

# LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO LEGISLATIVO 21 maggio 2025, n. 77.

**Disposizioni correttive al decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27, recante attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012.**

## IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

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

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

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

Vista la direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012;

Vista la direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi;

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

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

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

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

Visto il regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada e il regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006;

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

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

Vista la direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI»);

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Visto il decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, recante «Attuazione della direttiva 2006/22/CE, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti n. 3820/85/CEE e n. 3821/85/CEE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE»;

Visto il decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136, recante «Attuazione della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI»);»;

Visto il decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27, recante «Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012.»;

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

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

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

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

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

E M A N A

il seguente decreto legislativo:

#### Art. 1.

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

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

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

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

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



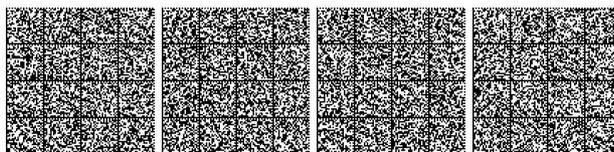
## «ALLEGATO III Infrazioni

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

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

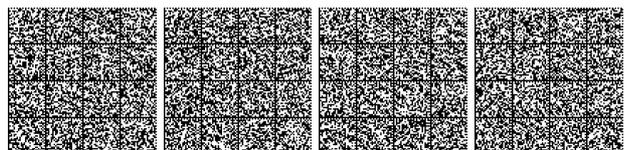


<b>C</b>		<b>Interruzioni</b>					
C 1	Articolo 7	Superamento del periodo di guida ininterrotto di 4,5 ore prima di osservare una pausa	4h30 < ... < 5 h				X
C 2			5 h ≤ ... < 6 h			X	
C 3			6 h ≤ ...		X		
<b>D</b>		<b>Periodi di riposo</b>					
D 1	Articolo 8, paragrafo 2	Periodo di riposo giornaliero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



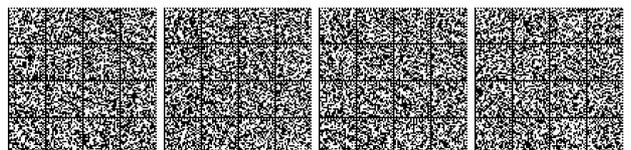
D 23	Articolo 8, paragrafo 8	Periodo di riposo settimanale regolare o periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuati a bordo del veicolo			X		
D 24	Articolo 8, paragrafo 8	Spese per l'alloggio fuori dal veicolo non sostenute dal datore di lavoro				X	
<b>E</b>	<b>Deroga alla regola dei 12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

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



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

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



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

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

## Art. 2.

### *Clausola di invarianza finanziaria*

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

## Art. 3.

### *Entrata in vigore*

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



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

Dato a Roma, addì 21 maggio 2025

MATTARELLA

MELONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*

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

CALDERONE, *Ministro del lavoro e delle politiche sociali*

SALVINI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TAJANI, *Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*

PIANTEDOSI, *Ministro dell'interno*

NORDIO, *Ministro della giustizia*

GIORGETTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*

CALDEROLI, *Ministro per gli affari regionali e le autonomie*

Visto, il Guardasigilli: NORDIO

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'Amministrazione competente per materia, ai sensi dell'articolo 10, commi 2 e 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per gli atti dell'Unione europea vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (GUUE).

Note alle premesse

— L'art. 76 della Costituzione stabilisce che l'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.

— L'art. 87, quinto comma, della Costituzione conferisce al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi ed emanare i decreti aventi valore di legge e i regolamenti.

— La legge 23 agosto 1988, n. 400 recante: «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri» è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 214 del 12 settembre 1988.

— Si riporta l'articolo 31 della legge 24 dicembre 2012, n. 234 recante: «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea» pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 3 del 04 gennaio 2013:

«Art. 31 (*Procedure per l'esercizio delle deleghe legislative conferite al Governo con la legge di delegazione europea*). — 1. In relazione alle deleghe legislative conferite con la legge di delegazione europea per il recepimento delle direttive, il Governo adotta i decreti legislativi entro il termine di quattro mesi antecedenti a quello di recepimento indicato in ciascuna delle direttive; per le direttive il cui termine così determinato sia già scaduto alla data di entrata in vigore della legge di delegazione europea, ovvero scada nei tre mesi successivi, il Governo adotta i decreti legislativi di recepimento entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge; per le direttive che non prevedono un termine di recepimento, il Governo adotta i relativi decreti legislativi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge di delegazione europea.

