



CONFINDUSTRIA UDINE

Gruppo Trasporti e Logistica

GUIDA OPERATIVA PER CARICATORI E COMMITTENTI PER IL TRASPORTO DELLE MERCİ SU STRADA

D. LGS. N. 286/05
(e successive modifiche)



**DECRETO LEGISLATIVO 21 NOVEMBRE 2005 N. 286/05,
e successive modifiche**

Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore

INDICE DELLA GUIDA OPERATIVA

| | | | |
|---|----------------|--|---------|
| - | Cap. 1 | Introduzione | Pag. 3 |
| - | Cap. 2 | Il campo di applicazione della normativa | Pag. 4 |
| - | Cap. 3 | I soggetti coinvolti nelle disposizioni normative e loro definizioni | Pag. 5 |
| - | Cap. 4 | Il contratto di trasporto | Pag. 6 |
| - | Cap. 5 | Le responsabilità dei vari soggetti coinvolti nel trasporto delle merci | Pag. 7 |
| - | 5.1 | Il caricatore (non committente) | Pag. 7 |
| - | 5.2 | Il committente con contratto in forma scritta | Pag. 7 |
| - | 5.3 | Il committente con contratto in forma non scritta | Pag. 8 |
| - | 5.4 | Il proprietario delle merci (non committente o caricatore) in presenza di contratto in forma scritta stipulato dal committente del trasporto | Pag. 9 |
| - | Cap. 6 | I tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico | Pag. 10 |
| - | Cap. 7 | Le norme sulla sub-vezione | Pag. 11 |
| - | Cap. 8 | I trasporti in regime di cabotaggio | Pag. 12 |
| - | Cap. 9 | Il risarcimento per danni, perdite ed avarie delle merci trasportate | Pag. 15 |
| - | Cap. 10 | La tariffa per il trasporto (libertà negoziale) | Pag. 16 |
| - | Cap. 11 | Entrata in vigore delle nuove normative | Pag. 17 |
| - | Cap. 12 | Gli elementi di controllo (titoli e pesi) circa la regolarità di un vettore nazionale o estero | Pag. 18 |

Allegati

- Testo integrato del D. Lgs. n. 286/05, con le successive modifiche
- Esempi di documenti/dichiarazioni per i trasporti naz-internazionali o di cabotaggio:
 - Fac-simile del fronte di una licenza comunitaria (copia conforme)
 - Fac-simile del fronte di una autorizzazione bilaterale
 - Fac-simile del fronte di una autorizzazione Cemt
 - Dichiarazione per mittente/caricatore per i trasporti di cabotaggio

**DECRETO LEGISLATIVO 21 NOVEMBRE 2005 N. 286
e successive modifiche**

Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore

1) INTRODUZIONE

Il decreto legislativo 21 novembre 2005 n. 286 (e successive modifiche), recante le disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore, ha introdotto delle importanti modifiche normative che riguardano tutti i soggetti coinvolti nella fase del trasporto merci su strada, quali i caricatori, i committenti, i proprietari delle merci ed i vettori (nazionali ed esteri). Successivamente, il provvedimento è stato modificato dal decreto legislativo 22 dicembre 2008 n. 214, dalla legge n. 120/10 e dalla legge n. 127/10.

I punti principali della normativa sono:

- la liberalizzazione tariffaria (inizialmente valida solo per i contratti scritti in base all'art. 83-bis della legge n. 133/08, poi dal 13 giugno 2011 fino al 31 dicembre 2014 anche per questi vigevano i costi minimi di esercizio; dal 1° gennaio 2015 è stata ripristinata la libertà di negoziazione delle parti del corrispettivo del trasporto);
- la necessità della forma scritta con data certa del contratto e la previsione della scheda di trasporto;
- la responsabilizzazione dei soggetti coinvolti nella filiera del trasporto per quanto riguarda la sicurezza e la legalità dell'effettuazione del servizio;
- i limiti di risarcibilità dei danni alle merci per perdite, danni o avarie;
- la certificazione di qualità del trasporto di merci particolarmente sensibili;
- la qualificazione professionale dei conducenti.

Questa guida operativa prende in considerazione solamente gli aspetti relativi alla responsabilizzazione dei soggetti coinvolti nel trasporto, con particolare riferimento agli obblighi della contrattualistica, fornendo consigli operativi per i committenti ed i caricatori delle merci in modo tale da consentire a questi ultimi di salvaguardare la loro posizione da possibili situazioni negative ed ai vettori di fornire un servizio con la massima efficienza, qualità ed in grado di soddisfare le necessità della clientela, nel rispetto delle normative vigenti, sia nei viaggi nazionali (anche in regime di cabotaggio) che in quelli internazionali.

La presente guida è stata redatta dal Gruppo Trasporti e Logistica di Confindustria Udine, con il supporto operativo dell'Area Politiche Industriali della stessa Confindustria Udine, che provvede ai successivi aggiornamenti.

Confindustria Udine non risponde di eventuali errori e/o omissioni derivanti dall'applicazione della presente guida, il cui testo sarà oggetto di aggiornamento ogni volta che si renda necessario dagli sviluppi normativi.

