacco previste;</p> <p>vi) il numero di targa dei veicoli a motore;</p> <p>vii) l'indicazione se i servizi di trasporto effettuati sono trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporto di cabotaggio;</p> <p>b) l'obbligo, per il trasportatore, di assicurare che il conducente abbia a disposizione in formato cartaceo o elettronico e, per il conducente, di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada:</p> <p>i) una copia della dichiarazione di distacco trasmessa tramite l'IMI;</p> <p>ii) la prova delle operazioni di trasporto che si svolgono nello Stato membro ospitante, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-CMR) o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009;</p> <p>iii) le registrazioni del tachigrafo, in particolare i simboli degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio, nel rispetto degli obblighi di registrazione e tenuta</p>	<p>5. Dopo il Capo III del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, è inserito il seguente:</p> <p style="text-align: center;">...omissis...</p> <p style="text-align: center;"><i>Articolo 12 -sexies</i></p> <p style="text-align: center;"><i>(Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente).</i></p> <p>1. Il trasportatore che distacca lavoratori in Italia nell'ambito di una prestazione di servizi di cui all'articolo 12 -bis, comma 1, ha l'obbligo di trasmettere una dichiarazione di distacco al più tardi all'inizio del distacco attraverso il sistema di interfaccia pubblico connesso all' "IMI" di cui al Regolamento UE n. 1024/2012.</p> <p>2. La comunicazione di distacco deve contenere le seguenti informazioni:</p> <p>a) l'identità del trasportatore ovvero il numero della licenza comunitaria, ove disponibili;</p> <p>b) i recapiti di un gestore dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti in Italia e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;</p> <p>c) l'identità, l'indirizzo del luogo di residenza e il numero della patente di guida del conducente;</p> <p>d) la data di inizio del contratto di lavoro del conducente e la legge ad esso applicabile;</p> <p>e) la data di inizio e di fine del distacco;</p> <p>f) il numero di targa dei veicoli a motore;</p> <p>g) l'indicazione se i servizi di trasporto effettuati sono trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporto di cabotaggio.</p> <p>...omissis...</p> <p>4. Il trasportatore deve assicurare che il conducente abbia a disposizione in formato cartaceo o elettronico la seguente documentazione:</p> <p>a) copia della dichiarazione di distacco trasmessa tramite il sistema di interfaccia pubblico "IMI";</p>	<p>operazioni di trasporto effettuate dal conducente distaccato in territorio italiano per conto della stessa impresa di autotrasporto indicata nella medesima comunicazione;</p> <p>b) in aggiunta alle informazioni di cui al comma 1, deve indicare in lingua italiana anche la paga oraria lorda in euro del conducente distaccato e le modalità di rimborso delle spese di viaggio, di vitto e di alloggio da questo sostenute.</p> <p>1-ter. Una copia della comunicazione preventiva di distacco comunicata al Ministero del lavoro e delle politiche sociali ai sensi del comma 1 deve essere tenuta a bordo del veicolo ed essere esibita agli organi di polizia stradale, di cui all'articolo 12 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in caso di controllo su strada; un'altra copia della medesima comunicazione deve essere conservata dal referente designato dall'impresa estera distaccante ai sensi del comma 3, lettera b).⁽⁴⁶⁾</p> <p>1-quater. In occasione di un controllo su strada, gli organi di polizia stradale, di cui all'articolo 12 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, verificano la presenza a bordo del mezzo della documentazione seguente, in lingua italiana:</p> <p>a) contratto di lavoro o altro documento contenente le informazioni di cui agli articoli 1 e 2 del decreto legislativo 26 maggio 1997, n. 152;</p> <p>b) prospetti di paga.</p>
---	---	---



<p>dei registri previsti dai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014</p>	<p>b) ogni documento utile inerente alle operazioni di trasporto che si svolgono in Italia o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009;</p> <p>c) le registrazioni del tachigrafo, ivi compresi i simboli degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio, nel rispetto degli obblighi di registrazione e tenuta dei registri previsti dai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014</p> <p>5. In occasione del controllo su strada, l'adempimento degli obblighi di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 è verificato dagli organi della polizia stradale, di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.</p> <p>6. Il conducente ha l'obbligo di conservare e mettere a disposizione degli organi della polizia stradale, di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in occasione del controllo su strada, la documentazione di cui al comma 4 lettere a), b) e c).</p>	<p>Articolo 12-Sexies</p> <p>(Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente)</p> <p>Commi 1,2,4,5,6.</p>
<p>11...omissis.....</p> <p>c) l'obbligo per il trasportatore di trasmettere, tramite l'interfaccia pubblica connessa all'IMI, dopo il periodo di distacco, su richiesta diretta delle autorità competenti degli Stati membri in cui ha avuto luogo il distacco, copie dei documenti di cui alla lettera b), punti ii) e iii), del presente paragrafo, nonché della documentazione riguardante la retribuzione percepita dal conducente relativamente al periodo di distacco, il contratto di lavoro o un documento equivalente ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 91/533/CEE del Consiglio (21), i prospetti orari relativi alle attività di lavoro del conducente e le prove del pagamento.</p> <p>Il trasportatore invia la documentazione mediante l'interfaccia pubblica connessa all'IMI entro otto settimane dalla data della</p>	<p>Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) ...omissis...</p> <p><i>Articolo 12 -sexies</i> <i>(Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente).</i></p> <p>7. Il trasportatore, previa richiesta formulata dall'Ispettorato nazionale del lavoro o dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ha l'obbligo di trasmettere dopo il periodo del distacco ed entro otto settimane dalla richiesta, tramite il sistema di interfaccia pubblica connesso all'IMI, le copie dei documenti di cui al comma 4, lettere b) e c), nonché:</p> <p>a. la documentazione riguardante la retribuzione percepita dal conducente durante il periodo del distacco;</p> <p>b. il contratto di lavoro o un documento equivalente ai sensi dell'articolo 1 del Decreto legislativo 26 maggio 1997, n. 152.</p>	<p>Articolo 12-sexies</p> <p>(Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente)</p> <p>Commi 7,8 e 12.</p>



<p>richiesta. Qualora il trasportatore non presenti la documentazione richiesta entro detto termine, le autorità competenti dello Stato membro in cui ha avuto luogo il distacco possono chiedere, tramite l'IMI, l'assistenza delle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento, in conformità degli articoli 6 e 7 della direttiva 2014/67/UE. Ove sia presentata tale richiesta di assistenza reciproca, le autorità competenti degli Stati membri di stabilimento del trasportatore hanno accesso alla dichiarazione di distacco e alle altre informazioni pertinenti presentate dal trasportatore mediante l'interfaccia pubblica connessa all'IMI.</p>	<p><i>c. i prospetti orari relativi alle attività del conducente e le prove del pagamento della retribuzione.</i></p> <p><i>8. Qualora il trasportatore non rispetti il termine di cui al comma 7, l'Ispettorato Nazionale del Lavoro o gli organi di Polizia Stradale possono chiedere tramite il sistema IMI l'assistenza delle autorità competenti dello Stato di stabilimento del trasportatore ai sensi dell'articolo 8 del presente decreto.</i></p> <p><i>....omissis...</i></p> <p><i>12. Nelle ipotesi di cui all'articolo 1, comma 2 bis, primo periodo, fermi restando gli obblighi a carico dell'agenzia di somministrazione e dell'impresa utilizzatrice previsti dagli articoli 10 e 10 bis, l'impresa di trasporto che nell'ambito di una prestazione di servizi di cui all'articolo 12-bis, comma 1, invia conducenti somministrati in Italia, è tenuta agli adempimenti di cui ai commi 1, 2, 3 e 4. I conducenti somministrati sono tenuti al rispetto dell'obbligo di cui al comma 6.</i></p>	
<p>11..omissis.</p> <p>Le autorità competenti degli Stati membri di stabilimento provvedono a fornire alle autorità competenti dello Stato membro ove ha avuto luogo il distacco la documentazione richiesta tramite l'IMI entro 25 giorni lavorativi dalla data della richiesta di assistenza reciproca.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) <i>omissis</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Art. 12 – quinquies</i> <i>(Disposizioni di rinvio e di coordinamento normativo)</i></p> <p>1. <i>Alle prestazioni transnazionali di servizi di cui all'articolo 12 -bis, commi 1 e 2, si applicano le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4, comma 1 e 1-bis, e di cui agli articoli 5, 7 e 8 dei Capi I e II del presente decreto nonché le disposizioni dell'articolo 83-bis, commi da 4-bis a 4-sexies, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-quinquies</p> <p style="text-align: center;">(Disposizioni di rinvio e di coordinamento normativo)</p> <p style="text-align: center;">Comma 1.</p>
<p>11...omissis.....</p> <p>Per accertare se il conducente non debba essere considerato distaccato, ai sensi dei paragrafi 3 e 4 del presente articolo, gli Stati membri possono imporre come misura di controllo soltanto l'obbligo per il conducente di conservare e mettere a disposizione, su richiesta in sede di controllo su strada, su carta o in formato elettronico, la prova del trasporto internazionale pertinente, come ad esempio la lettera di vettura elettronica (e-</p>	<p style="text-align: center;"><i>Articolo 12 -sexies</i> <i>(Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente)</i></p> <p><i>6....omissis... Nei casi previsti dall' articolo 12-quater, commi 1, 2 e 3, il conducente deve conservare e mettere a disposizione degli organi di polizia stradale, su carta o in formato elettronico, qualsiasi prova del trasporto internazionale pertinente che sia idonea a dimostrare l'operazione di trasporto</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-sexies</p> <p style="text-align: center;">(Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente)</p> <p style="text-align: center;">Comma 6.</p>



<p>CMR) o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009, e le registrazioni del tachigrafo di cui alla lettera b), punto iii), del presente paragrafo.</p>	<p><i>bilaterale o le operazioni aggiuntive che danno luogo all'esenzione.</i></p>	
<p>12. A fini di controllo, il trasportatore provvede a tenere aggiornate nell'interfaccia pubblica connessa all'IMI le dichiarazioni di distacco di cui al paragrafo 11, lettera a).</p>	<p><i>Articolo 12 -sexies (Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente)</i></p> <p><i>3. Il trasportatore è tenuto ad aggiornare le informazioni di cui al comma 2, entro 5 giorni dall'evento che ne determina l'aggiornamento.</i></p>	<p>Articolo 12-sexies (Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente) Comma 3.</p>
<p>13. Le informazioni contenute nelle dichiarazioni di distacco sono conservate nel repertorio dell'IMI, ai fini dei controlli, per un periodo di 24 mesi.</p>	<p>Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) <i>..omissis..</i></p> <p><i>Articolo 12 -sexies</i> <i>(Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente).</i></p> <p><i>13. Le informazioni contenute nelle dichiarazioni di distacco sono conservate nel repertorio della piattaforma IMI, ai fini dei controlli, per un periodo di 24 mesi.</i></p>	<p>Articolo 12-sexies (Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente) Comma 13.</p>
<p>13 ...omissis... Uno Stato membro può consentire all'autorità competente di fornire alle parti sociali nazionali tramite mezzi diversi dall'IMI le informazioni pertinenti disponibili nell'ambito dell'IMI, nella misura necessaria ai fini del controllo della conformità alle norme in materia di distacco e conformemente alla legislazione e alle prassi nazionali, a condizione che: a) le informazioni riguardino un distacco nel territorio dello Stato membro interessato; b) le informazioni siano utilizzate esclusivamente ai fini dell'applicazione delle norme in materia di distacco; e c) il trattamento dei dati sia effettuato in conformità del regolamento (UE) 2016/679.</p>	<p>Non si esercita la facoltà di recepimento</p>	
<p>14. Entro il 2 febbraio 2021, la Commissione specifica, mediante atto di esecuzione, le funzionalità dell'interfaccia</p>	<p>-----</p>	



<p>pubblica connessa all'IMI. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 4, paragrafo 2.</p>		
<p>15. Gli Stati membri evitano inutili ritardi nell'attuazione delle misure di controllo che potrebbero incidere sulla durata e sulle date del distacco.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) <i>..omissis..</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Art. 12 -sexies</i> <i>(Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente)</i></p> <p><i>14. Nell'attuazione delle misure di controllo, gli organi di cui al comma 8, che hanno avviato la procedura, operano in maniera da evitare inutili ritardi che potrebbero incidere sulla durata e sulle date del distacco.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-sexies</p> <p style="text-align: center;">(Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente)</p> <p style="text-align: center;">Comma 14.</p>
<p>16. Le autorità competenti degli Stati membri collaborano strettamente, si prestano reciproca assistenza e si scambiano tutte le informazioni pertinenti, secondo le condizioni previste dalla direttiva 2014/67/UE e dal regolamento (CE) n. 1071/2009.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) <i>..omissis ...</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Art. 12 – quinquies</i> <i>(Disposizioni di rinvio e di coordinamento normativo)</i></p> <p><i>1. Alle prestazioni transnazionali di servizi di cui all'articolo 12 -bis, commi 1 e 2, si applicano le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4, comma 1 e 1-bis, e di cui agli articoli 5, 7 e 8 dei Capi I e II del presente decreto nonché le disposizioni dell'articolo 83-bis, commi da 4-bis a 4-sexies, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-quinquies</p> <p style="text-align: center;">(Disposizioni di rinvio e di coordinamento normativo)</p> <p style="text-align: center;">Comma 1.</p> <p>Il suddetto articolo, al comma 1, richiama la disposizione vigente di cui all'art. 8 del D. Lgs. n. 136/2016 di seguito riportata, che già recepisce il principio di cui al paragrafo della Direttiva:</p> <p style="text-align: center;"><i>Art. 8.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Cooperazione amministrativa.</i></p> <p><i>1. Al fine di realizzare un'efficace cooperazione amministrativa, l'Ispettorato nazionale del lavoro risponde tempestivamente alle motivate richieste di informazione delle autorità richiedenti ed esegue i controlli e le ispezioni ivi comprese le indagini sui casi di</i></p>



		<p><i>inadempienza o violazione della normativa applicabile al distacco dei lavoratori.</i></p> <p><i>2. Le richieste comprendono anche le informazioni relative al possibile recupero di una sanzione amministrativa, o alla notifica di un provvedimento amministrativo o giudiziario che la irroga e possono includere l'invio di documenti e informazioni circa la legalità dello stabilimento e la buona condotta del prestatore di servizi.</i></p> <p><i>3. Al fine di consentire all'autorità competente di fornire una risposta alle richieste di cui ai commi 1 e 2, i destinatari della prestazione di servizi stabiliti in Italia, ivi incluse le imprese di cui all'articolo 1, comma 2-bis, stabilite in Italia, comunicano all'Ispettorato nazionale del lavoro le informazioni necessarie.</i></p> <p><i>4. Lo scambio delle informazioni avviene tramite il sistema di informazione del mercato interno, di seguito IMI, o per via telematica nel rispetto dei seguenti termini:</i></p> <p><i>a) entro e non oltre due giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta nei casi urgenti, che richiedano la consultazione di registri. Le ragioni di urgenza sono espressamente indicate nella richiesta unitamente agli elementi idonei a provarla;</i></p> <p><i>b) entro il termine di venticinque giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta in tutti gli altri casi.</i></p>
--	--	---