2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro per gli affari europei e del Ministro con competenza prevalente nella materia, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e con gli altri Ministri interessati in relazione all'oggetto della direttiva. I decreti legislativi sono accompagnati da una tabella di concordanza tra le disposizioni in essi previste e quelle della direttiva da recepire, predisposta dall'amministrazione con competenza istituzionale prevalente nella materia.

3. La legge di delegazione europea indica le direttive in relazione alle quali sugli schemi dei decreti legislativi di recepimento è acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica. In tal caso gli schemi dei decreti legislativi sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica affinché su di essi sia espresso il parere delle competenti Commissioni parlamentari. Decorsi quaranta giorni dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare di cui al presente comma ovvero i diversi termini previsti dai commi 4 e 9 scadano nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini di delega previsti ai commi 1 o 5 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di tre mesi.

4. Gli schemi dei decreti legislativi recanti recepimento delle direttive che comportino conseguenze finanziarie sono corredati della relazione tecnica di cui all'articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Su di essi è richiesto anche il parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari. Il Governo, ove non intenda conformarsi alle condizioni formulate con riferimento all'esigenza di garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione, ritrasmette alle Camere i testi, corredati dei necessari elementi integrativi d'informazione, per i pareri definitivi delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari, che devono essere espressi entro venti giorni.

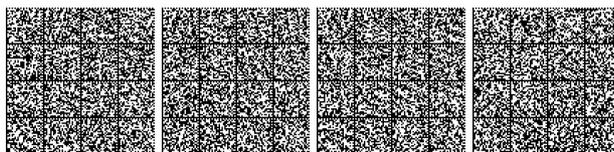
5. Entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla legge di delegazione europea, il Governo può adottare, con la procedura indicata nei commi 2, 3 e 4, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del citato comma 1, fatto salvo il diverso termine previsto dal comma 6.

6. Con la procedura di cui ai commi 2, 3 e 4 il Governo può adottare disposizioni integrative e correttive di decreti legislativi emanati ai sensi del comma 1, al fine di recepire atti delegati dell'Unione europea di cui all'articolo 290 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che modificano o integrano direttive recepite con tali decreti legislativi. Le disposizioni integrative e correttive di cui al primo periodo sono adottate nel termine di cui al comma 5 o nel diverso termine fissato dalla legge di delegazione europea. Resta ferma la disciplina di cui all'articolo 36 per il recepimento degli atti delegati dell'Unione europea che recano meri adeguamenti tecnici.

7. I decreti legislativi di recepimento delle direttive previste dalla legge di delegazione europea, adottati, ai sensi dell'articolo 117, quinto comma, della Costituzione, nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome, si applicano alle condizioni e secondo le procedure di cui all'articolo 41, comma 1.

8. I decreti legislativi adottati ai sensi dell'articolo 33 e attinenti a materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome sono emanati alle condizioni e secondo le procedure di cui all'articolo 41, comma 1.

9. Il Governo, quando non intende conformarsi ai pareri parlamentari di cui al comma 3, relativi a sanzioni penali contenute negli schemi di decreti legislativi recanti attuazione delle direttive, ritrasmette i testi, con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica. Decorsi venti giorni dalla data di ritrasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza di nuovo parere.»



— Si riporta l'articolo 1 e l'Allegato A, numero 5), della legge 4 agosto 2022, n. 127 recante: «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti normativi dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2021», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 199 del 26 agosto 2022:

«Art. 1 (*Delega al Governo per l'attuazione e il recepimento degli atti normativi dell'Unione europea*). — 1. Il Governo è delegato ad adottare, secondo i termini, le procedure e i principi e criteri direttivi di cui agli articoli 31 e 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, nonché quelli specifici stabiliti dalla presente legge, i decreti legislativi per l'attuazione e il recepimento degli atti dell'Unione europea di cui agli articoli da 2 a 21 della presente legge e all'annesso allegato A.

2. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica affinché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari.

3. Eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regionali possono essere previste nei decreti legislativi di cui al comma 1, nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'esercizio delle deleghe di cui al medesimo comma 1. Alla relativa copertura, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle deleghe, laddove non sia possibile farvi fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede mediante riduzione del fondo per il recepimento della normativa europea di cui all'articolo 41-*bis* della citata legge n. 234 del 2012. Qualora la dotazione del predetto fondo si rivelasse insufficiente, i decreti legislativi dai quali derivino nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziano le occorrenti risorse finanziarie, in conformità all'articolo 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196».

«Allegato A.

(*Omissis*)

5) direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012;

(*Omissis*)».

— La direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012, è pubblicata nella G.U.U.E. 31 luglio 2020, n. L 249.

— La direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi, è pubblicata nella G.U.C.E. 21 gennaio 1997, n. 18.

— La direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, è pubblicata nella G.U.C.E. 23 marzo 2002, n. L 80.

— La 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, è pubblicata nella G.U.C.E. 11 aprile 2006, n. L 102.

— Il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, è pubblicato nella G.U.U.E. 11 aprile 2006, n. L 102.

— Il regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (*Roma I*), è pubblicato nella G.U.U.E. 4 luglio 2008, n. L 177.

— Il regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (rifusione) (Testo rilevante ai fini del *SEE*), è pubblicato nella G.U.U.E. 14 novembre 2009, n. L 300.

— Il regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (rifusione) (Testo rilevante ai fini del *SEE*), è pubblicato nella G.U.U.E. 14 novembre 2009, n. L 300.

— Il regolamento (UE) n. 1024/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno e che abroga la decisione 2008/49/CE della Commissione («regolamento IMI») (Testo rilevante ai fini del *SEE*), è pubblicato nella G.U.U.E. 14 novembre 2012, n. L 316.

— Il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (Testo rilevante ai fini del *SEE*), è pubblicato nella G.U.U.E. 28 febbraio 2014, n. L 60.

— La direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012, relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI») (Testo rilevante ai fini del *SEE*), è pubblicata nella G.U.U.E. 28 maggio 2014, n. L 159.

— Il regolamento (UE) 2016/403 della Commissione, del 18 marzo 2016, che integra il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la classificazione di infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada e che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (Testo rilevante ai fini del *SEE*), è pubblicato nella G.U.U.E. 19 marzo 2016, n. L 74.

— Il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018, che istituisce uno sportello digitale unico per l'accesso a informazioni, procedure e servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 (Testo rilevante ai fini del *SEE*), è pubblicato nella G.U.U.E. 21 novembre 2018, n. L 295.

— Il regolamento (UE) 2019/1149 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce l'Autorità europea del lavoro, che modifica i regolamenti (CE) n. 883/2004, (UE) n. 492/2011, e (UE) 2016/589 e che abroga la decisione (UE) 2016/344 (Testo rilevante ai fini del *SEE* e per la Svizzera), è pubblicato nella G.U.U.E. 11 luglio 2019, n. L 186.

— La direttiva 2018/957 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 giugno 2018, recante modifica della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (Testo rilevante ai fini del *SEE*), è pubblicata nella G.U.U.E. 9 luglio 2018, n. L 173.

— Il regolamento di esecuzione (UE) 2022/694 della Commissione, del 2 maggio 2022, che modifica il regolamento (UE) 2016/403 per quanto riguarda nuove infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada, è pubblicato nella G.U.U.E. 3 maggio 2022, n. L 129.

— Il regolamento di esecuzione (UE) 2022/695 della Commissione, del 2 maggio 2022, recante modalità di applicazione della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la formula comune per calcolare il fattore di rischio delle imprese di trasporto, è pubblicato nella G.U.U.E. 3 maggio 2022, n. L 129.

— La direttiva delegata (UE) 2024/846 della Commissione, del 14 marzo 2024, recante modifica alla direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, è pubblicato nella G.U.U.E. 31 maggio 2024, Serie L.

— Il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante: «Nuovo codice della strada», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 18 maggio 1992.

— Il decreto legislativo 19 novembre 2007, n. 234 recante: «Attuazione della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 292 del 17 dicembre 2007.

— Il decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144 recante: «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», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 218 del 17 settembre 2008.

— Il decreto legislativo 17 luglio 2016, n. 136 recante: «Attuazione della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distac-



co 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»)), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 169 del 21 luglio 2016.

— Il decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27 recante: «Attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012», è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 67 del 20 marzo 2023.