Udine, ultimo aggiornamento gennaio 2015

2) IL CAMPO DI APPLICAZIONE DELLA NORMATIVA

Le disposizioni normative contenute nel decreto legislativo 21 novembre 2005 n. 286 (e successive modifiche) si applicano:

- a tutti i trasporti di merci in conto terzi eseguiti in territorio italiano, sia quelli aventi luogo di partenza e luogo di arrivo in Italia, sia quelli internazionali aventi luogo di partenza in Italia e luogo di destinazione all'estero oppure luogo di partenza all'estero e luogo di destinazione in Italia, ove in quest'ultimo caso il committente sia italiano;
- a tutti i trasporti di merci in conto terzi in transito sul territorio italiano, aventi cioè luogo di partenza e luogo di destinazione all'estero, ove il committente sia italiano;
- a tutti i trasporti in conto terzi indipendentemente dalla massa complessiva a pieno carico del veicolo (o della portata);
- ai trasporti in conto terzi di tutte le categorie merceologiche, sia in regime di trasporto ordinario che di trasporto eccezionale;
- a tutti i trasporti in conto terzi affidati a vettori italiani, vettori comunitari e vettori extracomunitari;
- a tutti i trasporti di merci in conto terzi eseguiti in territorio italiano in regime di cabotaggio dai vettori comunitari a ciò abilitati;
- a tutti i trasporti di merci in regime di intermodalità strada-ferrovia, limitatamente alla parte stradale dell'intero viaggio, sia nazionale che internazionale.

Le disposizioni normative del decreto legislativo n. 286/05 (e successive modifiche) non si applicano:

- ai trasporti di merci eseguiti in regime di conto proprio, sia nazionali che internazionali;
- ai trasporti di merci in conto terzi in transito sul territorio italiano, aventi cioè luogo di partenza e luogo di destinazione all'estero, ove il committente non sia italiano;
- limitatamente alla scheda di trasporto, ai trasporti merci a collettame.



3) I SOGGETTI COINVOLTI NELLA DISPOSIZIONE NORMATIVA E LORO DEFINIZIONI

Il decreto legislativo n. 286/05 (e successive modifiche) fornisce le seguenti definizioni dell'attività di autotrasporto e dei soggetti coinvolti dalla nuova normativa:

- **attività di autotrasporto:** la prestazione di un servizio, eseguito in modo professionale e non strumentale ad altre attività, consistente nel trasferimento di cose di terzi su strada mediante autoveicoli, dietro il pagamento di un corrispettivo;
- **vettore:** l'impresa di autotrasporto iscritta all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire l'attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada;
- **committente:** l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore; si considera committente anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto;
- **caricatore:** l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto;
- **proprietario della merce:** l'impresa o la persona giuridica pubblica che ha la proprietà delle cose oggetto dell'attività di autotrasporto al momento della consegna al vettore;
- **sub-vettore:** l'impresa di autotrasporto iscritta all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire l'attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale nel territorio italiano, che svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore.



4) IL CONTRATTO DI TRASPORTO

- **Forma scritta:** viene prevista, di regola, la forma scritta del contratto con relativa data certa, che deve essere composto da elementi essenziali ed elementi eventuali: l'assenza di uno solo degli elementi essenziali del contratto comporta che esso venga considerato non stipulato in forma scritta.
La data certa si può concretizzare nelle diverse forme già in uso, come la registrazione dell'atto o l'autentica notarile, a cui si affiancano sistemi più semplici ed immediati quali l'apposizione del timbro postale sul documento ovvero della marca temporale in via informatica.
- Gli elementi essenziali del contratto sono:
 - nome e sede del vettore e del committente e, se diverso, del caricatore;
 - numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi;
 - tipologia e quantità della merce oggetto del trasporto, nel rispetto delle indicazioni contenute nella carta di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto stesso;
 - corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento;
 - luoghi di presa in consegna della merce da parte del vettore e di riconsegna della stessa al destinatario;
 - tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata.
- Gli elementi eventuali dei contratti stipulati in forma scritta sono:
 - termini temporali per la riconsegna della merce;
 - istruzioni aggiuntive del committente o del caricatore.

Per i trasporti in regime di cabotaggio stradale (trasporti tra due località italiane effettuate da vettore comunitario a ciò abilitato), il contratto di trasporto deve contenere gli elementi essenziali sopra indicati, nonché i termini temporali per la riconsegna della merce e gli estremi della licenza comunitaria.

Con apposito decreto del 1° febbraio 2006, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva determinato dei modelli contrattuali-tipo per l'effettuazione del trasporto di merci in conto terzi, i cui modelli e la relativa forma scritta non sono comunque obbligatori; il testo del contratto deve essere integrato con l'informazione sui tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata, elementi obbligatori successivamente introdotti dal D. Lgs. n. 214/08.