		<p>5. <i>L'Ispettorato nazionale del lavoro può applicare gli accordi e le intese bilaterali relativi alla cooperazione amministrativa al fine di accertare e monitorare le condizioni applicabili ai lavoratori distaccati, fermo restando l'utilizzo, per quanto possibile, di IMI, per lo scambio delle informazioni.</i></p> <p>6. <i>Nel caso in cui vi siano obiettive difficoltà a rispondere alla richiesta di informazioni o ad eseguire i controlli e le ispezioni nei termini espressamente previsti nella richiesta, l'Ispettorato nazionale del lavoro ne fornisce tempestiva comunicazione all'autorità richiedente al fine di individuare una soluzione.</i></p> <p>7. <i>Nel caso in cui l'autorità competente ravvisi casi di irregolarità, si attiva senza ritardo affinché tutte le informazioni pertinenti siano trasmesse tramite IMI allo Stato membro interessato.</i></p> <p>8. <i>La richiesta di informazioni non è ostativa all'adozione di misure atte a prevenire possibili violazioni delle disposizioni del presente decreto.</i></p> <p>9. <i>La cooperazione amministrativa e l'assistenza reciproca con le autorità competenti di altri Stati membri è svolta a titolo gratuito. Le informazioni sono utilizzate esclusivamente in relazione alle richieste cui si riferiscono.</i></p> <p>9-bis. <i>Qualora l'Ispettorato nazionale del lavoro non sia in</i></p>
--	--	--



		<p><i>possesso delle informazioni richieste dall'autorità dello Stato membro nel cui territorio il lavoratore è distaccato sollecita le autorità o gli organismi che le detengono. In caso di omissioni o ritardi persistenti a rendere le informazioni necessarie da parte dell'autorità competente dello Stato membro dal quale il lavoratore è distaccato, l'Ispettorato nazionale del lavoro informa tempestivamente la Commissione europea</i></p>
<p style="text-align: center;">Articolo 5 Sanzioni</p> <p>1. Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza delle disposizioni nazionali adottate ai sensi dell'articolo 1, qualora questi fossero a conoscenza del fatto – o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto sapere – che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni di tali disposizioni.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) <i>omissis</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Articolo 12 -sexies</i> <i>(Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente)</i> <i>...omissis...</i></p> <p>9. <i>Nell'ambito di una prestazione di servizi di trasporto di merci, il committente, ed il vettore in caso di subvezione, come definiti dall'articolo 2 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 e successive modificazioni e integrazioni e lo spedizioniere di cui all'articolo 1741 del codice civile, sono tenuti a verificare che il trasportatore adempia agli obblighi previsti dal comma 1 del presente articolo.</i></p> <p>10. <i>Nell'ambito di una prestazione di servizi di trasporto di persone diversi dai servizi di linea, il soggetto che stipula o nel nome del quale è stipulato il contratto con il trasportatore, ovvero il soggetto che svolge il servizio di trasporto su incarico di altro trasportatore è tenuta a verificare che il trasportatore adempia agli obblighi previsti dal comma 1 del presente articolo.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-sexies</p> <p style="text-align: center;">(Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente)</p> <p style="text-align: center;">Commi 9 e 10.</p>



<p style="text-align: center;">Articolo 5 Sanzioni</p> <p>1. Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni nei confronti di speditori, spedizionieri, contraenti e subcontraenti per mancata osservanza delle disposizioni nazionali adottate ai sensi dell'articolo 1, qualora questi fossero a conoscenza del fatto – o, alla luce di tutte le circostanze del caso, avrebbero dovuto sapere – che i servizi di trasporto da essi commissionati comportano infrazioni di tali disposizioni.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Articolo 12 -septies</i> <i>(Sanzioni)</i> <i>...omissis...</i></p> <p>6. <i>Il committente, il vettore, lo spedizioniere, il contraente di cui ai all'articolo 12-sexies, commi 9 e 10, che non adempiono agli obblighi ivi previsti, sono soggetti alla sanzione di cui al comma 1, qualora il trasportatore abbia omesso di trasmettere la dichiarazione di distacco ai sensi dell'articolo 12-sexies, comma 1, o secondo le modalità di cui all'articolo 12- sexies, comma 11.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12-septies</p> <p style="text-align: center;">(Sanzioni)</p> <p style="text-align: center;">Comma 6.</p>
<p>2. Gli Stati membri stabiliscono la disciplina delle sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni nazionali adottate ai sensi dell'articolo 1 e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 1 (Modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136) <i>...omissis ...</i></p> <p>4. All'articolo 12 del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, il comma 1-bis è soppresso.</p> <p>5. Dopo il Capo III del decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, è inserito il seguente:</p> <p style="text-align: center;"><i>...omissis ...</i> <i>Art. 12 - septies</i> <i>(Sanzioni)</i></p> <p>1. <i>Il trasportatore che commette la violazione dell'obbligo di cui all'articolo 12-sexies, comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.500 a euro 10.000.</i></p> <p>2. <i>Il trasportatore che non adempie agli obblighi di completa e corretta comunicazione delle informazioni di cui all'articolo 12- sexies, comma 2, nonché all'obbligo di aggiornamento delle medesime informazioni ai sensi dell'articolo 12-sexies, comma 3, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 4.000.</i></p>	<p style="text-align: center;">Articolo 12 Sanzioni</p> <p>1-bis. Chiunque circola senza la documentazione prevista dall'articolo 10, commi 1 bis, 1 ter e 1 quater, ovvero circola con documentazione non conforme alle predette disposizioni, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000. Si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.</p> <p style="text-align: center;">Art. 12-Septies</p> <p style="text-align: center;">(Sanzioni)</p> <p style="text-align: center;">Commi 1,2,3,4,5.</p>



<p>Articolo 5 Sanzioni</p>	<p><i>3. Il trasportatore che commette la violazione dell'obbligo di cui all'articolo 12-sexies, comma 4, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.500 a euro 10.000.</i></p> <p><i>4. Il conducente che non adempie a ciascuno degli obblighi previsti dall'articolo 12-sexies, comma 6, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 150 a euro 600. Nel verbale di contestazione è imposto l'obbligo di esibizione della documentazione mancante entro il termine di trenta giorni. All'accertamento delle violazioni consegue l'applicazione della sanzione accessoria del fermo amministrativo fino all'esibizione della documentazione richiesta o comunque, per non più di trenta giorni, con affidamento in custodia a uno dei soggetti indicati dall'articolo 214-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 214 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in quanto compatibili.</i></p> <p><i>5. Il trasportatore che non adempie all'obbligo di cui all'articolo 12-sexies, comma 7, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 4.000. La sanzione è irrogata dall'organo di controllo di cui all'articolo 12 sexies, comma 7, che ha effettuato la richiesta.</i></p> <p><i>...omissis ...</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Art. 12-octies</i></p> <p><i>(Applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie)</i></p> <p><i>1. All'accertamento e alla contestazione delle infrazioni di cui al presente Capo si applicano le disposizioni di cui al Titolo VI, Capo I, Sezioni I e II, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.</i></p> <p><i>2. La notifica delle sanzioni applicate al trasportatore, ai sensi dell'articolo 12-septies, ove non già precedentemente avvenuta, si considera validamente effettuata al rappresentante legale dello stesso o a un suo delegato al ritiro del veicolo sottoposto a fermo amministrativo, all'atto della sua restituzione.</i></p>	<p style="text-align: center;">Art. 12-octies</p> <p style="text-align: center;">(Applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie)</p> <p style="text-align: center;">Commi 1,2,3.</p>
---------------------------------------	--	---



	3. La misura delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal presente decreto è aggiornata ai sensi dell'articolo 195, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.».	
Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (Testo rilevante ai fini del SEE)</p> <p>Direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio.</p>	<p>Attuazione della direttiva 2006/22/CE, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti n. 3820/85/CEE e n. 3821/85/CEE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE.</p> <p>Attuazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio.</p>	
<p>Articolo 1 <i>Oggetto</i></p> <p>La presente direttiva stabilisce norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85.</p> <p>Articolo 1 <i>Oggetto</i></p> <p>La presente direttiva stabilisce norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio e della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.</p>	<p>Art. 1. <i>Ambito di applicazione</i></p> <p>1. Il presente decreto disciplina i controlli sui conducenti, le imprese e i veicoli di tutte le categorie di trasporto che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, e del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga e sostituisce il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985.</p> <p>Art. 1 <i>(Oggetto e ambito di applicazione)</i></p> <p>1. Il presente decreto disciplina i controlli sulle imprese, sui conducenti, sui veicoli e sui lavoratori mobili che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006, (UE) n.</p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	<i>Note</i>
	165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.	
	<p style="text-align: center;"><i>Art. 1-bis</i> <i>(Definizioni)</i></p> <p>1. Ai fini del presente decreto, si applicano le definizioni di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006, di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 165/2014 e di cui all'articolo 3 della direttiva 2002/15/CE</p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	<p style="text-align: center;">Art. 2. <i>Autorità competenti</i></p> <p>1. Le funzioni dell'Ufficio di coordinamento di cui all'articolo 7 della direttiva 2006/22/CE sono attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — Dipartimento dei trasporti terrestri e i trasporti intermodali — Direzione generale del trasporto stradale, utilizzando le risorse umane, strumentali e finanziarie in dotazione a legislazione vigente.</p> <p>2. L'Ufficio di coordinamento:</p> <p>a) assicura il coordinamento con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri nelle azioni intraprese ai sensi dell'articolo 8;</p> <p>b) definisce gli obiettivi dell'attività nazionale di controllo;</p> <p>c) trasmette alla Commissione i dati statistici biennali, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006;</p> <p>d) rappresenta l'organismo principale di riferimento per la Commissione e le autorità competenti degli altri Stati membri.</p> <p>3. Le attività di controllo su strada e le attività di controllo presso i locali delle imprese ai sensi dell'articolo 1, da chiunque svolte, sono pianificate e coordinate rispettivamente, dal Ministero dell'interno e dal Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali.</p> <p>4. Sono in ogni caso fatte salve le specifiche competenze ed attribuzioni previste dalle disposizioni normative vigenti, in materia di controlli su strada e presso la sede delle imprese, per ambiti di applicazione diversi da quelli del presente decreto.</p> <p style="text-align: center;">Art. 2 <i>(Organismo di coordinamento intracomunitario)</i></p> <p>1. La Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto del Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolge le funzioni di Organismo di coordinamento intracomunitario ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 2006/22/CE, di seguito denominato Organismo di coordinamento. La Direzione generale:</p>	<p>L'art. 2, comma 1, del decreto recepisce l'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva:</p> <p><i>“1. Gli Stati membri designano un organismo avente le seguenti funzioni:</i></p>



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	<p>a) concerta con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri i controlli che devono essere realizzati su strada almeno sei volte l'anno nei confronti dei conducenti e dei veicoli rientranti nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 da svolgere contemporaneamente alle competenti autorità di due o più Stati membri ciascuna sul proprio territorio;</p> <p>b) si rapporta con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri per concertare l'effettuazione di controlli anche nei locali delle imprese;</p> <p>c) trasmette alla Commissione europea le informazioni di cui all'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006, utilizzando il formulario approvato con decisione di esecuzione (UE) 2017/1013 della Commissione del 30 marzo 2017, e quelle di cui all'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE, necessarie per l'elaborazione da parte della Commissione europea di una relazione biennale sull'attuazione del regolamento (CE) n. 561/2006, del regolamento (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE;</p> <p>d) trasmette ogni due anni alla Commissione europea le informazioni statistiche relative all'attività di controllo realizzata su strada e nei locali delle imprese;</p>	<p>Le funzioni di cui alle lettere a) e b) sono previste dall'articolo 5 della direttiva: “Articolo 5 Controlli concertati <i>Gli Stati membri effettuano, almeno sei volte l'anno, controlli concertati per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014. Gli Stati membri si impegnano inoltre ad organizzare controlli concertati nei locali delle imprese. Tali controlli concertati sono effettuati contemporaneamente dalle autorità di controllo di due o più Stati membri, che operano ciascuna sul proprio territorio.</i>”</p> <p>Le lettere c) e d) recepiscono l'articolo 7, paragrafo 1, lettere a) e b) della direttiva: “1. <i>Gli Stati membri designano un organismo avente le seguenti funzioni:</i> a) <i>assicurare il coordinamento con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri coinvolti nelle azioni</i></p>



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	<p>e) presta assistenza alle autorità competenti degli altri Stati membri fornendo i dati da queste ritenuti necessari in caso di infrazioni commesse in uno Stato membro con un veicolo immatricolato in Italia, non verificabili durante il controllo;</p> <p>f) invia, avvalendosi del sistema di informazione del mercato interno, di seguito denominato IMI, almeno una volta ogni sei mesi, agli organismi intracomunitari degli altri Stati membri che sono stati notificati alla Commissione, le informazioni sull'interpretazione e l'applicazione, a livello nazionale, delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006, della direttiva 2002/15/CE, nonché del presente decreto;</p>	<p><i>intraprese ai sensi dell'articolo 5;</i></p> <p><i>b) trasmettere alla Commissione i dati statistici biennali, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006;”.</i></p> <p>La lett. e) recepisce l’art. 7, paragrafo 1, lett. c), della direttiva: <i>“1. Gli Stati membri designano un organismo avente le seguenti funzioni: (Omissis)</i> <i>c) fungere da organismo principale di riferimento per le autorità competenti di altri Stati membri, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 6;”.</i></p> <p>Le lettere f) e g) recepiscono l’art. 8, par. 1, lett. a), e par. 3: <i>“1. Le informazioni comunicate bilateralmente ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 sono scambiate anche tra gli organismi designati notificati alla Commissione ai sensi dell'articolo 7 della presente direttiva:</i></p>



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	<p>g) coordina lo scambio di informazioni, avvalendosi del sistema di informazione del mercato interno IMI, sull'interpretazione e l'applicazione, a livello nazionale, delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006, a seguito di richieste motivate di uno Stato membro nei termini e con le modalità indicate dall'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 2006/22/CE;</p> <p>h) promuove la formazione periodica degli addetti ai controlli, sulla funzione di controllo e sulla corretta applicazione delle disposizioni di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014;</p>	<p>a) almeno una volta ogni sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva; (Omissis)</p> <p>3. Lo scambio di informazioni di cui al presente articolo è effettuato attraverso il sistema di informazione del mercato interno (IMI), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio. Ciò non si applica alle informazioni che gli Stati membri si scambiano mediante consultazione diretta dei registri elettronici nazionali di cui all'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio.</p> <p>“</p> <p>La lettera h) recepisce l'art. 11, par. 2, della direttiva:</p> <p>2. Gli Stati membri organizzano programmi congiunti di formazione sulle migliori prassi, da svolgersi almeno una volta all'anno, e promuovono scambi di personale, aventi luogo almeno una volta all'anno, tra il proprio organismo di</p>