Note all'art. 1:

— Si riporta l'articolo 2 del citato decreto legislativo 23 febbraio 2023 n. 27, come modificato dal presente decreto:

«Art. 2 (Modifiche al decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144).

— 1. Al decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il titolo è sostituito dal seguente: «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.»;

b) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Art. 1 (Oggetto e ambito di applicazione). — 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. 165/2014 e della direttiva 2002/15/CE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.»;

c) dopo l'articolo 1, è inserito il seguente:

«Art. 1-bis (Definizioni). - 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.»;

d) l'articolo 2 è sostituito dal seguente:

«Art. 2 (Organismo di coordinamento intracomunitario). - 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:

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;

b) si rapporta con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri per concertare l'effettuazione di controlli anche nei locali delle imprese;

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;

d) trasmette ogni due anni alla Commissione europea le informazioni statistiche relative all'attività di controllo realizzata su strada e nei locali delle imprese;

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;

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;

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;

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;

i) applica una coerente strategia di controllo in conformità alle linee strategiche nazionali di controllo su strada e presso i locali delle imprese;

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.

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).»;

e) dopo l'articolo 2, è inserito il seguente:

«Art. 2-bis (Tavolo tecnico permanente). — 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 denominati.

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.»;

f) l'articolo 3 è sostituito dal seguente:

«Art. 3 (Sistemi di controllo). — 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.

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.

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.

4. Nell'ambito del numero totale dei controlli di cui al comma 3, 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.

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.

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.

8. La percentuale minima di controlli di cui al comma 3 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.»;

g) gli articoli 4 e 5 sono abrogati;

h) all'articolo 6:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente: «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 siano 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.”;

2) al comma 4, le parole: “tachigrafo se analogico o digitale” sono sostituite dalle seguenti: “tachigrafo se analogico, digitale o intelligente”;

3) il comma 6 è sostituito dal seguente: “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.”;

4) dopo il comma 6, sono aggiunti, in fine, i seguenti:

“6-bis. Il Centro elaborazione 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 al 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 Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.”;

i) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

“Art. 7 (Controlli nei locali delle imprese). — 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.

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.

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.

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 e al tipo di tachigrafo se analogico, digitale o intelligente.

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.

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.”;

l) l'articolo 8 è abrogato;

m) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

“Art. 9 (Registrazione periodi di altre mansioni). — 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.

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 medesimo comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 150 a euro 600.

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.

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.”;

n) l'articolo 10 è abrogato;

o) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

“Art. 11 (Sistema nazionale di classificazione del rischio). — 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 al 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.

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.

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.

4. Al fine di agevolare controlli su strada e nei locali delle imprese mirati, i dati contenuti nel sistema nazionale di classificazione del rischio sono accessibili a tutte le autorità competenti ad effettuare i controlli.

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) all'articolo 12:

1) le parole: “L'Ufficio di coordinamento”, ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: “L'Organismo di coordinamento”;

2) al comma 3, le parole: “(CEE) n. 3821/85” sono sostituite dalle seguenti: “(UE) n. 165/2014”;

q) all'allegato I:

1) alla Parte A sono apportate le seguenti modificazioni:

1.1. i punti 1) e 2) sono sostituiti dai seguenti:

“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, ovvero i dati memorizzati per lo stesso periodo nella carta del conducente ovvero nella memoria dell'apparecchio di controllo in conformità dell'Allegato II e sui tabulati;

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 definite nella direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.”;

1.2. dopo il punto 5), è aggiunto, infine, il seguente:

“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.”;

2) alla Parte B sono apportate le seguenti modificazioni:

2.1. dopo il punto 3), sono aggiunti, in fine, i seguenti:

“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;

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.”;

2.2. l'ultimo capoverso è sostituito dal seguente: “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, speditionieri 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.”.