5) LE RESPONSABILITA' DEI VARI SOGGETTI COINVOLTI NEL TRASPORTO DELLE MERCI

5.1) IL CARICATORE (NON COMMITTENTE)

- Responsabilità per irregolarità del vettore: il caricatore deve accertarsi che il vettore cui affida le merci sia regolare dal punto di vista dell'esercizio dell'attività, ovvero che sia provvisto del necessario titolo abilitativo senza violarne condizioni e limiti in esso prescritti; per il vettore straniero bisogna accertarsi che esso sia in possesso del titolo o delle condizioni che lo ammettano ad effettuare sul territorio italiano la prestazione di trasporto eseguita (trasporto internazionale o di cabotaggio). La sanzione prevista per il caricatore va da euro 1549,37 ad euro 9.296,22, cui consegue la confisca delle merci trasportate mentre gli organi di polizia stradale procedono al sequestro delle stesse.
Consiglio operativo: richiedere al committente del servizio (cliente del caricatore) documentazione idonea a dimostrare la regolarità del vettore incaricato (la documentazione idonea è spiegata al cap. 12). Per i trasporti in regime di cabotaggio, farsi inviare dal committente l'apposito documento di accompagnamento, da consegnare al conducente e farsi sottoscrivere da quest'ultimo la dichiarazione di corretta esecuzione del trasporto (di cui al cap. 8).
- Responsabilità per sistemazione del carico: il caricatore sarà considerato responsabile ove venga accertata una violazione delle norme in tema di massa limite, sovraccarico e corretta sistemazione del carico a bordo dell'autocarro; al caricatore verranno di conseguenza applicate in solido con il conducente/vettore le sanzioni previste dal nuovo Codice della Strada.
Sono nulli e privi di effetti gli atti ed i comportamenti diretti a far gravare sul vettore le conseguenze economiche delle sanzioni applicate al caricatore in conseguenza della violazione delle norme sulla circolazione stradale.
Consiglio operativo: procedere alla pesatura dell'automezzo prima dell'uscita dallo stabilimento conservandone lo scontrino di pesatura, adottare tutte le misure di sicurezza atte alla corretta sistemazione del carico sull'automezzo, con l'aiuto/supervisione del conducente che conosce le caratteristiche dell'automezzo stesso (i pesi massimi ammessi sono descritti nel cap. 12).

5.2) IL COMMITTENTE CON CONTRATTO IN FORMA SCRITTA

- Responsabilità per irregolarità del vettore: il committente deve accertarsi che il vettore cui affida le merci sia regolare dal punto di vista dell'esercizio dell'attività, ovvero che sia provvisto del necessario titolo abilitativo senza violarne condizioni e limiti in esso prescritti; per il vettore straniero bisogna accertarsi che esso sia in possesso del titolo o delle condizioni che lo ammettano ad effettuare sul territorio italiano la prestazione di trasporto eseguita (trasporto internazionale o di cabotaggio). La sanzione a carico del committente va da euro 1549,37 ad euro 9.296,22, cui consegue la confisca delle merci trasportate mentre gli organi di polizia stradale procedono al sequestro delle stesse.
Consiglio operativo: richiedere al vettore documentazione idonea atta a dimostrare la sua regolarità (la documentazione idonea è descritta al cap. 12). Per i trasporti in regime di cabotaggio, consegnare al conducente l'apposito documento di accompagnamento e farsi sottoscrivere da quest'ultimo la dichiarazione di corretta esecuzione del trasporto (come descritto al cap. 8). Nel caso di un vettore italiano, richiedere anche il DURC di data non anteriore ai 3 mesi, ai fini della sua regolarità contributiva e previdenziale ai sensi dell'art. 83-bis della legge n. 133/08.

- Responsabilità per inosservanza normativa circolazione: quando al conducente vengono riscontrate violazioni sulla sagoma, peso limite, sovraccarico, limiti di velocità, tempi di guida e di riposo e sistemazione del carico, il committente è obbligato in concorso con il conducente qualora dalla documentazione contrattuale emergano modalità di esecuzione della prestazione di trasporto incompatibili con il rispetto della norme sulla circolazione stradale. In caso di mancata esibizione del contratto di trasporto in forma scritta da parte del conducente all'atto del controllo, l'autorità competente entro quindici giorni dalla contestazione richiede copia del contratto in forma scritta.

Sono nulli e privi di effetti gli atti ed i comportamenti diretti a far gravare sul vettore le conseguenze economiche delle sanzioni applicate al committente in conseguenza della violazione delle norme sulla circolazione stradale.

Consiglio operativo: all'interno del contratto, che deve contenere tutti gli elementi essenziali (ed aggiuntivi per i vettori stranieri), riportare una dicitura con la quale si specifica che il trasporto relativo al contratto in oggetto deve essere effettuato nel rispetto della normativa sulla circolazione stradale e sicurezza sociale (senza ovviamente riportare istruzioni che contrastino con queste, quali ad esempio tempi di riconsegna inadeguati rispetto alla distanza da percorrere o pesi trasportabili che eccedano la portata dell'automezzo o i limiti delle singole disposizioni nazionali od internazionali); i pesi massimi ammessi sono descritti al cap. 12. Sul ddt inserire una dicitura del committente con la quale si dichiara l'esistenza di un contratto di trasporto in forma scritta; è suggeribile indicare le istruzioni di trasporto anche su un documento separato, quando copia del contratto scritto non è presente a bordo. Per quanto riguarda i trasporti in regime di cabotaggio, avendo questi carattere di occasionalità, non possono essere regolati da contratti con pluralità di prestazioni.