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	<p>i) applica una coerente strategia di controllo in conformità alle linee strategiche nazionali di controllo su strada e presso i locali delle imprese;</p> <p>l) impartisce agli organi di controllo di cui all'articolo 3, comma 2, le direttive per assicurare l'omogenea applicazione sul territorio nazionale del sistema nazionale di classificazione del rischio di cui all'articolo 11.</p>	<p><i>collegamento intracomunitario e quelli di altri Stati membri.”</i></p> <p>La lett. i) recepisce l'art. 2, par. 1, comma 3, della direttiva: <i>“Gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una coerente strategia nazionale di controllo. A tal fine, gli Stati membri possono designare un organismo di coordinamento per gli interventi svolti ai sensi degli articoli 4 e 6. In tal caso ne informano la Commissione e gli altri Stati membri.”</i></p> <p>La funzione di cui alla lett. l) deriva dal fatto che l'Organismo, sulla base del fattore di rischio attribuito alle singole imprese, segnala, agli organi di controllo le imprese che devono essere assoggettate a controlli più rigorosi.</p>



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	<p>2. Il Ministero dell'interno e il Ministero del lavoro e delle politiche sociali forniscono all'Organismo di coordinamento le informazioni e i dati pertinenti alle funzioni di cui al comma 1, dalla lettera c) alla lettera g).</p>	
	<p style="text-align: center;"><i>Art. 2-bis (Tavolo tecnico permanente)</i></p> <p>1. Nello svolgimento delle proprie funzioni, l'Organismo di coordinamento si avvale della consulenza e del contributo specialistico del tavolo tecnico permanente, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 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 tecnico permanente non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi spese o indennità, comunque denominate.</p> <p>2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono designati i rappresentanti del tavolo tecnico permanente e sono disciplinati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attribuzioni, i compiti e il funzionamento dello stesso. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità e i termini delle comunicazioni di cui all'articolo 2, comma 2.</p>	
<p>Articolo 2 <i>Sistemi di controllo</i></p>	<p>Art. 3 <i>(Sistemi di controllo)</i></p>	
	<p>1. I controlli, sia su strada che nei locali delle imprese, di tutte le categorie di trasporto di cui all'articolo 1, sono effettuati, ogni anno, almeno sul 2 per cento dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85. La percentuale sarà portata al 3 per cento, dopo il 1° gennaio 2010. A partire dal 2012, la percentuale minima di controlli da effettuare potrà essere aumentata al 4 per cento</p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>1. Gli Stati membri istituiscono un sistema di controlli adeguati e regolari dell'applicazione corretta e coerente, ai sensi dell'articolo 1, sia su strada che nei locali delle imprese di tutte le categorie di trasporti.</p> <p>I controlli interessano ogni anno una parte rilevante e rappresentativa dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli di tutte le categorie di trasporti che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85.</p> <p>I controlli interessano ogni anno una parte rilevante e rappresentativa dei lavoratori mobili, dei conducenti, delle imprese e dei veicoli che rientrano nell'ambito d'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e dei conducenti e lavoratori mobili che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2002/15/CE. I controlli su strada relativi all'osservanza della direttiva 2002/15/CE sono limitati agli aspetti che possono essere efficacemente controllati tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di controllo. Un controllo approfondito dell'osservanza della direttiva 2002/15/CE può essere effettuato solo presso i locali dell'impresa.</p> <p>Gli Stati membri provvedono affinché nel loro territorio sia applicata una coerente strategia nazionale di controllo. A tal fine, gli Stati membri possono designare un organismo di coordinamento per gli interventi svolti ai sensi degli articoli 4 e 6. In tal caso ne informano la Commissione e gli altri Stati membri.</p>	<p>in base alle indicazioni che potrà dare la Commissione europea conformemente a quanto disposto con l'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE.</p> <p>1. 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 nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 1.</p>	<p>Recepito al comma 6 dell'art. 3 del decreto</p> <p>Recepito all'art. 2, comma 1, lett. l), del decreto</p>
<p>2. Se ciò ancora non avviene, entro il 1° maggio 2007 gli Stati membri conferiscono alle autorità preposte ai controlli tutte le</p>		



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
adeguate competenze giuridiche necessarie per poter svolgere correttamente i compiti di ispezione che loro incombono in forza della presente direttiva.		
3. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che, a decorrere dal 1° maggio 2006, sia controllato l'1% dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85. La percentuale sarà portata almeno al 2% dopo il 1° gennaio 2008 e almeno al 3% dopo il 1° gennaio 2010. Ciascuno Stato membro organizza i controlli in modo che sia controllato almeno il 3 % dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014. Nel corso del controllo su strada, il conducente è autorizzato a contattare la sede centrale, il gestore dei trasporti o qualunque altra persona o entità al fine di fornire, prima della conclusione del controllo su strada, le eventuali prove che risultano essere mancanti a bordo; ciò non pregiudica gli obblighi del conducente di garantire l'uso corretto delle apparecchiature tachigrafiche	<p>2. Nell'ambito del numero totale dei controlli di cui al comma 1, 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.</p> <p>2. Gli organi preposti ai controlli sono: gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e l'Ispettorato nazionale del lavoro.</p> <p>3. L'attività di controllo è organizzata in modo che ogni anno siano effettuati almeno 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 che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.</p>	
	4. Nell'ambito del numero totale dei controlli di cui al comma 2, 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.	Recepisce l'art. 2, paragrafo 3, comma 3, della direttiva
	5. Le attività di controllo su strada e le attività di controllo presso i locali delle imprese ai sensi dell'articolo 1 sono pianificate e coordinate, rispettivamente, dal Ministero dell'interno e dall'Ispettorato nazionale del lavoro, conformemente alle indicazioni contenute nelle linee strategiche nazionali di controllo definite dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo 2, sentito il tavolo tecnico permanente di cui all'articolo 2-bis.	
	6. Sono, in ogni caso, fatte salve le specifiche competenze e attribuzioni previste dalle disposizioni normative vigenti, in materia di controlli su strada e presso la sede delle imprese, per ambiti di applicazione diversi da quelli del presente decreto.	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	7. I controlli su strada relativi all'osservanza della direttiva 2002/15/CE sono limitati agli aspetti che possono essere efficacemente controllati tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di controllo. Un controllo approfondito dell'osservanza della direttiva 2002/15/CE può essere effettuato solo presso i locali dell'impresa.	Recepisce l'art. 2, paragrafo 1, comma 2, della direttiva
<p>Dopo il 1° gennaio 2012, tale percentuale minima può essere aumentata al 4 % dalla Commissione, conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, a condizione che, dalle statistiche raccolte ai sensi dell'articolo 3 risulti che, in media, oltre il 90 % della totalità dei veicoli controllati sono muniti di un tachigrafo digitale. Nell'adottare la decisione la Commissione tiene altresì conto dell'efficacia delle misure di controllo esistenti, in particolare della disponibilità di dati del tachigrafo digitale nei locali delle imprese.</p> <p>Dal 1° gennaio 2012, la Commissione può, mediante un atto di esecuzione, aumentare la percentuale minima al 4 %, a condizione che, dalle statistiche raccolte ai sensi dell'articolo 3 risulti che, in media, oltre il 90 % della totalità dei veicoli controllati sono muniti di un tachigrafo digitale. Nell'adottare tale decisione, la Commissione tiene altresì conto dell'efficacia delle misure di controllo esistenti, in particolare della disponibilità di dati del tachigrafo digitale nei locali delle imprese. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.</p> <p>Almeno il 15% del numero totale di giorni lavorativi controllati è verificato su strada e almeno il 30% nei locali delle imprese. Dopo il 10 gennaio 2008 almeno il 30% del numero totale dei giorni lavorativi controllati è verificato su strada e almeno il 50 % nei locali delle imprese.</p>	8. La percentuale minima di controlli di cui al comma 2 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.	Recepito dall'art. 3, comma 4, del decreto



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	<i>Note</i>
.		
3 bis. Ciascuno Stato membro organizza i controlli del rispetto della direttiva 2002/15/CE, tenendo conto del sistema di classificazione del rischio previsto all'articolo 9 della presente direttiva. Tali controlli sono effettuati nei confronti di un'impresa di cui uno o più conducenti abbiano ripetutamente o gravemente violato i regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014.		Recepito dall'art. 11, comma 1, del decreto.
<p>4. Le informazioni trasmesse alla Commissione, a norma dell'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3820/85, indicano il numero di conducenti controllati su strada, il numero dei controlli effettuati nei locali delle imprese, il numero dei giorni di lavoro controllati nonché il numero e la tipologia delle infrazioni verbalizzate, precisando se siano attinenti al trasporto di passeggeri o merci.</p> <p>4. Le informazioni trasmesse alla Commissione, a norma dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 e dell'articolo 13 della direttiva 2002/15/CE, indicano il</p>		Recepito dall'art. 2, comma 1, lettera c)



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
numero di conducenti controllati su strada, il numero dei controlli effettuati nei locali delle imprese, il numero dei giorni di lavoro controllati, nonché il numero e la tipologia delle infrazioni verbalizzate, e indica se siano stati trasportati passeggeri o merci.		
	<p style="text-align: center;">Art. 4. <i>Determinazione del numero dei controlli</i></p> <p>1. Il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali comunica all'Ufficio di coordinamento, entro il mese di gennaio di ogni anno, i dati relativi al numero complessivo dei giorni di lavoro che ciascun conducente deve effettuare nel periodo di riferimento.</p> <p>2. L'individuazione dei veicoli soggetti ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85 è effettuata, al 31 dicembre di ogni anno, sulla base dei dati di immatricolazione dei veicoli registrati nel sistema informatico del Dipartimento dei trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alle indicazioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1, dello stesso regolamento (CE) n. 561/2006.</p> <p>3. In relazione ai dati di cui al presente articolo, l'Ufficio di coordinamento determina il numero minimo dei controlli da garantire ai sensi dell'articolo 3.</p>	La determinazione del numero dei controlli è disciplinata dal novellato articolo 3
	<p style="text-align: center;">Art. 5. <i>Comunicazione dei dati relativi ai controlli</i></p> <p>1. Il Ministero dell'interno ed il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, entro il 31 marzo di ogni anno, comunicano all'Ufficio di coordinamento i dati e le informazioni di loro competenza, riferiti all'anno precedente, utilizzando il formulario approvato con decisione 93/173/CEE della Commissione, del 22 febbraio 1993.</p> <p>2. L'Ufficio di coordinamento, sulla base dei suddetti dati, comunica alla Commissione, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, le informazioni necessarie per l'elaborazione della relazione ivi prevista.</p>	Gli adempimenti relativi alle comunicazioni, sono disciplinati dal novellato articolo 2, commi 1, lettera c), e 2.



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>Articolo 3 <i>Statistiche</i></p> <p>Gli Stati membri si assicurano che le statistiche relative ai controlli effettuati a norma dell'articolo 2, paragrafi 1 e 3, siano ripartite nelle seguenti categorie:</p> <p>a) per quanto riguarda i controlli su strada:</p> <p>i) tipo di strada, ossia se si tratta di autostrada, strada statale o secondaria, e paese in cui è stato immatricolato il veicolo sottoposto a controllo, per evitare discriminazioni;</p> <p>ii) tipo di tachigrafo: analogico o digitale;</p> <p>b) per quanto riguarda i controlli nei locali delle imprese:</p> <p>i) tipo di attività di trasporto, ossia se si tratta di attività a livello nazionale o internazionale, passeggeri o merci, per conto proprio o per conto terzi;</p> <p>ii) dimensioni del parco veicoli dell'impresa;</p> <p>iii) tipo di tachigrafo: analogico o digitale.</p> <p>Le statistiche suddette sono presentate ogni due anni alla Commissione e pubblicate in una relazione.</p> <p>Le autorità competenti degli Stati membri conservano i dati rilevati nell'anno precedente.</p> <p>Le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organismi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati, rispettivamente, nei locali delle imprese e nei confronti dei conducenti su strada.</p> <p>Gli eventuali chiarimenti richiesti delle definizioni delle categorie di cui alle lettere a) e b) sono stabiliti dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.</p> <p>La Commissione, se necessario, chiarisce ulteriormente, mediante atti di esecuzione, le definizioni delle categorie di</p>		<p>Recepito dalle disposizioni di cui gli articoli 3 e 6 del decreto</p>



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
cui alle lettere a) e b) del primo comma. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.		
Articolo 4 <i>Controlli su strada</i>	Art. 6. <i>Controlli su strada</i>	
<p>1. I controlli su strada sono effettuati in luoghi ed orari diversi e riguardano una parte sufficientemente estesa della rete stradale, in modo da ostacolare l'aggiramento dei posti di controllo.</p> <p>2. Gli Stati membri provvedono a che:</p> <p>a) siano adottate disposizioni sufficienti per disporre posti di blocco su strade esistenti e progettate o nelle loro vicinanze e che, ove necessario, le stazioni di servizio e altri luoghi sicuri lungo le autostrade possano fungere da posti di blocco;</p> <p>b) i controlli vengano effettuati seguendo un criterio di rotazione casuale, con un adeguato equilibrio geografico.</p> <p>3. I punti da verificare nei controlli su strada sono indicati nella parte A dell'allegato I. Se la situazione lo richiede, i controlli possono concentrarsi su un punto specifico.</p>	<p>1. I controlli su strada sono effettuati in luoghi ed orari diversi e riguardano una parte sufficientemente estesa della rete stradale, in modo da ostacolare l'aggiramento dei posti di controllo e le relative operazioni sono condotte in modo che vengano verificati almeno i punti elencati nella Parte A dell'Allegato I. Se la situazione lo rende necessario, il controllo può essere concentrato su un punto della Parte A dell'Allegato I.</p> <p>1. I controlli su strada sono effettuati conformemente alle linee strategiche nazionali di controllo definite dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo 2. I controlli su strada sono effettuati in luoghi ed orari diversi e riguardano una parte sufficientemente estesa della rete stradale, in modo da ostacolare l'aggiramento dei posti di controllo e le relative operazioni sono condotte in modo che sono verificati almeno i punti elencati nella Parte A dell'Allegato I. Se la situazione lo rende necessario, il controllo può essere concentrato su un punto della Parte A dell'Allegato I.</p>	
<p>4. Fatto salvo l'articolo 9, paragrafo 2, i controlli su strada sono eseguiti senza discriminazioni. In particolare, i funzionari incaricati dell'applicazione della normativa non possono operare alcuna discriminazione fondata sui seguenti motivi:</p> <p>a) paese di immatricolazione del veicolo;</p> <p>b) paese di residenza del conducente;</p> <p>c) paese di stabilimento dell'impresa;</p> <p>d) punto di partenza e destinazione del viaggio;</p> <p>e) tipo di tachigrafo: analogico o digitale.</p> <p>5. I funzionari incaricati dell'applicazione della normativa dispongono di:</p>	<p>2. Salvo quanto previsto dall'articolo 11, comma 3, i controlli su strada sono eseguiti senza discriminazioni. In particolare, nessuna discriminazione può essere operata in relazione al Paese di immatricolazione del veicolo, al Paese di residenza del conducente, al Paese di stabilimento dell'impresa, al punto di partenza e destinazione del viaggio, al tipo di tachigrafo.</p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>a) un elenco dei principali punti da sottoporre a controllo, quali indicati nella parte A dell'allegato I;</p> <p>b) una strumentazione standard di controllo, quale indicata nell'allegato II.</p> <p>6. Se in uno Stato membro gli accertamenti effettuati al momento del controllo su strada del conducente di un veicolo immatricolato in un altro Stato membro danno motivo di ritenere che siano state commesse infrazioni non verificabili durante il controllo per mancanza dei dati necessari, le autorità competenti degli Stati membri interessati si prestano reciproca assistenza per chiarire la situazione.</p>		
	<p>3. I controlli vengono effettuati seguendo un criterio di rotazione casuale, con un adeguato equilibrio geografico. I posti di controllo sono effettuati sulle strade, presso le stazioni di servizio o le aree di parcheggio; quando è necessario a tutelare l'incolumità delle persone o la sicurezza della circolazione, i veicoli da controllare possono essere indirizzati in luoghi sicuri situati nelle loro vicinanze.</p> <p>4. Nel corso delle operazioni di controllo su strada sono inoltre rilevate le informazioni relative al tipo di strada, ossia se si tratta di autostrada, strada statale o secondaria, al Paese in cui è stato immatricolato il veicolo sottoposto a controllo ed al tipo di tachigrafo se analogico o digitale tachigrafo se analogico, digitale o intelligente.</p> <p>5. Le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organismi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati.</p> <p>6. Al fine di agevolare le operazioni di controllo di cui al presente articolo, è stabilito un modello di lista di controllo, da adottarsi con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'interno, entro il termine di sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.</p> <p>6. Al fine di agevolare e rendere uniformi le operazioni di controllo di cui al presente articolo, gli organi di controllo si attengono al modello di lista di controllo elaborato e aggiornato dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo 2 sentito il tavolo tecnico permanente di cui all'articolo 2-bis.</p>	<p>Recepisce l'art. 4, paragrafo 2, lett. b), della direttiva</p>