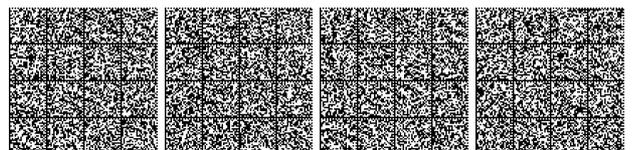
q-bis. L'Allegato III è sostituito dal seguente:



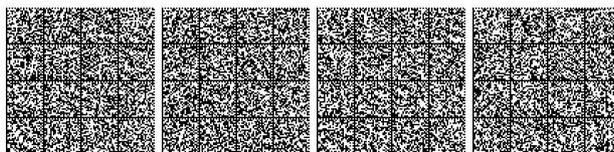
## “ALLEGATO III Infrazioni

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

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

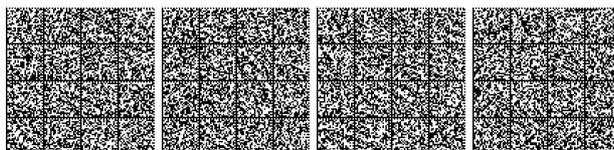


C		Interruzioni				
C 1	Articolo 7	Superamento del periodo di guida ininterrotto di 4,5 ore prima di osservare una pausa	$4h30 < \dots < 5 h$			X
C 2			$5 h \leq \dots < 6 h$			X
C 3			$6 h \leq \dots$		X	
D		Periodi di riposo				
D 1	Articolo 8, paragrafo 2	Periodo di riposo giornaliero insufficiente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



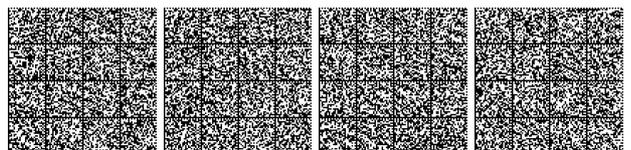
D 23	Articolo 8, paragrafo 8	Periodo di riposo settimanale regolare o periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuati a bordo del veicolo			X		
D 24	Articolo 8, paragrafo 8	Spese per l'alloggio fuori dal veicolo non sostenute dal datore di lavoro				X	
E	Deroga alla regola dei 12 giorni	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

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



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

N.	BASE GIURIDICA	TIPO DI INFRAZIONE	LIVELLO DI GRAVITÀ (*)		
			IPG	IMG	IG
G		Installazione di un tachigrafo			
G 1	Articolo 3, paragrafi 1, 4 e 4 bis, e articolo 22	Mancata installazione e mancato utilizzo di un tachigrafo omologato	X		
H		Utilizzo del tachigrafo, della carta del conducente o del foglio di registrazione			
H 1	Articolo 23, paragrafo 1	Utilizzo di un tachigrafo non sottoposto a ispezione da parte di un'officina autorizzata		X	
H 2	Articolo 27	Il conducente è titolare e/o usa più di una carta del conducente		X	
H 3		Guida con una carta del conducente falsificata (considerato come guida senza carta del conducente)	X		
H 4		Guida con una carta del conducente di cui il conducente non è il titolare (considerato come guida senza carta del conducente)	X		
H 5		Guida con una carta del conducente che è stata ottenuta sulla base di dichiarazioni false e/o documenti contraffatti (considerato come guida senza carta del conducente)	X		
H 6	Articolo 32, paragrafo 1	Tachigrafo non funzionante correttamente (per esempio: tachigrafo non sottoposto a ispezione, calibrato e sigillato correttamente)		X	
H 7	Articolo 32, paragrafo 1, e articolo 33, paragrafo 1	Tachigrafo utilizzato in modo improprio (per esempio: uso scorretto deliberato, volontario o imposto, mancanza di istruzioni sul corretto uso ecc.)		X	
H 8	Articolo 32, paragrafo 3	Presenza nel veicolo e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dal tachigrafo	X		
H 9		Falsificazione, occultamento o distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione o registrati e scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente	X		
H 10	Articolo 33, paragrafo 2	L'impresa non conserva i fogli di registrazione, i tabulati e i dati scaricati		X	
H 11		Dati registrati e memorizzati non disponibili per un periodo di almeno un anno		X	
H 12	Articolo 34, paragrafo 1	Uso scorretto dei fogli di registrazione/della carta del conducente		X	
H 13		Ritiro non autorizzato di fogli di registrazione o della carta del conducente avente conseguenze sulla registrazione dei dati pertinenti		X	
H 14		Foglio di registrazione o carta del conducente utilizzati per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati, con perdita di dati		X	
H 15	Articolo 34, paragrafo 2	Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati, con dati illeggibili		X	
H 16	Articolo 34, paragrafo 3	Mancato utilizzo dell'inserimento dati manuale, quando richiesto		X	



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

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

25G00085