5.3) IL COMMITTENTE CON CONTRATTO IN FORMA NON SCRITTA

- Responsabilità per inosservanza normativa circolazione stradale: quando al conducente vengono riscontrate violazioni ai limiti di velocità o il mancato rispetto dei tempi di guida e di riposo, l'autorità di controllo verifica la compatibilità delle istruzioni scritte fornite al vettore, in merito alla esecuzione della specifica prestazione di trasporto, con il rispetto della disposizione di cui è stata contestata la violazione. Le istruzioni devono trovarsi a bordo del veicolo e possono essere contenute in un documento cartaceo autonomo o sul ddt. In mancanza di tali istruzioni a bordo del veicolo, al committente ed al vettore si applicano le sanzioni pecuniarie previste per le violazioni contestate al conducente. Le stesse sanzioni sono altresì applicate al vettore ed al committente quando le istruzioni di trasporto sono incompatibili con il rispetto delle predette norme.

Consiglio operativo: riportare sul ddt o documento separato (viaggio nazionale) o nella lettera di vettura internazionale (viaggio internazionale) una dicitura del committente con la quale quest'ultimo dà istruzioni ad effettuare il trasporto per suo conto nel rispetto della normativa sulla circolazione stradale e sicurezza sociale.

- Responsabilità documentale/irregolarità del vettore: il committente deve accertarsi che il vettore cui affida le merci sia regolare dal punto di vista dell'esercizio dell'attività, ovvero che sia provvisto del necessario titolo abilitativo senza violarne condizioni e limiti in esso prescritti; per il vettore straniero bisogna accertarsi che esso sia in possesso del titolo o delle condizioni che lo ammettano ad effettuare sul territorio italiano la prestazione di trasporto eseguita (trasporto internazionale o di cabotaggio). La sanzione a carico del committente va da euro 1549,37 ad euro 9.296,22, cui consegue la confisca delle merci trasportate mentre gli organi di polizia stradale procedono al sequestro delle stesse.

Consiglio operativo: indicare nel ddt o nella lettera di vettura internazionale (o su altra documentazione) il numero di iscrizione all'Albo nazionale autotrasportatori, nel caso

di vettore italiano; per un vettore comunitario (nel caso di un trasporto internazionale) annotare sulla CMR il numero di licenza comunitaria.

Per un vettore straniero, non obbligato all'iscrizione all'Albo, acquisire la documentazione atta a dimostrare la sua regolarità all'effettuazione della prestazione di trasporto sul territorio italiano, anche per viaggi internazionali. La documentazione idonea è spiegata al cap. 12. Per i trasporti in regime di cabotaggio, consegnare al conducente l'apposito documento di accompagnamento e farsi sottoscrivere da quest'ultimo la dichiarazione di corretta esecuzione del trasporto (come descritto al cap. 8).

Nel caso di un vettore italiano, richiedere anche il DURC di data non anteriore ai 3 mesi, ai fini della sua regolarità contributiva e previdenziale ai sensi dell'art. 83-bis della legge n. 133/08

5.4) IL PROPRIETARIO DELLE MERCI (NON COMMITTENTE O CARICATORE) IN PRESENZA DI CONTRATTO IN FORMA SCRITTA STIPULATO DAL COMMITTENTE DEL TRASPORTO

- Responsabilità per irregolarità del vettore: il proprietario delle merci (non committente o caricatore) deve farsi parte diligente nell'accertarsi tramite il committente del servizio di trasporto, che il vettore cui vengono affidate le merci sia regolare dal punto di vista dell'esercizio dell'attività, ovvero che sia provvisto del necessario titolo abilitativo senza violarne condizioni e limiti in esso prescritti; per il vettore straniero bisogna avere la certezza che esso sia in possesso del titolo o delle condizioni che lo ammettano ad effettuare sul territorio italiano la prestazione di trasporto eseguita (trasporto internazionale o di cabotaggio). La sanzione a carico del proprietario delle merci va da euro 1549,37 ad euro 9.296,22, cui consegue la confisca delle merci trasportate mentre gli organi di polizia stradale procedono al sequestro delle stesse.
Consiglio operativo: richiedere al committente del servizio di trasporto documentazione idonea atta a dimostrare la regolarità del vettore. La documentazione idonea è descritta nel cap. 12.
- Responsabilità per inosservanza normativa circolazione: quando al conducente vengono riscontrate violazioni sulla sagoma, peso limite, sovraccarico, limiti di velocità, tempi di guida e di riposo e sistemazione del carico, il proprietario delle merci (non committente o caricatore) è obbligato in concorso con il conducente qualora dalla documentazione contrattuale emergano modalità di esecuzione della prestazione di trasporto incompatibili con il rispetto della norme sulla circolazione stradale. Sono nulli e privi di effetti gli atti ed i comportamenti diretti a far gravare sul vettore le conseguenze economiche delle sanzioni applicate al proprietario delle merci in conseguenza della violazione delle norme sulla circolazione stradale.
Consiglio operativo: può essere utile accertarsi che all'interno del contratto di trasporto stipulato tra il vettore ed il committente, contratto che tra l'altro deve contenere tutti gli elementi essenziali (ed aggiuntivi per i vettori stranieri), sia riportata una dicitura con la quale si specifichi che il trasporto relativo al contratto in oggetto deve essere effettuato nel rispetto della normativa sulla circolazione stradale e sicurezza sociale (senza ovviamente che siano riportate istruzioni che contrastino con queste, quali ad esempio tempi di riconsegna inadeguati rispetto alla distanza da percorrere o pesi trasportabili che eccedano la portata dell'automezzo o i limiti delle singole disposizioni nazionali od internazionali); il proprietario delle merci non dovrà a sua volta fornire istruzioni di trasporto che contrastino con il medesimo rispetto della normativa sulla circolazione stradale e sicurezza sociale.