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	.6-bis. Il Centro elaborazione dati del Dipartimento della mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti raccoglie, con modalità telematiche, le informazioni relative alle infrazioni di cui all'allegato III del presente decreto accertate dagli organi di controllo di cui all'articolo 3, comma 2, su strada e presso le sedi delle imprese, nei confronti delle imprese di trasporto, al fine della loro registrazione nella sezione "Sanzioni" del Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.	
	6-ter. Le informazioni relative alle infrazioni di cui al comma 6-bis sono comunicate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo le modalità definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno e con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.	
<p style="text-align: center;">Articolo 5 <i>Controlli concertati</i></p> <p>Gli Stati membri organizzano, almeno sei volte l'anno, controlli concertati per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85. Queste operazioni sono svolte contemporaneamente dalle autorità di controllo di due o più Stati membri, che operano ciascuna sul proprio territorio.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 5 <i>Controlli concertati</i></p> <p>Gli Stati membri effettuano, almeno sei volte l'anno, controlli concertati per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n.</p>		La disposizione è recepita all'art. 2, comma 1, lett. a), del decreto.



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
165/2014. Gli Stati membri si impegnano inoltre ad organizzare controlli concertati nei locali delle imprese. Tali controlli concertati sono effettuati contemporaneamente dalle autorità di controllo di due o più Stati membri, che operano ciascuna sul proprio territorio.		
Articolo 6 <i>Controlli nei locali delle imprese</i>	Art. 7 <i>(Controlli nei locali delle imprese)</i>	
<p>1. I controlli nei locali delle imprese sono organizzati tenendo conto dell'esperienza acquisita riguardo alle diverse categorie di trasporto e tipi di imprese. Tali controlli si effettuano inoltre quando siano state accertate su strada gravi infrazioni al regolamento (CEE) n. 3820/85 o al regolamento (CEE) n. 3821/85.</p> <p>1. I controlli nei locali delle imprese sono organizzati tenendo conto dell'esperienza acquisita riguardo alle diverse categorie di trasporto e tipi di imprese. Tali controlli si effettuano inoltre quando siano state accertate su strada gravi infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 o al regolamento (UE) n. 165/2014 o alla direttiva 2002/15/CE.</p>	<p>1. I controlli nei locali delle imprese sono svolti in modo che vengano verificati almeno i punti elencati nella parte A e B dell'allegato I.</p> <p>1. I controlli nei locali delle imprese sono svolti secondo le linee strategiche definite dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo 2, sentito il tavolo tecnico permanente di cui all'articolo 2-bis.</p> <p>2. Nel corso delle operazioni di controllo nei locali delle imprese sono inoltre rilevate le informazioni relative al tipo di attività di trasporto, ossia se si tratta di attività a livello nazionale o internazionale, passeggeri o merci, per conto proprio o per conto terzi, alle dimensioni del parco veicoli dell'impresa ed al tipo di tachigrafo se analogico o digitale.</p> <p>2. I controlli nei locali delle imprese si effettuano quando siano state accertate su strada gravi infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 o al regolamento (UE) n. 165/2014, nonché in base al fattore di rischio che è attribuito a un'impresa dal sistema nazionale di classificazione del rischio di cui all'articolo 11 del presente decreto.</p>	
2. I controlli nei locali delle imprese comprendono i punti elencati nelle parti A e B dell'allegato I.	<p>3. Le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organismi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati.</p> <p>3. I controlli nei locali delle imprese sono svolti in modo che vengano verificati i punti elencati nella parte A e B dell'allegato I.</p>	
3. I funzionari incaricati dell'applicazione della normativa dispongono di:	4. Al fine di agevolare le operazioni di controllo di cui al comma 3, è stabilito un modello di lista di controllo, da adottarsi con decreto	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>a) un elenco dei principali punti da sottoporre a controllo, quali indicati nelle parti A e B dell'allegato I;</p> <p>b) una strumentazione standard di controllo, quale indicata nell'allegato II.</p> <p>4. I funzionari incaricati dell'applicazione della normativa in un determinato Stato membro tengono conto, nel corso dei controlli, di tutte le informazioni fornite dall'organismo di collegamento designato di qualsiasi altro Stato membro, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, relativamente alle attività svolte dall'impresa in quest'ultimo Stato membro.</p>	<p>dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, entro il termine di sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto (3).</p> <p>4. Nel corso delle operazioni di controllo nei locali delle imprese sono rilevate le informazioni relative al tipo di attività di trasporto, ossia se si tratta di attività a livello nazionale o internazionale, passeggeri o merci, per conto proprio o per conto terzi, alle dimensioni del parco veicoli dell'impresa ed al tipo di tachigrafo se analogico, digitale o intelligente.</p>	
	<p>5. I controlli nei locali delle imprese si effettuano, inoltre, quando siano state accertate su strada gravi infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 o al regolamento (CEE) n. 3821/85; a tal fine il Ministero dell'interno comunica ogni tre mesi all'Ufficio di coordinamento l'elenco delle imprese, stabilite in Italia o in uno dei Paesi membri, sanzionate per le infrazioni di cui all'allegato III della direttiva 2006/22/CE.</p> <p>5. Le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati.</p>	Recepisce l'art. 3, par. 1, comma 4, della direttiva
	<p>6. L'Ufficio di coordinamento sulla base delle informazioni ricevute dal Ministero dell'interno e tenuto anche conto delle informazioni eventualmente fornite dagli organismi di collegamento designati degli altri Stati membri, comunica al Ministero del lavoro l'elenco delle imprese italiane da controllare.</p> <p>6. Al fine di agevolare e rendere uniformi le operazioni di controllo di cui al presente articolo, gli organi di controllo si attengono al modello di lista di controllo elaborato e aggiornato dall'Organismo di coordinamento di cui all'articolo 2 sentito il tavolo tecnico di cui all'articolo 2-bis.</p>	
	<p>7. L'Ufficio di coordinamento compila altresì l'elenco delle imprese stabilite negli altri Stati membri che hanno commesso gravi infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006 o al regolamento (CEE) n. 3821/85 sul territorio nazionale e ne dà comunicazione alle rispettive autorità</p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	ecompetenti, individuate ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 2006/22/CE.	
5. Ai fini dei paragrafi da 1 a 4, i controlli che le autorità competenti effettuano nei propri locali in base ai documenti o ai dati pertinenti trasmessi, su loro richiesta, dalle imprese, hanno lo stesso valore dei controlli effettuati nei locali delle imprese.		
<p style="text-align: center;">Articolo 7 <i>Collegamento intracomunitario</i></p> <p>1. Gli Stati membri designano un organismo avente le seguenti funzioni:</p> <p>a) assicurare il coordinamento con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri coinvolti nelle azioni intraprese ai sensi dell'articolo 5;</p> <p>b) trasmettere alla Commissione i dati statistici biennali, ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3820/85;</p> <p>b) trasmettere alla Commissione i dati statistici biennali, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006;</p> <p>c) fungere da organismo principale di riferimento per le autorità competenti di altri Stati membri, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 6.</p> <p>L'organismo è rappresentato in seno al comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1.</p> <p>d) garantire lo scambio di informazioni con gli altri Stati membri a norma dell'articolo 8 della presente direttiva per quanto riguarda l'applicazione delle disposizioni nazionali di recepimento della presente direttiva e della direttiva 2002/15/CE.</p>		L'articolo 7 della direttiva è recepito dall'art. 2 del decreto



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>2. Gli Stati membri notificano alla Commissione l'avvenuta designazione dell'organismo. La Commissione li comunica agli altri Stati membri.</p> <p>3. Lo scambio di dati, informazioni e intelligence tra gli Stati membri è promosso soprattutto, ma non esclusivamente, per il tramite del comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, e di tutti gli altri organismi che la Commissione può designare conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.</p> <p>3. Lo scambio di dati, di conoscenze e di informazioni tra gli Stati membri è promosso soprattutto, ma non esclusivamente, tramite il comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, e tutti gli altri organismi che la Commissione può designare mediante atti di esecuzione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2.</p>		
	<p style="text-align: center;">Art. 8. <i>Controlli concertati</i></p> <p>1. L'Ufficio di coordinamento, sulla base di appositi accordi con le autorità competenti dei Paesi membri individuate ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 2006/22/CE, e di concerto con le competenti strutture del Ministero dell'interno, organizza almeno sei volte l'anno, operazioni concertate per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85.</p>	I controlli concertati sono previsti al novellato articolo 2, comma 1, lettera a).
	<p style="text-align: center;">Art. 9 <i>Modulo di controllo delle assenze dei conducenti</i></p> <p>1. L'assenza per malattia, per ferie annuali oppure la guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, da parte del conducente nel periodo indicato all'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/85, deve essere documentata attraverso il modulo in formato elettronico e stampabile previsto dall'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE, elaborato dalla Commissione europea e riportato in allegato alla</p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	<p>decisione 2007/230/CE della Commissione, del 12 aprile 2007, che deve essere compilato in ogni sua parte.</p> <p>2. Il modulo di cui al comma 1 è conservato dall'impresa di trasporto per un anno dalla scadenza del periodo cui si riferisce.</p> <p>3. Per il periodo di tempo indicato all'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/85, il conducente di un veicolo a cui si applicano i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85, deve avere con sé il modulo di cui al comma 1 che deve essere esibito ad ogni richiesta degli organi di controllo.</p> <p>4. Salvo che il fatto costituisca reato e ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui agli articoli 174, 178 e 179 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il conducente che non ha con sé ovvero che tiene in modo incompleto o alterato il modulo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 158 a Euro 635. Si applicano le disposizioni del titolo VI e dell'articolo 180, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.</p> <p>5. Alla stessa sanzione è soggetta l'impresa che non conserva il modulo per il periodo di tempo indicato al comma 2. Si applicano le disposizioni del titolo VI e dell'articolo 180, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.</p> <p>Art. 9. Registrazione periodi di altre mansioni</p> <p>1. La registrazione dei periodi di «altre mansioni», quali definiti all'articolo 4, lettera e), del regolamento (CE) n. 561/2006, nonché la registrazione dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo avviene secondo le modalità stabilite dagli atti di esecuzione previsti dall'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/(CE).</p> <p>2. Salvo che il fatto costituisca reato e ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui agli articoli 174, 178 e 179 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il conducente che non provvede alla registrazione dei periodi di cui al comma 1 secondo le modalità e i termini stabiliti negli atti di esecuzione di cui al</p>	<p>In attuazione dell'articolo 11, paragrafo 3 della direttiva.</p>



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	<p>medesimo comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 150 a euro 600.</p> <p>3. Alla stessa sanzione è soggetta l'impresa che non conserva le registrazioni di cui al comma 1 secondo le modalità e i termini previsti dagli atti di esecuzione di cui al medesimo comma 1. Si applicano le disposizioni del titolo VI e dell'articolo 180, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.</p> <p>4. Fino all'adozione degli atti di esecuzione di cui al comma 1, la registrazione dell'assenza per malattia, per ferie annuali oppure la guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 da parte del conducente deve essere documentata attraverso il modulo in formato elettronico e stampabile allegato alla decisione 2007/230/CE.</p>	
<p style="text-align: center;">Articolo 8 <i>Scambio di informazioni</i></p> <p>1. Le informazioni comunicate bilateralmente in applicazione dell'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3820/85 o dell'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3821/85 sono scambiate tra gli organismi notificati alla Commissione ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2:</p> <p>a) almeno una volta ogni sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva;</p> <p>b) su richiesta specifica di uno Stato membro, in relazione a singoli casi.</p> <p>2. Gli Stati membri cercano di istituire sistemi per lo scambio elettronico di informazioni. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, definisce una metodologia comune per lo scambio efficace di informazioni.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 8 Scambio di informazioni</p>	<p style="text-align: center;">Art. 10 <i>Scambio di informazioni</i></p> <p>1. Il Ministero dell'interno comunica due volte all'anno, entro il mese di settembre ed entro il mese di marzo all'Ufficio di coordinamento, i dati semestrali relativi alle infrazioni di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85 commesse da vettori non residenti e le sanzioni inflitte per tali infrazioni.</p> <p>2. Sulla base di tali dati, l'Ufficio di coordinamento, con cadenza semestrale, provvede a comunicare le informazioni previste dall'articolo 22 del regolamento (CE) n. 561/2006 e dall'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3821/85 alle autorità competenti dei Paesi membri individuate ai sensi dell'articolo 7 della direttiva 2006/22/CE.</p> <p>3. L'Ufficio di coordinamento, a seguito di richiesta specifica da parte della autorità competente di un Paese membro, comunica le informazioni di cui al comma 2, anche in relazione a singoli casi.</p>	<p>Lo scambio di informazioni è disciplinato dai novellati articoli 2, comma 1, lettera f), e 6, commi 6-bis e 6-ter, del decreto</p>



