

Il concetto di lavoratore distaccato nella nuova legislazione europea per conducenti

Finora abbiamo avuto una definizione di *lavoratori distaccati* stabilita dalla *Direttiva 96/71/CE*, con le sue varie modifiche, fino all'ultima versione introdotta dalla *Direttiva 2018/957*, ma che escludeva lavoratori nel settore del trasporto su strada dalla sua applicazione.

La *Direttiva 2020/1057* adesso distingue le operazioni di trasporto alle quali si devono applicare le regole di distacco e le operazioni alle quali tali regole di distacco non dovrebbero applicarsi.

Quindi, ne consegue che il distacco di lavoratori avviene quando due operazioni sono eseguite tra i Paesi membri dei quali nessuno è Paese di costituzione dell'impresa di trasporto.

Da una parte, ci sono le cosiddette **operazioni di traffico terzi**, intese come operazioni di trasporto eseguite tra due Paesi membri, o tra un Paese membro e un Paese terzo, dei quali nessuno è Paese di costituzione dell'operatore che esegue tali operazioni; e poi ci sono le **operazioni di cabotaggio**, intese come operazioni di trasporto nazionali in nome degli altri, eseguite a titolo temporaneo sul territorio di un Paese membro da un operatore costituito in un altro Paese membro.

Dall'altra parte, il conducente non sarà considerato distaccato nell'esecuzione di quattro diversi tipi di operazioni:

- **Operazioni di trasporto bilaterali internazionali**, che sono operazioni di trasporto basati sul contratto di trasporto, dal Paese membro in cui l'operatore è costituito a un altro Paese membro o a un Paese terzo, o da un altro Paese membro o da un Paese terzo al Paese membro di costituzione;
- **Limitata attività aggiuntiva di carico e/o scarico**; cioè, operazioni di traffico terzi eseguite nel contesto delle operazioni bilaterali nei Paesi membri o Paesi terzi per i quali passa il conducente;
- **Transito per il territorio del Paese membro senza l'esecuzione di qualsiasi attività di carico o scarico**;
- **Tratto iniziale o finale di un'operazione di trasporto combinato**, come definito nella *Direttiva 92/106/CEE* del Consiglio, dove il solo tratto stradale consiste di un'operazione di trasporto bilaterale internazionale.

Queste nuove dichiarazioni sostituiranno tutte quelle comunicazioni che sono state finora trasmesse a ciascuno dei Paesi, come Francia, Germania, Olanda, Italia, Austria, ecc. (la cosiddetta *Legge di Macron*).

Inoltre, esse stabiliscono che non sarà più necessario assumere un rappresentante visto che i documenti richiesti dagli agenti di controllo saranno trasmessi attraverso il portale web "IMI". Tuttavia, i certificati e le loro conferme di ricevimento continueranno a essere disponibili nei portali di ogni Paese, per servire come prova nel caso di una controversia relativa al controllo precedente, quindi, continueranno a essere considerati validi per questi scopi.

“Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only, and do not necessarily reflect those of the European Union or European Commission. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them.”