Non sono previste responsabilità del proprietario delle merci (non committente o caricatore) in assenza di contratto in forma scritta stipulato dal committente del trasporto.

6) I TEMPI DI ATTESA AI FINI DEL CARICO E DELLO SCARICO

Nell'art. 6-bis del D. Lgs. n. 286/05 (a seguito delle ultime modifiche intervenute) è previsto che nel contratto scritto venga indicato il periodo di franchigia, connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, da calcolarsi dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce, che non può essere superiore alle due ore di attesa sia per il carico che lo scarico.

Per questo, il committente è tenuto a fornire al vettore delle indicazioni scritte circa il luogo e l'orario in cui sono previste le operazioni di carico o di scarico, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico.

Il committente è tenuto a corrispondere al vettore un indennizzo per il superamento del periodo di franchigia, fermo restando il diritto di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile; tale indennizzo è dovuto per ogni ora o frazione di ora di ritardo nelle operazioni ed è commisurato al costo orario del lavoro e del fermo veicolo, che devono essere definiti dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto.

Da ciò si può derogare solo nell'ambito degli accordi volontari di settore fra organizzazioni dei vettori e quelle della committenza.

Anche in caso di contratti di trasporto stipulati in forma verbale, il periodo di franchigia connesso alla sosta dei veicoli in attesa di carico o di scarico, non può essere superiore alle due ore di attesa per il carico e due ore per lo scarico.

La definizione della docorrenza dei tempi di franchigia in relazione alle diverse tipologie dei luoghi di carico e scarico e le modalità di cadenzamento dell'accesso dei veicoli a tali luoghi sono state stabilite che decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 24 marzo 2011 mentre l'Osservatorio per le attività dell'autotrasporto, nella sua seduta del 12 aprile 2011, ha fissato in euro 40 orari, l'ammontare dell'indennizzo per supero dei tempi in franchigia.

Consiglio operativo: prevedere già in sede di contratto di compravendita tra venditore (committente del servizio di trasporto) e cliente (destinatario della merce) una specifica disposizione relativamente ai tempi di carico/scarico ed alla possibilità del venditore/committente (che effettua il diretto pagamento dell'indennizzo al vettore) di esercitare azione di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile del superamento delle due ore di franchigia.



7) LE NORME SULLA SUB-VEZIONE

Con la legge di stabilità 2015, legge 23 dicembre 2014 n. 190 che ha modificato il D. Lgs. n. 286/05, sono state introdotte delle modifiche alla disciplina della sub-vezione nel settore dell'autotrasporto merci in conto terzi.

Viene ora definito come sub-vettore l'impresa di autotrasporto merci iscritta all'apposito Albo oppure l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio in territorio italiano, che svolga un servizio di trasporto su incarico di altro vettore.

Il nuovo articolo 6-ter sulla sub-vezione, introdotto nel D. Lgs. n. 286/05, prevede che dal 1° gennaio 2015 il vettore venga ad assumere gli oneri del committente circa la regolarità del sub-vettore; quest'ultimo non può a sua volta affidare ad altri la prestazione di trasporto, pena la nullità del contratto, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite, assumendosi inoltre le responsabilità in caso di inadempimento degli obblighi fiscali, retributivi, contributivi ed assicurativi del reale esecutore del trasporto.

Per le imprese che effettuano trasporti di collettame con raggruppamento di più partite e spedizioni, ciascuna di peso non superiore ai 50 q. e rottura del carico, è ammessa la prestazione di uno o più sub-vettori dopo ogni rottura di carico.

Il vettore che non esegue il controllo sulla regolarità del sub-vettore, è obbligato in solido con quest'ultimo entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali ed i premi assicurativi agli enti competenti, dovuti limitatamente alle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto; resta invece escluso qualsiasi obbligo per le sanzioni amministrative di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento.



8) I TRASPORTI IN REGIME DI CABOTAGGIO

Dal 1° maggio 2009, nuovi Paesi dell'Unione europea sono stati ammessi all'effettuazione di viaggi in regime di cabotaggio all'interno dell'Italia, ovvero viaggi effettuati da vettori in conto terzi comunitari ed a ciò abilitati tra due località italiane (carico e scarico in località italiane).