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>1. Le informazioni comunicate bilateralmente ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 sono scambiate anche tra gli organismi designati notificati alla Commissione ai sensi dell'articolo 7 della presente direttiva:</p> <p>a) almeno una volta ogni sei mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva;</p> <p>b) in singoli casi, su richiesta motivata di uno Stato membro.</p> <p>2. Uno Stato membro fornisce le informazioni richieste da un altro Stato membro a norma del paragrafo 1, lettera b), entro 25 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta. Un termine più breve può essere concordato tra gli Stati membri. In casi urgenti o che richiedono solo la mera consultazione di registri, come nel caso di un sistema di classificazione del rischio, le informazioni richieste sono fornite entro tre giorni lavorativi.</p> <p>Se lo Stato membro che riceve la richiesta ritiene che la domanda non sia sufficientemente motivata, ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dalla data di ricevimento della richiesta. Lo Stato membro richiedente è tenuto a motivare la richiesta. Qualora lo Stato membro richiedente non sia in grado di motivare la richiesta, la richiesta può essere respinta dallo Stato membro che ha ricevuto la richiesta.</p> <p>Laddove sia difficoltoso o impossibile dare seguito a una richiesta di informazioni o effettuare controlli, ispezioni o indagini, lo Stato membro che ha ricevuto la richiesta ne informa lo Stato membro richiedente entro dieci giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta e spiega i motivi a debita giustificazione di tale difficoltà o impossibilità. Gli Stati membri interessati intraprendono discussioni al fine di trovare una soluzione.</p> <p>In caso di ritardi persistenti nella trasmissione delle informazioni allo Stato membro nel cui territorio il</p>		<p>L'art. 8 della direttiva è recepito dall'art. 2, comma 1, lettere f) e g), del decreto</p>



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>lavoratore è distaccato, la Commissione ne è informata e adotta le misure appropriate.</p> <p>3. Lo scambio di informazioni di cui al presente articolo è effettuato attraverso il sistema di informazione del mercato interno (IMI), istituito dal regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio. Ciò non si applica alle informazioni che gli Stati membri si scambiano mediante consultazione diretta dei registri elettronici nazionali di cui all'articolo 16, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio.</p>		
<p>Articolo 9 <i>Sistema di classificazione del rischio</i></p>	<p>Articolo 11 <i>Sistema di classificazione del rischio</i> <i>Sistema nazionale di classificazione del rischio</i></p>	
<p>1. Gli Stati membri introducono un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di trasporti, sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 o (CEE) n. 3821/85. La Commissione sostiene il dialogo tra gli Stati membri al fine di incoraggiare la coerenza tra tali sistemi di classificazione del rischio.</p> <p>1. Gli Stati membri introducono un sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle</p>	<p>[1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro, della salute e delle politiche sociali, da adottarsi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, tenuto anche conto delle indicazioni del Comitato istituito dall'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85, sono definiti i criteri e le modalità del sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto, sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85.]</p> <p>2. Sulla base del decreto di cui al comma 1, l'Ufficio di coordinamento provvede ad attribuire alle imprese stesse un indicatore della classe di rischio.</p> <p>3. Le imprese che presentano un indicatore della classe di rischio elevato sono assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti.</p> <p>1. 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 del</p>	<p>Il comma 1 del vigente articolo 11 è stato abrogato dall'art. 2, comma 2, D.Lgs. 23 dicembre 2010, n. 245</p>



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>single imprese alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014 oppure delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2002/15/CE.</p> <p>Entro il 2 giugno 2021 la Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, una formula comune per calcolare il fattore di rischio di un'impresa. Tale formula comune prende in considerazione il numero, la gravità e la frequenza delle infrazioni, nonché i risultati dei controlli in cui non sono state rilevate infrazioni e se l'impresa di trasporto su strada utilizza il tachigrafo intelligente su tutti i suoi veicoli, in applicazione del capo II del regolamento (UE) n. 165/2014. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.</p>	<p>presente decreto 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 delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.</p> <p>2. Il sistema nazionale di classificazione del rischio calcola il fattore di rischio di un'impresa secondo i criteri e le modalità di cui alla formula comune contenuta nell'allegato al regolamento di esecuzione (UE) 2022/695 della Commissione.</p>	
<p>2. Le imprese che presentano un fattore di rischio elevato sono assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti. I criteri e le modalità di attuazione di tale sistema sono discussi dal comitato di cui all'articolo 12, al fine di istituire un sistema di scambio di informazioni sulle migliori prassi.</p> <p>3. Un elenco iniziale delle infrazioni ai regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 è riportato nell'allegato III. Allo scopo di definire linee direttrici sulla valutazione delle infrazioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85, la Commissione può, ove opportuno, conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, adattare l'allegato III onde definire linee direttrici su una gamma comune di infrazioni, suddivise in categorie in funzione della loro gravità.</p>	<p>3. Le imprese che, nel sistema nazionale di classificazione del rischio, presentano un fattore di rischio elevato sono assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti.</p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>La categoria relativa alle infrazioni più gravi dovrebbe comprendere le infrazioni in cui il mancato rispetto delle disposizioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 comporta un elevato rischio di morte o gravi lesioni alle persone.</p> <p>3. Un elenco iniziale delle infrazioni ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014, compresa la valutazione della loro gravità, è riportato nell'allegato III. Al fine di determinare o aggiornare la valutazione della gravità delle infrazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 o del regolamento (UE) n. 165/2014, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis della presente direttiva, per modificare l'allegato III al fine di tenere conto degli sviluppi normativi e delle considerazioni relative alla sicurezza stradale. La categoria relativa alle infrazioni più gravi dovrebbe comprendere le infrazioni in cui il mancato rispetto delle pertinenti disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 comporta un elevato rischio di morte o gravi lesioni alle persone.</p> <p>4. Al fine di agevolare controlli su strada mirati, i dati contenuti nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono accessibili a tutte le autorità di controllo competenti dello Stato membro interessato al momento del controllo.</p> <p>5. Conformemente all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1071/2009, gli Stati membri mettono a disposizione delle autorità competenti di altri Stati membri le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio direttamente accessibile tramite i registri elettronici nazionali interoperabili di cui all'articolo 16 di tale regolamento.</p>	<p>4. 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.</p> <p>5. Le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono 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 di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009, entro il termine ed in conformità a quanto previsto dal paragrafo 6, secondo comma, del medesimo articolo 16.</p>	
<p>Articolo 10 <i>Relazione</i></p>		Adempimento Commissione



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
Entro il 1° maggio 2009, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che analizza le sanzioni previste dalle legislazioni degli Stati membri per le infrazioni gravi.		
<p style="text-align: center;">Articolo 11 <i>Migliori prassi</i></p> <p>1. Conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, la Commissione definisce gli orientamenti sulle migliori prassi in materia di controlli. Tali orientamenti sono pubblicati in una relazione biennale della Commissione.</p> <p>1. La Commissione, mediante atti di esecuzione, definisce gli orientamenti sulle migliori prassi in materia di controlli. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, comma 2. Tali orientamenti sono pubblicati in una relazione biennale della Commissione.</p> <p>2. Gli Stati membri organizzano programmi congiunti di formazione sulle migliori prassi, da svolgersi almeno una volta all'anno, e promuovono scambi di personale, aventi luogo almeno una volta all'anno, tra il proprio organismo di collegamento intracomunitario e quelli di altri Stati membri.</p> <p>3. Un modulo in formato elettronico e stampabile è elaborato dalla Commissione conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, e va utilizzato in caso di assenza per malattia o ferie annuali di un conducente, oppure di guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85, da parte del conducente nel periodo indicato all'articolo 15, paragrafo 7, primo comma, primo trattino, del regolamento (CEE) n. 3821/85.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 12 <i>Migliori prassi</i></p> <p>1. L'Ufficio di coordinamento L'Organismo di coordinamento elabora, ogni due anni, un programma di formazione, destinato agli operatori addetti al controllo, tenuto conto degli orientamenti pubblicati nella relazione biennale della Commissione sulle migliori prassi adottate nell'ambito dell'Unione europea.</p> <p>2. L'Ufficio di coordinamento L'Organismo di coordinamento organizza, almeno una volta all'anno, scambi formativi e scambi del personale con gli organismi di collegamento intracomunitario di altri Stati membri.</p> <p>3. L'Ufficio di coordinamento L'Organismo di coordinamento promuove, inoltre, anche mediante accordi e convenzioni con enti pubblici e privati, la formazione periodica degli addetti ai controlli, in generale sulla funzione di controllo e, in particolare, sulla corretta applicazione delle disposizioni di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85 (UE) n. 165/2014.</p>	<p>Recepito dall'art. 9 del decreto.</p>



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>3. La Commissione, mediante atti di esecuzione, stabilisce un approccio comune per la registrazione e il controllo dei periodi di “altre mansioni”, quali definiti all'articolo 4, lettera e), del regolamento (CE) n. 561/2006, ivi compresi la forma della registrazione e i casi specifici in cui deve avere luogo, nonché per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, paragrafo 2, della presente direttiva.</p> <p>4. Gli Stati membri provvedono affinché gli agenti responsabili dei controlli ricevano una formazione adeguata all'espletamento dei loro compiti.</p>		
<p style="text-align: center;">Articolo 12 <i>Procedura di comitato</i></p> <p>1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85.</p> <p>2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato in tre mesi.</p> <p>3. Il comitato adotta il suo regolamento interno.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 12 Procedura di comitato</p> <p>1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio.</p>		Adempimento Commissione



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.</p>		
<p style="text-align: center;">Articolo 13 <i>Misure di esecuzione</i></p> <p>La Commissione adotta, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa e conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2, misure di esecuzione aventi in particolare i seguenti obiettivi:</p> <p>a) promuovere un'impostazione comune per l'applicazione della presente direttiva;</p> <p>b) favorire la coerenza dei metodi e un'interpretazione armonizzata del regolamento (CEE) n. 3820/85 tra le autorità di controllo;</p> <p>e) agevolare il dialogo tra il settore dei trasporti e le autorità di controllo.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 13 <i>Misure di esecuzione</i></p> <p>La Commissione adotta, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, misure di esecuzione aventi, in particolare, gli obiettivi seguenti:</p> <p>a) promuovere un'impostazione comune per l'applicazione della presente direttiva;</p> <p>b) favorire la coerenza dei metodi e un'interpretazione armonizzata del regolamento (CE) n. 561/2006 tra le autorità di controllo;</p> <p>c) agevolare il dialogo tra il settore dei trasporti e le autorità di controllo.</p> <p>Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12, comma 2, della presente direttiva.</p>		Adempimento Commissione



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p style="text-align: center;">Articolo 14 <i>Negoziati con paesi terzi</i></p> <p>Al fine dell'applicazione di una normativa equivalente a quella prevista dalla presente direttiva, la Comunità avvia negoziati con i paesi terzi interessati non appena essa sia entrata in vigore. In attesa della conclusione di tali negoziati, gli Stati membri trasmettono alla Commissione informazioni sui controlli effettuati sui veicoli dei paesi terzi come indicato all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3820/85.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 14 <i>Negoziati con paesi terzi</i></p> <p>Al fine dell'applicazione di una normativa equivalente a quella prevista dalla presente direttiva, l'Unione avvia negoziati con i paesi terzi interessati non appena essa sia entrata in vigore. In attesa della conclusione di tali negoziati, gli Stati membri trasmettono alla Commissione informazioni sui controlli effettuati sui veicoli dei paesi terzi come indicato all'articolo 17, del regolamento (CE) n. 561/2006.</p>		Adempimento Commissione
<p style="text-align: center;">Articolo 15 <i>Aggiornamento degli allegati</i></p> <p>Le modifiche degli allegati, che si rendano necessarie per adeguare questi ultimi all'evoluzione delle migliori prassi, sono adottate conformemente alla procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.</p> <p style="text-align: center;">Articolo 15 <i>Aggiornamento degli allegati</i></p>		Adempimento Commissione



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15 bis al fine di modificare gli allegati I e II per introdurre i necessari adeguamenti che riflettano l'evoluzione delle migliori prassi.</p>		
<p>Articolo 15 bis <i>Esercizio della delega</i></p> <p>1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.</p> <p>2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 1° agosto 2020. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.</p> <p>3. La delega di potere di cui all'articolo 9, paragrafo 3, e all'articolo 15 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.</p> <p>4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.</p> <p>5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.</p> <p>6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, e dell'articolo 15 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro</p>		Adempimento Commissione



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.</p>		
<p>Articolo 16 <i>Attuazione</i></p> <p>1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° aprile 2007. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni, unitamente a una tabella di corrispondenza tra queste ultime e la presente direttiva. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste devono contenere un riferimento alla presente direttiva o essere corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.</p> <p>2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.</p>		
<p>Articolo 17 <i>Abrogazione</i></p> <p>1. La direttiva 88/599/CEE è abrogata.</p> <p>2. riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva.</p>		
<p>Articolo 18 <i>Entrata in vigore</i></p> <p>La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione</p>		



