



Controlli nel settore del trasporto su strada

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	259	
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27, recante attuazione della direttiva (UE) 2020/1057 che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71/CE e la direttiva 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012	
Norma di delega:	articolo 31, comma 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, e dell'articolo 1 della legge 4 agosto 2022, n. 127	
Numero di articoli:	3	
	Senato	Camera
Date:		
presentazione:	20 marzo 2025	20 marzo 2025
annuncio:	25 marzo 2025	21 marzo 2025
assegnazione:	21 marzo 2025	21 marzo 2025
termine per l'espressione del parere:	30 aprile 2025	30 aprile 2025
Commissioni competenti:	Senato - 8 ^a Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica	
Rilievi di altre Commissioni :	IX Trasporti, XI Lavoro Senato - 4 ^a Politiche dell'Unione europea, V Bilancio, XIV Unione Europea Senato - 5 ^a Programmazione economica, bilancio, Senato - 10 ^a Affari sociali, sanità, lavoro pubblico e privato, previdenza sociale	

Premessa

Lo schema di decreto legislativo in esame (**A.G. 259**) contiene **disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27**, nella parte in cui ha **modificato il decreto legislativo n. 144 del 2008, di attuazione della direttiva 2006/22/CE** contenente **disposizioni in materia sociale nel sistema dei trasporti su strada**, relative in particolare ai **controlli sulle imprese, sui conducenti e sui veicoli**.

Il decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27 ha altresì dato attuazione alla direttiva (UE) 2020/1057, in materia di distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada, ma tale parte del decreto non è oggetto di modifica da parte dello schema di atto in commento.

Il **decreto legislativo 23 febbraio 2023, n. 27** (entrato in vigore il 21 marzo 2023) è stato emanato in attuazione della **delega** contenuta nell'articolo 1, comma 1 della **legge n. 127 del 2022 (legge di delegazione europea 2021)**, che ha disposto il recepimento delle direttive contenute nel relativo Allegato A (Allegato in cui è stata inclusa la direttiva 2020/1057).

In base al comma 2 dell'articolo 1 della legge delega n. 127 del 2022 gli schemi di decreto legislativo sono sottoposti al **parere delle competenti Commissioni parlamentari**.

La **legge n. 234 del 2012** (che reca le norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea), all'art. 31, comma 5, consente al **Governo di adottare disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi** emanati in base alla delega conferita con la legge di delegazione, **entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore di ciascun decreto legislativo, sempre nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla legge di delegazione** stessa.

Il Governo si è pertanto avvalso di tale facoltà nell'emanazione dello schema di decreto legislativo correttivo in commento.

Contenuto

Lo schema di decreto legislativo **A.G. n. 259** in commento, si compone di **3 articoli**.

Con l'**articolo 1** vengono apportate le modifiche sostanziali al decreto legislativo n. 27/2023, in particolare all'articolo 2 di tale decreto e all'Allegato III del decreto legislativo n. 144 del 2008.

L'**articolo 2** contiene la **clausola di invarianza finanziaria**.

L'**articolo 3** dispone l'**entrata in vigore** del decreto al giorno successivo a quello della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Venendo al dettaglio delle modifiche apportate dall'**articolo 1** in commento, si tratta di **due novelle all'articolo 2 del decreto legislativo n. 27/2023**, che a loro volta interviene sul **decreto legislativo n. 144 del 2008, di attuazione della direttiva 2006/22/CE**. La finalità, secondo la relazione illustrativa, è anche quella di scongiurare l'avvio di procedure di infrazione europee.

I controlli alle imprese (articolo 1, comma 1, lett. a)

Con la **prima modifica**, operata dalla **lettera a) dell'articolo 1**, si specifica che la **finalità del Sistema nazionale di classificazione del rischio**, previsto per le imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada, è non solo quella di **agevolare i controlli** su strada ma anche quelli **nei locali delle imprese**.

La modifica è ottenuta intervenendo sull'art. 2 comma 1, lett. o) del D. Lgs. n. 27/2023, che ha sostituito a sua volta l'articolo 11, comma 4, del decreto legislativo 144/2008, relativo al Sistema nazionale di classificazione del rischio, il quale prevede che al fine di agevolare controlli su strada mirati, **i dati contenuti nel sistema nazionale di classificazione del rischio siano accessibili a tutte le autorità competenti ad effettuare i controlli**. La modifica consente, come evidenziato nella relazione illustrativa, **l'accesso da parte degli ispettori del lavoro ai dati contenuti nel sistema di classificazione del rischio, ai fini della vigilanza sui rapporti di lavoro nel settore dei trasporti su strada**, la quale è di competenza dell'**Ispettorato Nazionale del Lavoro** (in base all'articolo 2, comma 2, lettera f), del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 149) e secondo quanto previsto anche dall'art. 7 dello stesso decreto legislativo n. 144, il quale dispone che la competente direzione generale del Ministero (individuata come Organismo di coordinamento intracomunitario come richiesto dalla direttiva 2006/22/CE), si rapporti con gli organismi corrispondenti degli altri Stati membri per concertare l'effettuazione di controlli anche nei locali delle imprese.