Essi sono: Polonia, Ungheria, Lituania, Estonia, Lettonia, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca; si aggiungono ai nuovi membri UE che lo potevano fare fin dal 1° maggio 2004, quali Malta, Cipro e Slovenia, nonché ai rimanenti 15 membri dell'Unione europea, a ciò autorizzati già da diversi anni (Austria, Germania, Francia, ecc.).

I trasporti in regime di cabotaggio non devono essere effettuati con continuità e sistematicità e devono rispondere al requisito della temporaneità, nell'ambito di una attività che deve rispettare il principio della libera concorrenza tra imprese vettoriali (italiane e straniere) senza creare ingiustificate distorsioni.

I vettori di Bulgaria e Romania sono stati ammessi a fare viaggi in regime di cabotaggio dal 1° gennaio 2012; i vettori della Croazia, nuovo stato membro UE dal 1° luglio 2013 non sono invece ammessi ai viaggi di cabotaggio per un periodo transitorio di due anni+due anni. Nessun vettore extracomunitario (Svizzera compresa) è invece ammesso a tale regime, eccetto quelli dello spazio economico europeo (Norvegia, Liechtenstein ed Islanda).

Con il regolamento (CE) n. 1072/2009, valido dal 14 maggio 2010, l'Unione europea ha stabilito nuove disposizioni concernenti l'esecuzione all'interno degli Stati membri dell'attività di cabotaggio stradale di merci; questo regolamento determina quindi l'uniformità normativa in tutti gli Stati UE che fino a prima del 14 maggio 2010 con proprie disposizioni interne avevano creato autonome normative, creando quindi disparità di trattamento; tutte le vecchie disposizioni nazionali sono cessate con il 13 maggio 2010 e per l'Italia questo ha significato la perdita di validità del DM 3 aprile 2009 che, ad esempio, aveva stabilito solo due viaggi di cabotaggio all'interno dell'Italia contro i 3 oggi previsti dalle nuove disposizioni comunitarie.

Il regolamento (CE) n. 1072/2009, valido come detto dal 14 maggio 2010, prevede che le imprese vettoriali comunitarie abilitate sono autorizzate ad eseguire con lo stesso veicolo fino a tre trasporti di cabotaggio successivi ad un trasporto internazionale (con carico di merce) verso l'Italia, dopo aver consegnato in territorio italiano, le merci trasportate nel corso del trasporto internazionale (viaggio a carico); l'ultimo scarico relativo ad un trasporto di cabotaggio, prima di lasciare il territorio italiano, deve aver luogo entro un termine di sette giorni dall'ultimo scarico in Italia, relativo al trasporto internazionale in entrata (in alternativa, un solo viaggio di cabotaggio entro tre giorni dall'ingresso a vuoto in Italia, comunque consecutivo ad un viaggio internazionale).

A bordo del veicolo che effettua il trasporto di cabotaggio si deve trovare la copia conforme della licenza comunitaria, la documentazione che provi il trasporto internazionale nel corso del quale si è raggiunto il territorio italiano (lettera di vettura internazionale, c.d. Cmr, sulla quale, ai fini del controllo in oggetto, farà fede la data di avvenuta consegna al destinatario italiano della merce proveniente dall'estero), nonché per ogni trasporto di cabotaggio in seguito effettuato, un documento che riporti almeno: il nome, l'indirizzo e la firma del mittente; il nome, l'indirizzo e la firma del trasportatore; il nome e l'indirizzo del destinatario, nonché la sua firma e la data del passaggio di consegna delle merci e il luogo di consegna previsto; la denominazione corrente della natura delle merci e la modalità di imballaggio e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta nonché il numero dei colli, i contrassegni speciali ed i numeri riportati su di essi; la massa lorda o la quantità altrimenti espressa delle merci; il numero di targa del veicolo a motore e del rimorchio.

Secondo le disposizioni fiscali italiane, a carico del vettore comunitario in regime di cabotaggio non vige nessun obbligo di fatturazione con Iva, tanto che varrà il principio del reverse charge.

Per quanto riguarda la massa complessiva a pieno carico del veicolo in regime di cabotaggio, questa non devono superare quella indicata sulla carta di circolazione del veicolo (art. 167 del nuovo Codice della Strada) e quindi bisogna tenere conto del valore del peso di immatricolazione all'interno del Paese di residenza del vettore: solo a titolo di

esempio, 40 t. in Austria, Slovenia, Germania, Francia; 44 t. in Belgio. A fronte di questi pesi, sempre secondo il nuovo Codice della Strada, vale la tolleranza del 5%.

Per quanto riguarda il documento che deve scortare il viaggio di cabotaggio, in assenza di indicazioni contrarie e tenuto conto del tipo di informazioni che vi devono essere indicate, si ha ragione di ritenere che esso debba essere predisposto dal mittente italiano e consegnato al vettore comunitario abilitato al cabotaggio: per mittente, si deve intendere chi ha stipulato il contratto di trasporto con il vettore (cioè il committente), richiedendo la sua prestazione di trasporto, figura che può non coincidere con quella del caricatore, che è l'impresa che si limita alla consegna della merce al vettore.