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>europea.</p> <p>Articolo 19 <i>Destinatari</i></p> <p>Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.</p>		
	<p>Art. 13 <i>Norma finanziaria</i></p> <p>1. Dall'attuazione del presente decreto legislativo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, né minori entrate. Gli uffici interessati si avvalgono delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili sulla base della legislazione vigente.</p>	
	<p>Art. 14 <i>Disposizioni finali</i></p> <p>1. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto è abrogato il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 12 luglio 1995, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 262 del 9 novembre 1995. Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.</p>	
<p><i>ALLEGATO I</i> <i>PARTE A</i> CONTROLLI SU STRADA</p> <p>Nei controlli su strada occorre verificare, in generale, i seguenti punti:</p> <p>1) i periodi di guida giornalieri e settimanali, le interruzioni di lavoro e i periodi di riposo giornalieri e settimanali; i fogli di registrazione dei giorni precedenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo, conformemente all'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/85 e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo in conformità dell'allegato II della presente direttiva e/o sui tabulati;</p>	<p>Allegato I (previsto dall'art. 6, comma 1)</p> <p>PARTE A Controlli su strada.</p> <p>Nei controlli su strada occorre verificare almeno i seguenti punti:</p> <p>1) i periodi di guida giornalieri e settimanali, le interruzioni di lavoro e i periodi di riposo giornalieri e settimanali; i fogli di registrazione dei giorni precedenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo, conformemente all'art. 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/85 e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo e/o sui tabulati;</p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>2) per il periodo di cui all'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/85, gli eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, definiti come ogni periodo di durata superiore a un minuto durante il quale la velocità del veicolo supera 90 km orari per i veicoli della categoria N3 o 105 km orari per i veicoli della categoria M3 [per categorie N3 e M3 si intendono le categorie definite all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi];</p> <p>1) i periodi di guida giornalieri e settimanali, le interruzioni di lavoro e i periodi di riposo giornalieri e settimanali; i fogli di registrazione dei giorni precedenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo, conformemente all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo in conformità dell'allegato II della presente direttiva e/o sui tabulati;</p> <p>2) per il periodo di cui all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014, gli eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, definiti come ogni periodo di durata superiore a un minuto durante il quale la velocità del veicolo supera 90 km orari per i veicoli della categoria N3 o 105 km orari per i veicoli della categoria M3 (categorie N3 e M3 quali definite nella direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio);</p> <p>3) all'occorrenza, le velocità istantanee del veicolo quali registrate dall'apparecchio di controllo durante, al massimo, le ultime ventiquattro ore di uso del veicolo;</p>	<p>2) per il periodo di cui all'art. 15, paragrafo 7, del regolamento (CEE) n. 3821/85, gli eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, definiti come ogni periodo di durata superiore a un minuto durante il quale la velocità del veicolo supera 90 km orari per i veicoli della categoria N3 o 105 km orari per i veicoli della categoria M3. Per categorie N3 e M3 si intendono le categorie definite all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi;</p> <p>1) i periodi di guida giornalieri e settimanali, le interruzioni di lavoro e i periodi di riposo giornalieri e settimanali; i fogli di registrazione dei giorni precedenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo, conformemente all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014 e/o i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente e/o nella memoria dell'apparecchio di controllo in conformità dell'allegato II e/o sui tabulati;</p> <p>2) per il periodo di cui all'articolo 36, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 165/2014, gli eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, definiti come ogni periodo di durata superiore a un minuto durante il quale la velocità del veicolo supera 90 km orari per i veicoli della categoria N3 o 105 km orari per i veicoli della categoria M3 (categorie N3 e M3 quali definite nella direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio);</p> <p>3) all'occorrenza, le velocità istantanee del veicolo quali registrate dall'apparecchio di controllo durante le ultime ventiquattro ore di uso del veicolo;</p> <p>4) il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo (verifica di eventuali manipolazioni dell'apparecchio e/o della carta del conducente e/o dei fogli di registrazione) oppure, se del caso, la</p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>4) il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo (verifica di eventuali manipolazioni dell'apparecchio e/o della carta del conducente e/o dei fogli di registrazione) oppure, se del caso, la presenza dei documenti indicati all'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 3820/85.</p> <p>4) il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo (verifica di eventuali manipolazioni dell'apparecchio e/o della carta del conducente e/o dei fogli di registrazione) oppure, se del caso, la presenza dei documenti indicati all'articolo 16, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006;</p> <p>5) all'occorrenza, e tenendo debitamente conto della sicurezza, l'apparecchio di controllo installato nei veicoli per rilevare il montaggio e/o l'uso di eventuali dispositivi intesi a distruggere, sopprimere, manipolare o alterare dati, oppure intesi a interferire con qualsiasi parte dello scambio elettronico di dati tra i componenti dell'apparecchio di controllo, oppure che ostacolano o alterano i dati nei suddetti modi prima della cifratura;</p> <p>6) la durata massima della settimana lavorativa estesa a sessanta ore di cui all'articolo 4, lettera a), della direttiva 2002/15/CE; altri orari lavorativi settimanali di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva 2002/15/CE, solo laddove la tecnologia consenta di effettuare controlli efficaci.</p> <p style="text-align: center;">PARTE B CONTROLLI NEI LOCALI DELLE IMPRESE</p> <p>Nei locali delle imprese occorre controllare i punti seguenti, in aggiunta a quelli stabiliti nella parte A:</p>	<p>presenza dei documenti indicati art. 16, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006;</p> <p>5) all'occorrenza, e tenendo debitamente conto della sicurezza, l'apparecchio di controllo installato nei veicoli per rilevare il montaggio e/o l'uso di eventuali dispositivi intesi a distruggere, sopprimere, manipolare o alterare dati, oppure intesi a interferire con qualsiasi parte dello scambio elettronico di dati tra i componenti dell'apparecchio di controllo, oppure che ostacolano o alterano i dati nei suddetti modi prima della cifratura.</p> <p>5-bis) la durata massima della settimana lavorativa estesa a sessanta ore di cui all'articolo 4, lettera a), della direttiva 2002/15/CE; altri orari lavorativi settimanali di cui agli articoli 4 e 5 della direttiva 2002/15/CE, solo laddove la tecnologia consenta di effettuare controlli efficaci.</p> <p style="text-align: center;">PARTE B Controlli nei locali delle imprese.</p> <p>Nei locali delle imprese occorre controllare i punti seguenti, in aggiunta a quanto stabilito nella Parte A:</p> <p>1) i periodi di riposo settimanale e i periodi di guida tra detti periodi di riposo;</p> <p>2) l'osservanza della limitazione bisettimanale delle ore di guida;</p> <p>3) i fogli di registrazione, i dati e i tabulati dell'unità di bordo e della carta del conducente.</p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
<p>1) i periodi di riposo settimanale e i periodi di guida tra detti periodi di riposo;</p> <p>2) l'osservanza della limitazione bisettimanale delle ore di guida;</p> <p>3) i fogli di registrazione, i dati e i tabulati dell'unità di bordo e della carta del conducente.</p> <p>4) l'osservanza della durata massima media settimanale della prestazione di lavoro, dei riposi intermedi e degli obblighi riguardanti il lavoro notturno di cui agli articoli 4, 5 e 7 della direttiva 2002/15/CE;</p> <p>5) l'osservanza degli obblighi delle imprese per quanto riguarda il pagamento dell'alloggio dei conducenti e l'organizzazione del loro lavoro, a norma dell'articolo 8, paragrafi 8 e 8 bis, del regolamento (CE) n. 561/2006.</p> <p>Nel caso venga accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, gli Stati membri possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio caricatori, commissionari di trasporto o subappaltatori, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85.</p> <p>Nel caso sia accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, gli Stati membri possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio speditori, spedizionieri o contraenti, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.</p>	<p>3-bis) l'osservanza della durata massima media settimanale della prestazione di lavoro, dei riposi intermedi e degli obblighi riguardanti il lavoro notturno di cui agli articoli 4, 5 e 7 della direttiva 2002/15/CE;</p> <p>3-ter) l'osservanza degli obblighi delle imprese per quanto riguarda il pagamento dell'alloggio dei conducenti e l'organizzazione del loro lavoro, a norma dell'articolo 8, paragrafi 8 e 8 bis, del regolamento (CE) n. 561/2006.</p> <p>Nel caso venga accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, gli Stati membri possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio caricatori, commissionari di trasporto o subappaltatori, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85.</p> <p>Nel caso sia accertata un'infrazione durante la catena di trasporto, gli organi di controllo di cui all'articolo 3, comma 2, possono, se opportuno, verificare la corresponsabilità di altri soggetti che hanno istigato o in altro modo contribuito a commettere tale infrazione, ad esempio speditori, spedizionieri o contraenti, compresa la verifica che i contratti per la fornitura di servizi di trasporto siano conformi alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.</p>	
<p><i>ALLEGATO II</i></p> <p>Strumentazione standard da fornire alle unità di controllo</p> <p>Gli Stati membri assicurano che le unità di controllo incaricate dei compiti di cui all'allegato I dispongano della seguente strumentazione standard:</p>	<p>Allegato II</p> <p>Strumentazione standard da fornire alle unità di controllo.</p> <p>Le unità di controllo incaricate dei compiti di cui all'Allegato I, dispongono della seguente strumentazione standard:</p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057																																					
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note																																			
<p>1) apparecchiatura capace di scaricare i dati dall'unità di bordo e dalla carta del conducente del tachigrafo digitale, leggere e analizzare tali dati e/o inviarli per l'analisi a una banca dati centrale;</p> <p>2) apparecchiature per verificare i fogli di registrazione del tachigrafo.</p>	<p>1) apparecchiatura capace di scaricare i dati dall'unità di bordo e dalla carta del conducente del tachigrafo digitale, leggere e analizzare tali dati e/o inviarli per l'analisi a una banca dati centrale;</p> <p>2) apparecchiature per verificare i fogli di registrazione del tachigrafo;</p> <p>3) apparecchiatura specifica d'analisi, dotata di programmi informatici adeguati, per verificare e confermare la firma digitale che accompagna i dati, come pure programmi specifici atti a fornire il profilo di velocità dei veicoli prima dell'ispezione del loro apparecchio di controllo.</p>																																				
<p style="text-align: center;"><i>ALLEGATO III</i> Infrazioni</p> <p>Conformemente all'articolo 9, paragrafo 3, ai fini della presente direttiva il seguente elenco non esaustivo definisce gli orientamenti su cosa si debba intendere per infrazioni:</p> <p>1) superamento dei tempi limite di guida fissati per un giorno, sei giorni o due settimane;</p> <p>2) inosservanza del periodo minimo previsto per il riposo giornaliero o settimanale;</p> <p>3) inosservanza dei periodi minimi di interruzione;</p> <p>4) mancata installazione di un tachigrafo conforme al disposto del regolamento (CEE) n. 3821/85.</p>	<p style="text-align: center;">Allegato III Infrazioni</p> <p>Conformemente all'articolo 9, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE, la seguente tabella contiene orientamenti su una gamma comune di infrazioni al regolamento (CE) n.561/2006 e al regolamento (CEE) n.3821/85 suddivisi in categorie in funzione della loro gravità.</p> <p>1. Gruppi di infrazioni al regolamento (CE) n. 561/2006</p> <p>-----</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>N.</th> <th>Base giuridica</th> <th>Tipo di infrazione</th> <th>Grado di gravità (*)</th> <th>IMG</th> <th>IG</th> <th>IM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td></td> <td>Equipaggio</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>A1</td> <td> </td> <td> Art. 5, paragrafo Mancato rispetto dell'età minima </td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td> </td> <td> dei conducenti </td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B</td> <td></td> <td>Periodi di guida</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>-----</p>	N.	Base giuridica	Tipo di infrazione	Grado di gravità (*)	IMG	IG	IM	A		Equipaggio					A1		Art. 5, paragrafo Mancato rispetto dell'età minima							dei conducenti			X		B		Periodi di guida					
N.	Base giuridica	Tipo di infrazione	Grado di gravità (*)	IMG	IG	IM																															
A		Equipaggio																																			
A1		Art. 5, paragrafo Mancato rispetto dell'età minima																																			
		dei conducenti			X																																
B		Periodi di guida																																			



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057

Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	<p> Superamento del </p> <p> periodo di guida </p> <p>B1 giornaliero di 9 9 h<...<10 h X</p> <p>--- h in mancanza -----</p> <p>B2 dell'autoriz- 10 h<...<11 h X </p> <p>--- zazione a una sua -----</p> <p>B3 estensione a 10 h 11 h<... X </p> <p>--- ----- -----</p> <p> Superamento del </p> <p>B4 periodo di guida 10 h<...<11 h X</p> <p>--- giornaliero di 10 -----</p> <p>B5 h in caso di 11 h<...<12 h X </p> <p>--- Art. 6, paragrafo concessione -----</p> <p>B6 1 dell'estensione 12 h<... X </p> <p>-----</p> <p>B7 56 h<...<60 h X</p> <p>--- -----</p> <p>B8 Superamento del 60 h<...<70 h X </p> <p>--- Art. 6, paragrafo periodo di guida -----</p> <p>B9 2 settimanale 70 h<... X </p> <p>-----</p> <p>B10 90 h<...<100 h X</p> <p>--- Superamento del -----</p> <p>B11 periodo di guida 100 h<...<112 h </p> <p> accumulato in 2 30 X </p> <p>--- Art. 6, paragrafo settimane -----</p> <p>B12 3 consecutive 112 h 30<... X </p> <p>-----</p> <p>C Interruzioni </p> <p>-----</p> <p>C1 4 h 30<...<5 h X</p> <p>--- -----</p> <p>C2 Superamento del 5 h<...<6 h X </p> <p>--- periodo di guida -----</p> <p>C3 Art. 7 ininterrotto 6 h<... X </p> <p>-----</p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057

Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	D Periodi di riposo	

	Periodo di riposo	
	giornaliero	
	insufficiente	
	inferiore a 11 h	
	in caso di	
	D1 mancata 10 h<...<11 h X	
	--- concessione del -----	
	D2 periodo di riposo 8 h 30<...<10 h X	
	--- giornaliero -----	
	D3 Ridotto ...<8 h 30 X	
	--- ----- -----	
	Periodo di riposo	
	giornaliero	
	D4 insufficiente 8 h<...<9 h X	
	--- inferiore a 9 h -----	
	D5 in caso di 7 h<...<8 h X	
	--- riduzione -----	
	D6 concessa ...<7 h X	
	--- ----- -----	
	D7 Periodo di riposo 3 h+(8 h<...<9 h) X	
	--- giornaliero -----	
	D8 insufficiente 3 h+(7 h<...<8 h) X	
	--- Art. 8, paragrafo suddiviso -----	
	D9 2 inferiore a 3h+9h 3 h+(...<7 h) X	

	Periodo di riposo	
	D10 giornaliero 8 h<...<9 h X	
	--- insufficiente -----	
	D11 inferiore a 9 h 7 h<...<8 h X	
	--- Art. 8, paragrafo in caso di -----	
	D12 5 multipresenza ...<7 h X	

	D13 Periodo di riposo 22 h<...<24 h X	
	--- settimanale -----	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057

Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	D14 insufficiente 20 h<...<22 h X --- ridotto inferiore ----- D15 a 24 h ...<20 h X --- ----- ----- Periodo di riposo settimanale insufficiente inferiore a 45 h in caso di D16 mancata 42 h<...<45 h X --- concessione del ----- D17 periodo di riposo 36 h<...<42 h X --- Art. 8, paragrafo settimanale ----- D18 6 Ridotto ...<36 h X ----- E Tipi di pagamento ----- Collegamento tra salario e distanza percorsa Art. 10, o volume delle E1 paragrafo 1 merci Trasportate X ----- <p align="center">2. Gruppi di infrazioni al regolamento (CEE) n. 3821/85</p> ----- Grado di gravita' (*) ----- N. Base giuridica Tipo di infrazione IMG IG IM ----- F Montaggio dell'apparecchio di controllo	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	<p>-----</p> <p> Nessun apparecchio di controllo omologato F1 Art. 3, paragrafo 1 montato ne' utilizzato X ----- Utilizzo dell'apparecchio di controllo, della carta G del conducente o del foglio di registrazione ----- </p>	
	<p> Apparecchio di controllo non funzionante correttamente (ad esempio: apparecchio di controllo non correttamente sottoposto a controllo, G1 regolato e sigillato) X ----- </p>	
	<p> Apparecchio di controllo utilizzato in modo improprio (mancato utilizzo di una valida carta del conducente, G2 Art. 13 abuso volontario, ecc.) X ----- </p>	
	<p> Numero insufficiente di fogli di registrazione a G3 bordo X ----- </p>	
	<p> Modello di foglio di registrazione non G4 omologato X ----- </p>	
	<p> Carta insufficiente per i G5 Art. 14, paragrafo 1 tabulati a bordo X ----- </p>	
	<p> L'impresa non conserva i fogli di registrazione, i </p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	tabulati e i dati G6 Art. 14, paragrafo 2 trasferiti X ----- Il conducente detiene piu' di una carta del G7 Art. 14, paragrafo 4 conducente valida X ----- Uso di una carta del conducente diversa da G8 Art. 14, paragrafo 4 quella valida X ----- Uso di una carta del conducente difettosa o G9 Art. 14, paragrafo 4 scaduta X ----- Dati registrati e memorizzati non disponibili per almeno 365 G10 Art. 14, paragrafo 5 giorni X ----- Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati con dati G11 leggibili X --- ----- ----- Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati con dati non G12 leggibili X --- ----- ----- Mancata richiesta della sostituzione di una carta del conducente danneggiata, mal	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	funzionante, smarrita o rubata entro 7 giorni di G13 Art. 15, paragrafo 1 calendario X -----	
	Uso scorretto del foglio di registrazione o della G14 carta del conducente X --- ----- -----	
	Ritiro non autorizzato dei fogli di registrazione o della carta del conducente avente conseguenze sulla registrazione dei dati G15 pertinenti X --- ----- -----	
	Ritiro non autorizzato dei fogli di registrazione o della carta del conducente privo di conseguenze sui G16 dati registrati X --- ----- -----	
	Fogli di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo superiore a quello previsto, ma senza perdita G17 di dati X --- ----- -----	
	Fogli di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo superiore a quello previsto, con perdita di G18 dati X --- ----- -----	
	Mancato utilizzo	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	dell'inserimento dati G19 manuale, quando richiesto X --- ----- ----- Mancato utilizzo corretto dei fogli di registrazione o della carta del conducente nella fessura G20 Art. 15, paragrafo 2 giusta (multipresenza) X ----- L'ora registrata sul foglio non corrisponde a quella legale nel paese di immatricolazione del G21 veicolo X --- ----- ----- Uso scorretto del dispositivo di G22 Art. 15, paragrafo 3 commutazione X ----- H Indicazioni da inserire ----- Cognome mancante sul H1 foglio di registrazione X --- ----- ----- Nome mancante sul foglio H2 di registrazione X --- ----- ----- Mancanza della data di inizio o di fine H3 utilizzazione del foglio X --- ----- ----- Mancanza del luogo di inizio o di fine H4 utilizzazione del foglio X --- ----- ----- Numero della targa	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	mancante sul foglio di H5 registrazione X --- ----- ----- Lettura del contachilometri (inizio) mancante sul foglio di H6 registrazione X --- ----- ----- Lettura del contachilometri (fine) mancante sul foglio di H7 registrazione X --- ----- ----- Tempo di cambio del veicolo mancante sul H8 Art. 15, paragrafo 5 foglio di registrazione X ----- ----- ----- Simbolo del paese non Art. 15, paragrafo 5, inserito nell'apparecchio H9 lettera a) di controllo X ----- ----- ----- I Presentazione dei documenti ----- ----- ----- Rifiuto di essere I1 controllato X --- ----- ----- Non in grado di presentare registrazioni della I2 giornata in corso X --- ----- ----- Non in grado di presentare registrazioni dei I3 precedenti 28 giorni X --- ----- ----- Non in grado di presentare registrazioni della carta	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057

Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	del conducente se il I4 conducente ne e' titolare X --- ----- ----- Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati fatti nella giornata in corso e nei I5 precedenti 28 giorni (**) X --- ----- ----- Non in grado di presentare I6 la carta del conducente X --- ----- ----- Non in grado di presentare tabulati fatti nella giornata in corso e nei I7 Art. 15, paragrafo 7 precedenti 28 giorni (**) X ----- J Frodi ----- Falsificazione, cancellazione, distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione, memorizzati nell'apparecchio di controllo o sulla carta del conducente o sui tabulati prodotti dall'apparecchio di J1 controllo X --- ----- ----- Manomissione dell'apparecchio di controllo, del foglio di registrazione o della carta del conducente che	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	<p> può dare origine a dati </p> <p>J2 e/o a tabulati Falsificati X </p> <p>--- ----- -----</p> <p> Manomissione del </p> <p> dispositivo che potrebbe </p> <p> essere utilizzato per </p> <p> falsificare dati e/o </p> <p> informazioni stampate </p> <p> presente sul veicolo </p> <p> (dispositivo di </p> <p>J3 Art 15, paragrafo 8 commutazione/cavo, ecc.) X </p> <p>-----</p> <p>K Guasto </p> <p>-----</p> <p> Non riparato da un </p> <p> installatore o da </p> <p>K1 un'officina autorizzati X </p> <p>--- ----- -----</p> <p> Non riparato durante il </p> <p>K2 Art. 16, paragrafo 1 percorso X </p> <p>-----</p> <p>L Inserimento manuale dei dati sui tabulati </p> <p>-----</p> <p> Il conducente non riporta </p> <p> tutte le indicazioni </p> <p> relative ai gruppi di </p> <p> tempi che non sono più </p> <p> registrati durante il </p> <p> periodo del guasto o del </p> <p> cattivo funzionamento </p> <p> dell'apparecchio di </p> <p>L1 controllo X </p> <p>--- ----- -----</p> <p> Il numero della carta del </p> <p> conducente e/o il nome e/o </p> <p> il numero della patente di </p>	



Recepimento articolo 2 della direttiva (UE) 2020/1057		
Testo della direttiva 2006/22/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva 2020/1057/UE	Decreto legislativo n. 144/2008 coordinato con le modifiche apportate dallo schema di decreto legislativo	Note
	guida sono mancanti sul L2 foglio ad hoc X --- ----- ----- Firma mancante sul foglio L3 Art. 16, paragrafo 2 ad hoc X ----- Smarrimento, furto della carta del conducente non dichiarato formalmente alle autorità competenti dello Stato membro in cui L4 Art. 16, paragrafo 3 il furto ha avuto luogo X	
	(*) IMG = Infrazione molto grave / IG = Infrazione grave / IM = Infrazione minore." (**) testo modificato sulla base della Rettifica della direttiva 2009/5/CE della Commissione, del 30 gennaio 2009, che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada. (Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 29 del 31 gennaio 2009).	



RELAZIONE TECNICA

Lo schema di decreto legislativo è finalizzato a dare attuazione alla direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio europeo del 15 luglio 2020 (nel prosieguo “direttiva”) 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.

L'intervento si pone nell'ambito del “Pacchetto Mobilità dell'UE”, che determina una ampia riorganizzazione del settore dei trasporti su strada e si compone dei seguenti atti normativi:

- regolamento (UE) 2020/1054 sui tempi di guida e riposo dei conducenti e sul tachigrafo digitale;
- regolamento (UE) 2020/1055 che disciplina l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada e alla professione di trasportatore di merci su strada o di trasportatore di passeggeri su strada;
- regolamento (UE) 2020/1056 sulla digitalizzazione dell'autotrasporto e la dematerializzazione delle informazioni;
- direttiva (UE) 2020/1057 che rivede gli obblighi di applicazione e stabilisce norme sul distacco dei conducenti.

Il presente decreto, in attuazione della direttiva (UE) 2020/1057, detta disposizioni uniformi per il settore del trasporto su strada e costituisce una *lex specialis* caratterizzata da norme settoriali e specifiche applicabili alle prestazioni transnazionali di servizi di trasporto su strada e alle operazioni di cabotaggio, consentendo altresì di armonizzare gli obblighi amministrativi e le misure di controllo in materia.

Lo schema di decreto si compone di quattro articoli.

L'**articolo 1** introduce modifiche al decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136. Le lettere **a), b), c) e d)**, abrogano le norme dedicate al settore del trasporto, superate dall'introduzione della *lex specialis*, mentre la **lettera e)** prevede l'inserimento dopo il Capo-III di un 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) 1057/2020. 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, si rappresenta che gli stessi sono a carico della Commissione europea.

La lettera e), inserendo il Capo III-*bis*, all'articolo 12-*sexies* (Obblighi amministrativi a carico del trasportatore e del conducente), disciplina gli obblighi che sono posti a carico dell'impresa di autotrasporto e del conducente che effettua trasporti che rientrano nel campo di applicazione della direttiva.



Nello specifico, il comma 1 dell'articolo 12-*sexies* introduce l'obbligo per il trasportatore di trasmettere, non oltre l'inizio del distacco, una dichiarazione attraverso il sistema di interfaccia pubblico connesso all'IMI di cui al regolamento (UE) n. 1024/2012.

Ai sensi del comma 2, il contenuto della dichiarazione è il seguente:

1. l'identità del trasportatore ovvero il numero della licenza comunitaria, ove disponibili;
2. i recapiti di un gestore dei trasporti o di un'altra persona di contatto nello Stato membro di stabilimento con l'incarico di assicurare i contatti con le autorità competenti in Italia e di inviare e ricevere documenti o comunicazioni;
3. l'identità, l'indirizzo del luogo di residenza e il numero della patente di guida del conducente;
4. la data di inizio del contratto di lavoro del conducente e la legge ad esso applicabile;
5. la data di inizio e di fine del distacco;
6. il numero di targa dei veicoli a motore;
7. l'indicazione se i servizi di trasporto effettuati sono trasporto di merci, trasporto di passeggeri, trasporto internazionale o trasporto di cabotaggio.

Il trasportatore, sulla base di quanto previsto dall'articolo 12-*sexies*, comma 3, è tenuto ad aggiornare entro cinque giorni dall'evento che ha determinato l'aggiornamento, il contenuto di tali informazioni, nel rispetto di quanto indicato dall'articolo 1, paragrafo 12, della direttiva.

Per la violazione dell'obbligo di cui al comma 1 si applica la sanzione amministrativa prevista dall'articolo 12-*septies*, comma 1 (da euro 2.500 a euro 10.000).

Per l'incompleta o errata comunicazione delle informazioni di cui al comma 2 o per il mancato aggiornamento delle stesse ai sensi del comma 3 dell'articolo 12-*sexies* si applica la sanzione prevista dall'articolo 12-*septies*, comma 2 (da euro 1.000 a euro 4.000).

Il comma 4 dell'articolo 12-*sexies* impone a carico del trasportatore l'obbligo di assicurarsi che il conducente abbia a disposizione i seguenti documenti, in formato cartaceo o elettronico:

- a) una copia della dichiarazione di distacco trasmessa;
- b) ogni documento utile inerente alle operazioni di trasporto che si svolgono in Italia o le prove di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1072/2009 (prove che attestano il trasporto internazionale in entrata nonché ogni trasporto di cabotaggio effettuato consecutivamente);
- c) le registrazioni del tachigrafo, ivi compresi i simboli degli Stati membri in cui il conducente sia stato presente al momento di effettuare operazioni di trasporto internazionale su strada o di cabotaggio, nel rispetto degli obblighi di registrazione e tenuta dei registri previsti dai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.

Per la violazione di tale obbligo da parte del trasportatore si applica la sanzione amministrativa di cui all'articolo 12-*septies*, comma 3 (da euro 2.500 a euro 10.000).

Il comma 5 dell'articolo 12-*sexies* precisa che l'assolvimento degli obblighi incombenti sul trasportatore, sulla base dei precedenti commi 1, 2, 3 e 4 (obbligo di presentare la dichiarazione di distacco entro un determinato termine e secondo una precisa modalità, obbligo di indicare nella dichiarazione di distacco tutte le informazioni previste e di aggiornare le stesse in ipotesi di modifica e obbligo di consegnare al conducente la dichiarazione di distacco unitamente agli altri documenti),



è verificato, in occasione del controllo su strada dei mezzi di trasporto, ad opera del personale che espleta i servizi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Il comma 6 introduce, invece, a carico del conducente un obbligo consequenziale a quello previsto dal precedente comma 4 a carico del trasportatore, consistente nel conservare e mettere a disposizione del personale che espleta i servizi di polizia stradale, in occasione del controllo su strada, la documentazione di cui al comma 4 lettere a), b) e c). Il secondo periodo di tale comma prevede altresì l'obbligo per il conducente di mettere a disposizione degli organi di controllo su strada, ogni documento utile a dimostrare che l'operazione di trasporto effettuata non configuri una fattispecie di distacco, trattandosi di una delle ipotesi di esenzione di trasporto bilaterale o di attività aggiuntiva previste dall'articolo 12-*quater*, commi da 1 a 3.

Per le violazioni degli obblighi previsti al comma 6, primo e secondo periodo, si applica la sanzione prevista dall'articolo 12-*septies*, comma 4 (da euro 150 a euro 600). Nel verbale di contestazione è imposto l'obbligo di esibizione della documentazione mancante entro il termine di trenta giorni. In entrambe le ipotesi, l'articolo 12-*septies*, comma 4, prevede che si applichi, quale sanzione accessoria, il fermo amministrativo.

Il comma 7 dell'articolo 12-*sexies* pone in carico al trasportatore, dopo il periodo del distacco, l'obbligo, previa richiesta formulata dall'Ispettorato nazionale del lavoro o dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di trasmettere entro otto settimane dalla richiesta, tramite il sistema di interfaccia pubblico connesso all'IMI, le copie dei documenti di cui al comma 4, lettere b) e c), nonché la documentazione riguardante la retribuzione percepita dal conducente durante il periodo del distacco, il contratto di lavoro o un documento equivalente ai sensi dell'articolo 1 del decreto legislativo 26 maggio 1997, n. 152, i prospetti orari relativi alle attività del conducente e le prove del pagamento della retribuzione.

In caso di inosservanza da parte del trasportatore dell'obbligo sopra illustrato, di cui al citato comma 7, ai sensi del successivo comma 8, l'organo di controllo - l'Ispettorato nazionale del lavoro o gli organi di polizia stradale - può inoltrare tramite IMI una richiesta di assistenza all'autorità competente del paese di stabilimento del trasportatore.

In ogni caso la violazione dell'obbligo di cui al comma 7 comporta l'applicazione della sanzione amministrativa di cui all'articolo 12-*septies*, comma 5 (da euro 1.000 a euro 4.000) alla cui contestazione è abilitato l'organo di controllo che ha fatto la richiesta.

I commi 9 e 10 dell'articolo 12-*sexies* individuano responsabilità in capo ai committenti, contraenti e subcontraenti (vettore in caso di subvezione) nell'ambito di contratti di trasporto merci e passeggeri, per il caso in cui non abbiano verificato l'adempimento da parte del trasportatore dell'obbligo di trasmissione della dichiarazione di distacco e quest'ultimo non abbia provveduto all'adempimento in questione.

Per la violazione di tale obbligo si applica quanto disposto dall'articolo 12-*septies*, comma 6, ossia la medesima sanzione amministrativa prevista dall'articolo 12-*septies*, comma 1, a carico del trasportatore inadempiente (ovvero per un importo da euro 2.500 a euro 10.000), anche nell'ipotesi in cui il trasportatore sia stabilito in un paese terzo.

Il comma 11 dell'articolo 12-*sexies* introduce previsioni specifiche per i trasportatori stabiliti in un paese terzo che non risultano accreditati sul sistema IMI. Per gli stessi la dichiarazione di distacco di



cui al comma 1 è effettuata secondo le modalità previste per gli altri settori dall'articolo 10, comma 1, e dai relativi decreti attuativi. Allo stesso modo, l'obbligo di cui al comma 7 deve essere adempiuto tramite posta elettronica.

In relazione a tale obbligo l'articolo 12-*septies*, comma 7, dispone che le sanzioni previste dai commi 1, 2, 3 e 5 si applicano anche ai trasportatori stabiliti in un Paese terzo, anche se le modalità di assolvimento dell'obbligo di comunicazione e di trasmissione delle informazioni richieste avviene secondo le modalità di cui al comma 11 dell'articolo 12-*sexies*. In tali casi, infatti, la copia della dichiarazione di distacco trasmessa tramite il sistema di interfaccia pubblico IMI di cui al comma 4, lettera a), è sostituita dalla comunicazione effettuata secondo le modalità previste dall'articolo 10, comma 1.