In proposito si ricorda che il richiamato **art. 11 del D.L.gs 144/2008** dispone che alle imprese di trasporto si applichi il **sistema nazionale di classificazione del rischio**, determinato **sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni riportate nell'Allegato III** allo stesso decreto 144/2008, che vengano 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).

La **direttiva 2006/22/CE** (successivamente modificata dalle direttive n. 4 e n. 5 del 2009, dal regolamento UE n. 2016/403 e della direttiva UE 2020/1057) ha previsto l'introduzione da parte degli Stati membri di un **sistema di classificazione del rischio, contenuto nell'Allegato III alla direttiva**, da applicare alle imprese sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni dei seguenti atti normativi:

- il regolamento (CE) n. 561/2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, e in particolare ai tempi di guida e di riposo;
- il regolamento (UE) n. 165/2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada;
- le disposizioni nazionali di recepimento della direttiva n. 2002/15/CE in materia di organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto.

La classificazione delle infrazioni (articolo 1, comma 1, lett. b)

La **seconda modifica**, apportata dalla **lettera b) dell'articolo 1**, interviene **sostituendo interamente l'Allegato III del decreto legislativo n. 144/2008**, che prevede due gruppi di infrazioni:

- le **infrazioni relative ai tempi di guida e di riposo** (di cui al regolamento (CE) n. 561/2006), classificandole **in base alla loro gravità**;
- le **infrazioni relative al tachigrafo** (di cui al regolamento (UE) n. 165/2014, che ha sostituito il precedente regolamento n. 3821/1985), con l'introduzione di alcune nuove infrazioni e una classificazione delle stesse su tre livelli di gravità, dal livello più alto, di infrazione più grave (IPG), a infrazione molto grave (IMG), a quello più basso di infrazione grave (IG), con l'eliminazione del livello meno grave relativo alle infrazioni minori (IM).

Con la novella in commento viene **sostituito l'Allegato III in modo da riprodurre esattamente l'Allegato III della direttiva 2006/22/CE, come modificato recentemente dalla direttiva delegata (UE)**

2024/846, il quale prevede ora, per i **tempi di guida e di riposo**, quattro **categorie di infrazioni: infrazioni più gravi (IPG), infrazioni molto gravi (IMG), infrazioni gravi (IG) e infrazioni minori (IM)**, laddove l'attuale Allegato III del decreto legislativo n. 144 ne prevede solo tre tipologie, non contemplando la categoria delle infrazioni più gravi (IPG), che viene pertanto introdotta per le infrazioni che presentano un elevato rischio di cagionare la morte o lesioni gravi alle persone. Sono inoltre state introdotte alcune nuove infrazioni.

Si ricorda in proposito che il sistema prevede l'attribuzione di un punteggio a seconda delle infrazioni commesse e le imprese che presentano un fattore di rischio elevato sono assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti.

Occorre infatti ricordare che il **disegno di legge di delegazione europea 2024**, approvato dal Senato e attualmente all'esame della Camera dei deputati, **prevede il recepimento, in Allegato A, della Direttiva delegata (UE) 2024/846** della Commissione, del 14 marzo 2024, che ha **modificato proprio l'Allegato III della direttiva 2006/22/CE**, anche in relazione alle novità introdotte dal regolamento (UE) 2020/1054 sugli **obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali**, nonché previsto nuove disposizioni relative alle infrazioni che comportano rischi per la vita o di lesioni gravi o di distorsione della concorrenza nel mercato dei trasporti su strada.

Il termine per il recepimento della direttiva delegata 2024/846 è scaduto il 14 febbraio 2025 e pertanto **con la norma in commento si provvede a sostituire il citato Allegato III, tenendo conto di tutte le modifiche intervenute nel tempo, compresa quella ultima della direttiva delegata (UE) 2024/846.**

Le **infrazioni oggetto di modifica o di nuova introduzione**, sia in base alla direttiva delegata **2024/846** che in base all'adeguamento alle altre norme UE recepite con il **nuovo Allegato III**, sono riportate nella tabella a seguire:

Base giuridica	Tipo di infrazione		Livello di gravità			
			IPG	IMG	IG	IM
	PERIODI di GUIDA e di RIPOSO (Infrazioni al Regolamento (CE) n. 561/2006)					
Art. 6, par. 1	Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 9 ore		x			
Art. 6, par. 1	Superamento del 50 % o più del periodo di guida giornaliero di 10 ore		x			
Art. 6, par. 2	Superamento del periodo di guida settimanale (60h<=....<=65h)				x	
	Superamento del periodo di guida settimanale (65h<=...<=70h)			x		
	Superamento del periodo di guida settimanale (70h<=..)		x			
Art. 8, par. 6	Superamento di sei periodi di 24 ore consecutivi successivamente al periodo di riposo settimanale (x
	Superamento di sei periodi di 24 ore consecutivi successivamente al periodo di riposo settimanale (3h<=...<=12h)				x	
	Superamento di sei periodi di 24 ore consecutivi successivamente al periodo di riposo settimanale (12h<=....)			x		
Art 8, par. 6-ter	Mancato riposo compensativo per due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi			x		
Art 8, par.8	Periodo di riposo settimanale regolare o periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuati a bordo del veicolo			x		
Art 8, par. 8	Spese per l'alloggio fuori dal veicolo non sostenute dal datore di lavoro				x	
	DEROGA ALLA REGOLA DEI 12 GIORNI (Infrazioni al Regolamento (CE) n. 561/2006)					
Art 8, par. 6-bis	Superamento di dodici periodi di 24 ore consecutivi successivamente al regolare periodo di riposo settimanale	< 3h				x
		3h<=...<=12h			x	
		12h<=...		x		
Art 8, par. 6-bis,	Periodo di riposo settimanale usufruito dopo dodici periodi di 24 ore	67 h < <				x