Ai fini dell'obbligo del documento per i trasporti di cabotaggio, potrebbe essere utilizzato il ddt (emesso per fini fiscali) integrandolo di tutti gli elementi obbligatori sopra specificati e necessari per individuare il trasporto di cabotaggio: questa soluzione è tuttavia valida quando il mittente ed il caricatore sono la stessa azienda. Anche il documento di cabotaggio dovrà recare le istruzioni di trasporto.

Se invece il caricatore non è anche mittente, il primo dovrà farsi trasmettere dal suo cliente italiano (acquirente delle merci e mittente del trasporto) il relativo documento debitamente firmato e completo di tutti gli elementi sopra indicati, in modo da consegnarlo al conducente.

- **Responsabilità per irregolarità:** il regolamento (CE) n. 1072/2009 stabilisce che l'esecuzione dei trasporti di cabotaggio, salvo quanto altrimenti disposto dalla normativa comunitaria, alle disposizioni legislative in vigore nello Stato membro ospitante: come tale, le violazioni relative ai trasporti di cabotaggio sono sanzionate in base alle vigenti disposizioni nazionali e comunitarie in materia di trasporto stradale.

Ciò è quindi da intendersi secondo le disposizioni previste dal D. Lgs. n. 286/05, distinguendo quindi le situazioni di contratto scritto oppure non scritto, di semplice caricatore o anche committente (mittente) del servizio di trasporto di cabotaggio.

In particolare, per le irregolarità del vettore ad eseguire viaggi di cabotaggio in Italia, il caricatore ed il mittente (con o senza contratto scritto) possono essere sanzionati con una ammenda da euro 1.549,37 ad euro 9.296,22, cui consegue la confisca delle merci trasportate mentre gli organi di polizia stradale procedono al sequestro delle stesse.

Il caricatore (anche quando si identifica nella figura nel mittente) sarà poi responsabile della corretta sistemazione del carico e dell'eventuale sovraccarico, in solido con il conducente/vettore; per il mittente (più noto come committente), a secondo che stipuli il contratto in forma non scritta o in forma scritta, gli verranno imputate le sanzioni previste dal nuovo Codice della Strada quando al conducente vengono riscontrate violazioni sulla sagoma e peso limite, sovraccarico, limiti di velocità, tempi di guida, in concorso con il conducente qualora dalla documentazione contrattuale emergano modalità di esecuzione della prestazione di trasporto incompatibili con il rispetto della norma sulla circolazione stradale.

Il mittente (committente) che non compila il documento di trasporto o lo compila in modo non veritiero o incompleto, viene punito con il pagamento di una sanzione pecuniaria da euro 600 ad euro 1.800; il vettore privo di documento di cabotaggio viene sanzionato con una multa da euro 40 ad euro 120, nonché il fermo amministrativo del veicolo che verrà restituito al conducente solo dopo che è stato esibito il documento di cabotaggio.

Consiglio operativo: si propongono alcuni suggerimenti operativi per cautelare le aziende cariatrici/committenti italiane che volessero usufruire di prestazioni di trasporto interne per il tramite di vettori comunitari abilitati al cabotaggio:

1) è necessario prima di tutto controllare il possesso della licenza comunitaria, presente a bordo di ogni veicolo in copia conforme e riconoscibile perché sul frontespizio riporta la sigla automobilistica dello Stato di appartenenza del vettore – (A) per l'Austria, ad esempio; 2) per evitare di incaricare/caricare un vettore oltre i 7 giorni dall'ultima data di scarico del viaggio internazionale estero-Italia (a carico), bisogna controllare che sulla lettera di vettura internazionale presente a bordo del veicolo (c.d. Cmr, "Frachtbrief-Transport Dokument" in tedesco, "International

Consignment Note” in inglese, “Mednarodni tovorni list” in sloveno), alla casella n. 24 (ultima in basso a destra della Cmr, che indica la data di avvenuto ricevimento da parte del destinatario italiano della merce ricevuta dall'estero) non figuri una data posteriore superiore a 7 giorni, nel caso in cui il trasporto di cabotaggio che viene affidato al vettore comunitario possa essere concluso entro la stessa giornata di carico (se invece per fare il viaggio nazionale necessitano due giorni, la predetta data posteriore non deve essere superiore a 6 giorni).

Le disposizioni comunitarie sul cabotaggio ammettono solo tre viaggi interni successivi al trasporto internazionale (a carico) in ingresso in Italia ed entro 7 giorni dallo scarico della merce in ingresso in Italia; al fine di evitare di caricare su un vettore comunitario che sta facendo viaggi in cabotaggio successivi ai tre ammessi (anche se entro i 7 giorni sopra spiegati), situazione alquanto difficile da controllare da parte del mittente/caricatore in quanto i documenti di scorta (sopra indicati) potrebbero essere facilmente occultati dal conducente, è suggeribile a titolo cautelare la soluzione di far firmare al conducente una dichiarazione nella quale questo attesti di non stare facendo un quarto viaggio in regime di cabotaggio, dichiarazione da conservare assieme alla fotocopia della licenza comunitaria (nel caso di semplice caricatore) ed anche alla fotocopia della carta di circolazione ed alla dichiarazione di esecuzione del trasporto nel rispetto della normativa sulla circolazione stradale e sicurezza sociale per il mittente senza contratto scritto; la documentazione citata dovrà essere prodotta a dimostrazione della correttezza aziendale di fronte a possibili richieste delle autorità di controllo a fronte di violazioni riscontrate al vettore comunitario.