Il comma 8 dell'articolo 12-*septies* prevede altresì che il regime sanzionatorio previsto dal comma 4 nei confronti del conducente si applichi anche laddove quest'ultimo effettui servizi di trasporto per un trasportatore stabilito in un paese terzo.

Il comma 12 dell'articolo 12-*sexies* prevede che nelle ipotesi di distacco a catena di cui all'articolo 1, comma 2-*bis*, primo periodo, in cui una impresa di trasporto avente sede in uno Stato membro distacca in Italia conducenti somministrati da agenzie di somministrazione aventi sede in uno Stato membro diverso dall'Italia, in virtù di una prestazione transazionale di servizi di trasporto o di una operazione di cabotaggio rientrante nel campo di applicazione dell'articolo 12-*bis*, comma 1, all'impresa di trasporto distaccante e ai conducenti si applicano gli obblighi amministrativi disciplinati dall'articolo 12-*sexies*, ad eccezione degli obblighi di corrispondere alle richieste di trasmissione della documentazione di cui alle lettere a), b) e c) del comma 7. L'estensione di tali obblighi amministrativi comporta come conseguenza l'applicazione delle sanzioni previste dall'articolo 12-*septies* nei confronti dei trasportatori e dei conducenti che non adempiono agli obblighi indicati.

In ogni caso restano ferme le specifiche disposizioni relative agli obblighi amministrativi a carico dell'agenzia di somministrazione e gli obblighi informativi a carico dell'impresa utilizzatrice per le ipotesi di distacco a catena (artt. 10 e 10-*bis*) sanzionate ai sensi dell'articolo 12.

I commi 13 e 14 dell'articolo 12-*sexies* recepiscono le disposizioni della direttiva intese a limitare la conservazione delle informazioni nel repertorio della piattaforma IMI per un periodo di ventiquattro mesi e a razionalizzare la durata dei controlli da parte degli organi competenti.

L'articolo 12-*septies* (Sanzioni) disciplina il regime sanzionatorio, riportato in riferimento ai rispettivi obblighi, di cui sopra, in coerenza con i principi di proporzionalità e di gradualità della gravità delle infrazioni di cui al regolamento (UE) 2016/403.

Al riguardo, si rappresenta che l'articolo ripropone le sanzioni per le seguenti infrazioni:

- mancanza a bordo della documentazione inerente al distacco (articolo 12, comma 1-*bis*, vigente);
- esibizione di documentazione non conforme (articolo 12, comma 1-*bis*, vigente), per le quali sono rideterminati gli importi delle sanzioni.

Con riferimento alle seguenti condotte ed alle corrispettive sanzioni, si segnala che le stesse sono introdotte dal presente provvedimento:



- violazione dell'obbligo di comunicazione preventiva a carico dell'impresa (articolo 12-*sexies*, comma 1, e articolo 12-*septies*, comma 1);
- violazione dell'obbligo di assicurare che il conducente abbia a disposizione in formato cartaceo o elettronico la documentazione inerente al distacco (articolo 12-*sexies*, comma 4, e articolo 12-*septies*, comma 3);
- violazione dell'obbligo di trasmettere dopo il periodo di distacco del conducente le copie dei documenti inerenti al distacco (articolo 12-*sexies*, comma 7, e articolo 12-*septies*, comma 5);
- responsabilità a carico del committente, del vettore e dello spedizioniere (articolo 12-*sexies*, commi 9 e 10, e articolo 12-*septies*, comma 6).

In definitiva, il numero e gli importi delle sanzioni sono quantitativamente maggiori rispetto a quelli vigenti. Le sanzioni irrogate confluiscono all'erario con il codice tributo 741 T, come indicato al comma 9 dell'articolo 12-*septies*.

Si rappresenta che le sanzioni indicate nell'articolo 12-*septies*, in riferimento alle condotte di cui all'articolo 12-*sexies*, si applicano, con il presente decreto, anche in occasione di trasporti internazionali che non costituiscano semplici trasporti bilaterali, con applicazione a tutti i trasporti internazionali ulteriori e diversi dalle operazioni di cabotaggio.

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

In particolare, l'art. 12-*octies*, comma 1, stabilisce che: "All'accertamento e alla contestazione delle infrazioni di cui al presente Capo si applicano le disposizioni di cui al Titolo VI, Capo I, Sezioni I e II, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285".

Il richiamo, ivi contenuto al titolo VI, capo I, sezioni I e II del codice della strada, estende le norme procedurali (che disciplinano le fasi dell'accertamento e contestazione) previste per le violazioni del predetto codice alle violazioni e alle sanzioni previste dalle norme in argomento.

Pertanto, 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, di cui al comma 7 dell'articolo 12-*sexies*, 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. Si 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*, si 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.

L'**articolo 2**, comma 1, al fine di recepire le modifiche alla direttiva 2006/22/CE apportate dall'articolo 2 della direttiva 2020/1057/UE, modifica il decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144.

In particolare, alla **lettera a)**, in considerazione delle modifiche apportate alla rubrica della direttiva 2006/22/CE, viene sostituita la rubrica del decreto legislativo. La **lettera b)** sostituisce l'articolo 1, modificando l'oggetto e l'ambito di applicazione. La **lettera c)** inserisce l'articolo 1-*bis*, rubricato "*Definizioni*", che rinvia all'applicazione delle definizioni di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 561/2006, all'articolo 2 del regolamento (UE) n. 165/2014 e all'articolo 3 della direttiva 2002/15/CE. Pertanto, trattasi di disposizioni di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **lettera d)** sostituisce l'articolo 2. Il novellato articolo, in recepimento dell'articolo 7 della suddetta direttiva 2006/22/CE, al comma 1, 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 e, dalla lettera a) alla lettera l), definisce i compiti di tale Organismo, come previsti dagli articoli 5, 7 e 11 della direttiva 2006/22/CE. Il comma



2 prevede che il Ministero dell'interno e il Ministero del lavoro e delle politiche sociali forniscono all'Organismo i dati per l'assolvimento delle funzioni previste al comma 1 dalla lettera c) alla lettera g). Si evidenzia che 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. Si 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. Si 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, 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.

La **lettera e)** inserisce l'articolo 2-*bis* che, al comma 1, dispone che l'Organismo di coordinamento, nello svolgimento delle proprie funzioni, si avvale 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. Si prevede che ai componenti del tavolo non spettano compensi, gettoni di presenza, rimborsi spese o indennità. Al comma 2 si prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, 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. Pertanto, dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **lettera f)** sostituisce l'articolo 3. Il novellato articolo, in recepimento dell'articolo 2 della direttiva 2006/22/CE, reca disposizioni in materia di sistemi di controllo, disciplinando l'attività di controllo su strada e nei locali delle imprese. In particolare, il comma 1 stabilisce 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. Il comma 2 individua 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. Il comma 3



prevede l'effettuazione di un numero di controlli annuale su strada e nei locali delle imprese non inferiori al 3 per cento dei giorni di lavoro dei conducenti di veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014. Il comma 4 stabilisce che, 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. Il comma 5 prevede che le attività di controllo su strada e le attività di controllo presso i locali delle imprese sono pianificate e coordinate, rispettivamente, dal Ministero dell'interno e dall'Ispettorato nazionale del lavoro, conformemente alle indicazioni contenute nelle linee strategiche nazionali di controllo definite dall'Organismo di coordinamento, sentito il tavolo tecnico permanente.

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, si 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.

Il comma 6 fa salve le specifiche competenze ed attribuzioni previste dalle disposizioni normative vigenti, in materia di controlli su strada e presso la sede delle imprese, per ambiti di applicazione diversi da quelli del presente decreto. Il comma 7 prevede che i controlli su strada relativi all'osservanza della direttiva 2002/15/CE sono limitati agli aspetti che possono essere efficacemente controllati tramite il tachigrafo e il relativo apparecchio di controllo e che un controllo approfondito dell'osservanza della direttiva 2002/15/CE può essere effettuato solo presso i locali dell'impresa. Il comma 8 stabilisce che la percentuale minima di controlli, non inferiore al 3 per cento dei giorni di lavoro effettivo, 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. Si 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.

Alla **lettera g)**, si dispone l'abrogazione degli articoli 4 e 5, rubricati rispettivamente "*Determinazione del numero dei controlli*" e "*Comunicazione dei dati relativi ai controlli*". Trattasi di disposizione di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al riguardo, si rappresenta che 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 le modifiche all'articolo 6 rubricato "Controlli su strada". In particolare, al numero 1), viene sostituito il comma 1, al fine di prevedere che i controlli su strada sono effettuati in conformità alle linee strategiche nazionali di controllo definite dall'Organismo di coordinamento. I predetti controlli sono effettuati in luoghi ed orari diversi e riguardano una parte sufficientemente estesa della rete stradale in modo da ostacolare l'aggiramento dei posti di controllo. Inoltre, si dispone che devono essere verificati almeno i punti elencati nella Parte A dell'Allegato I (periodi di guida giornalieri e settimanali, eventuali superamenti della velocità autorizzata del veicolo, il corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo, ecc.), mentre in caso di necessità il controllo può essere concentrato su uno dei predetti punti. Trattasi, pertanto di disposizioni di natura procedurale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il numero 2) modifica il comma 4, inserendo il riferimento anche al tachigrafo intelligente. Trattasi, pertanto, di disposizioni di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al numero 3), si sostituisce il comma 6, al fine di prevedere che, affinché i controlli siano uniformi, gli organi di controllo si attengono al modello di lista di controllo elaborato e aggiornato dall'Organismo di coordinamento, sentito il tavolo tecnico. Infine, al numero 4), 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 raccoglie, con modalità telematiche, le 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). Al riguardo, si rappresenta che tale attività sarà svolta dal Centro elaborazioni dati della suddetta Direzione generale tramite l'utilizzo del predetto Registro elettronico, già in uso. Si 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.

Il comma *6-ter* prevede che le suddette informazioni sono comunicate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno e il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione. Trattasi, pertanto, di disposizione di natura procedurale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Si precisa che le informazioni sono comunicate dal Ministero dell'interno e dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

La **lettera i)** sostituisce l'articolo 7 in materia di controlli nei locali delle imprese, al fine di recepire l'articolo 6 della direttiva. In particolare, il comma 1 dispone che tali controlli sono svolti secondo le linee strategiche definite dall'Organismo di coordinamento, sentito il tavolo tecnico permanente. Il comma 2 prevede che 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. Il comma 3 prevede la verifica almeno dei punti elencati nella parte A e B dell'allegato I. Il comma 4 dispone che nel corso dei controlli sono rilevate, altresì, le informazioni relative al tipo di trasporto, alle dimensioni del parco veicoli dell'impresa e al tipo di tachigrafo. Il comma 5 dispone che le imprese conservano per un anno i verbali alle stesche rilasciati dagli organi di controllo. Il comma 6, infine, prevede che 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 su indicazione del tavolo tecnico. Si 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.

La **lettera l)** dispone l'abrogazione dell'articolo 8, rubricato "*Controlli concertati*".

Trattasi, pertanto, di disposizione di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La lettera m) sostituisce l'articolo 9. Al riguardo, si rappresenta che la direttiva 2020/1057/UE, all'articolo 2, paragrafo 10, lettera b), nel sostituire il paragrafo 3 dell'articolo 11 della direttiva 2006/22/CE, rinvia ad atti di esecuzione della Commissione europea l'individuazione di una modalità comune agli Stati membri per la registrazione e il controllo dei periodi di "altre mansioni", quali definiti all'articolo 4, lettera e), del regolamento (CE) n. 561/2006, vale a dire: "*e) le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla «guida», ai sensi dell'articolo 3, lettera a) della direttiva 2002/15/CE, nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti*", nonché per la registrazione e il controllo dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo e non è in grado di svolgere alcuna attività con tale veicolo. Tali atti di esecuzione non sono stati ancora adottati. Pertanto, il novellato articolo 9, al comma 1, prevede che la registrazione dei suddetti periodi di altre mansioni, nonché la registrazione dei periodi di almeno una settimana durante i quali il conducente non si trova sul veicolo, avviene secondo le modalità stabilite dagli atti di esecuzione della Commissione europea. Trattasi, pertanto, di disposizione di natura procedurale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. I commi 2 e 3 riproducono sostanzialmente il sistema sanzionatorio previsto dal vigente articolo 9. In particolare, si prevede l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 150 a euro 600 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. L'importo delle sanzioni è uniformato al livello di gravità della relativa infrazione. Il comma 4 prevede 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. Ciò al fine di assicurare, nel periodo transitorio, l'accertamento da parte degli organi di controllo delle suddette registrazioni.

Per ciò che concerne le attività poste a capo degli organi di controllo (Ministero dell'interno e Ispettorato nazionale del lavoro), si 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. Pertanto, dal novellato articolo 9, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio statale.

La **lettera n)** dispone l'abrogazione dell'articolo 10, rubricato "*Scambio di informazioni*". Trattasi, pertanto, di disposizione di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



La **lettera o)** sostituisce l'articolo 11 che reca disposizioni in materia di sistema nazionale di classificazione del rischio. In particolare, il comma 1 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 commesse dalle singole imprese alle disposizioni dei regolamenti (CE) n. 561/2006 o (UE) n. 165/2014 oppure delle disposizioni nazionali di recepimento della direttiva 2002/15/CE registrate nella sezione "Sanzioni" del Registro elettronico nazionale (REN) delle imprese di autotrasporto. Il comma 2 stabilisce che il sistema nazionale di classificazione del rischio calcola il fattore di rischio di un'impresa secondo i criteri e le modalità di cui alla formula comune emanata dalla Commissione europea, con proprio atto di esecuzione, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, secondo comma, della direttiva 2006/22/CE. Il comma 3 prevede controlli più rigorosi e frequenti per le imprese che, nel sistema nazionale di classificazione del rischio, presentano un fattore di rischio elevato. Il comma 4 dispone che, al fine di agevolare controlli su strada mirati, i dati contenuti nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono accessibili a tutti gli organi di controllo competenti ad effettuare i controlli. Infine, il comma 5 stabilisce che le informazioni contenute nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono 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. Dal novellato articolo 11 non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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. Trattasi, pertanto, di disposizione di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La **lettera q)** reca le modifiche alla parte A "Controlli su strada" e alla parte B "Controlli nei locali delle imprese" dell'allegato I. Trattasi di disposizione di natura ordinamentale da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Per ciò che concerne le attività poste a capo degli organi di controllo (Ministero dell'interno e Ispettorato nazionale del lavoro), si 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.

L'**articolo 3** 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. Si precisa, al riguardo, 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.

L'**articolo 4** stabilisce l'entrata in vigore del decreto il giorno successivo alla data della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi dell'art. 17 comma 3, della Legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito **positivo** negativo

09/12/2022 Il Ragioniere Generale dello Stato
Firmato digitalmente *Biagio Mazzotta*