lettera b), punto ii)	consecutivi	69 h				
		65h<=...<=67h			x	
		..<=65h	x			
Art. 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	3h<=...<=4,5h			x	
		4,5h<=....		x		
ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO (Infrazioni al Regolamento (CE) n. 561/2006)						
Art 8, par. 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		
Art. 10, par. 2	Mancata o inadeguata organizzazione delle attività dei conducenti, mancata o inadeguata impartizione di istruzioni ai conducenti finalizzate al rispetto della normativa			x		
INSTALLAZIONE DI UN TACHIGRAFO (Infrazioni al Regolamento (CE) n. 165/2014)						
Art. 3, paragrafi 1, 4 e 4 bis, e articolo 22	Mancata installazione e mancato utilizzo di un tachigrafo omologato		X			
UTILIZZO DEL TACHIGRAFO, della carta del conducente o del foglio di registrazione (Infrazioni al Regolamento (CE) n. 165/2014)						
Art.23, paragrafo 1	Utilizzo di un tachigrafo non sottoposto a ispezione da parte di un'officina autorizzata			X		
Art..27	Il conducente è titolare e/o usa più di una carta del conducente			X		
	Guida con una carta del conducente falsificata (considerato come guida senza carta del conducente)		X			
	Guida con una carta del conducente di cui il conducente non è il titolare (considerato come guida senza carta del conducente)		X			
	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			
Art.32, paragrafo 3	Presenza nel veicolo e/o utilizzo di un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dal tachigrafo		X			
	Falsificazione, occultamento o distruzione dei dati registrati sui fogli di registrazione o registrati e scaricati dal tachigrafo e/o dalla carta del conducente		X			
Art. 34, paragrafo 2	Uso di fogli di registrazione o di carte del conducente sporchi o deteriorati, con dati illeggibili			x		
Art. 34, paragrafo 4	Mancato inserimento del foglio di registrazione o della carta del conducente nella fessura corretta del tachigrafo (multipresenza)				x	
PRESENTAZIONE DEI DOCUMENTI (Infrazioni al Regolamento (CE) n. 165/2014)						
Art 34, par. 5, lettera b), punto v)	Mancato utilizzo o utilizzo scorretto del simbolo "nave traghetto/convoglio ferroviario"					X
Art 34, par. 6	Mancato inserimento delle informazioni richieste sul foglio di registrazione				X	
Art 34, par. 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
Art. 34, par. 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
Art. 36	Non in grado di presentare registrazioni manuali e tabulati effettuati durante il			X		

Relazioni e pareri allegati

Allo schema di decreto sono allegate la Relazione illustrativa e la Relazione tecnica.

Conformità con la norma di delega

Lo schema di decreto legislativo A.G. 259 è emanato in base alla facoltà prevista dall'articolo 31, comma 5, della legge n. 234 del 2012, recante le *"Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea"*, il quale consente al Governo di adottare **disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi** emanati in base alla delega conferita con la legge di delegazione europea, entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore di ciascun decreto legislativo, sempre nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla legge di delegazione stessa, contenuti, in base al rinvio operato dall'art. 1, comma 1 della legge n. 127 del 2022 (legge di delegazione europea 2021), negli articoli 31 e 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

La disciplina della circolazione stradale rientra per giurisprudenza consolidata della Corte costituzionale nell'ambito della competenza esclusiva dello Stato, ai sensi dell'art. 117, comma 2, lettera *h*) (*ordine pubblico e sicurezza*) della Costituzione (vedi sentenze nn. 77 del 2013, n. 223 del 2010 e n. 428 del 2004).

Compatibilità con la normativa dell'Unione europea

Lo schema di decreto A.G. 259, come evidenziato nella relazione illustrativa, intende dare attuazione alla disciplina recata dalla direttiva delegata a (UE) 2024/846 evitando, in tal modo, l'apertura di una procedura di infrazione da parte della Commissione europea.

Senato: Dossier n. 454
Camera: Atti del Governo n. 259
26 marzo 2025

Senato	Servizio Studi del Senato	Studi1@senato.it - 066706-2451	✕ SR_Studi
Camera	Servizio Studi	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	✕ CD_trasporti
	Dipartimento Trasporti		
	Servizio Studi	st_lavoro@camera.it - 066760-4884	✕ CD_lavoro
	Dipartimento Lavoro		