In alternativa all'ingresso in Italia a carico, la norma comunitaria ammette un solo viaggio di cabotaggio entro tre giorni dalla data in cui il veicolo è entrato a vuoto in Italia, comunque consecutivo ad un viaggio internazionale.

Il mittente (committente) dovrà assicurarsi di consegnare al conducente/vettore il documento di cabotaggio.

In calce alla presente guida, si propone la dichiarazione ai fini del trasporto di cabotaggio, redatta in lingua italiana, tedesca ed inglese (a seconda della lingua che risulta più comprensibile al conducente).



9) IL RISARCIMENTO PER DANNI, PERDITE ED AVARIE DELLE MERCI TRASPORTATE

- Nuovi limiti di risarcimento: dal 28 febbraio 2006, la legge n. 450/85 che in precedenza regolava i limiti di risarcimento in caso di danni, perdita o avaria delle merci trasportate in viaggi nazionali, viene abrogata nella sua interezza, sostituita dalle disposizioni previste dall'art. 1696 del Codice Civile.

Trasporti nazionali: da questa data, il limite di risarcimento dovuto dal vettore non potrà essere superiore ad un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata, limite valido sia per i trasporti a carico completo che per le piccole partite.

Trasporti internazionali: vengono applicate le disposizioni della Convenzione Cmr di Ginevra che prevedono un risarcimento pari a circa 10 euro (cioè 8,33 diritti speciali di prelievo, che hanno un loro valore di conversione in euro: 1 euro=0,85 DSP), per ogni chilogrammo di peso lordo mancante.

Il vettore non potrà comunque mai avvalersi di queste limitazioni alla sua responsabilità qualora i danni siano determinati da dolo o colpa grave del vettore stesso o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.

Consiglio operativo: nel caso in cui i limiti di risarcimento non coprano totalmente l'effettivo valore della merce trasportata, richiedere al vettore l'applicazione di una "polizza assicurativa per conto di ..." in grado di assicurare anche il differenziale di valore tra quanto coperto dalla "polizza vettoriale" e l'effettivo valore della merce trasportata.



10) LA TARIFFA PER IL TRASPORTO (LIBERTA' NEGOZIALE)

Dal 28 febbraio 2006, le tariffe obbligatorie a forcella sono state abolite ed è entrata in vigore la libera contrattazione del prezzo per i trasporti nazionali (questa possibilità valeva inizialmente solo per i contratti redatti in forma scritta, come previsto dall'art. 83-bis della legge n. 133/08; dal 13 giugno 2011, anche per i contratti redatti in forma scritta, in funzione di quanto previsto dalla legge n. 127/10, è stata poi imposta l'applicazione obbligatoria della tariffa minima di garanzia (poi denominati costi minimi di esercizio), eccetto per i trasporti entro i 100 km. giornalieri per i quali continuava a valere la libera contrattazione tra le parti), fino al 31 dicembre 2014. Dal 1° gennaio 2015, per effetto della legge n. 190/14 di modifica dell'art. 83-bis della legge n. 133/08, è stata ripristinata la libertà di negoziazione tra le parti del corrispettivo del trasporto, sia nei contratti scritti che in quelli verbali.

Viene in ogni caso precisato nel testo di legge che si deve comunque tener conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale

A tal fine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenendo conto delle rilevazioni ufficiali del prezzo medio del gasolio per autotrazione, pubblicherà dei valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi.

Nel caso in cui il contratto abbia per oggetto prestazioni di trasporto da effettuare in un arco temporale eccedente i trenta giorni, la parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali, così come individuata nel contratto o nelle fatture emesse con riferimento alle prestazioni effettuate dal vettore nel primo mese di vigenza dello stesso, è adeguata sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio da autotrazione, dove tali variazioni superino del 2% il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato. Tale adeguamento viene effettuato anche in relazione alle variazioni delle tariffe autostradali italiane.

Per i trasporti internazionali, la libera contrattazione del prezzo è già in vigore dal 1990.



11) ENTRATA IN VIGORE DELLE NUOVE NORMATIVE

Le disposizioni previste dal D. Lgs. n. 286/05 (e successive modifiche) hanno la seguente tempistica di entrata in vigore, con riferimento ai temi trattati dalla presente guida:

- forma dei contratti dal 24 gennaio 2006;
- integrazione forma dei contratti e data certa dal 31 gennaio 2009;
- responsabilità dei soggetti coinvolti nel trasporto dal 24 gennaio 2006;
- nuovi limiti di risarcimento per perdite o danni dal 28 febbraio 2006;
- liberalizzazione tariffaria (per tutti i contratti) dal 28 febbraio 2006 fino al 31 dicembre 2008; poi dal 1° gennaio 2015;
- liberalizzazione tariffaria solo per contratti scritti (*) dal 1° gennaio 2009 fino al 12 giugno 2011;
- applicazione tariffa minima di garanzia contratti scritti (**) dal 13 giugno 2011 fino al 31 dicembre 2014;
- modifiche al D. Lgs. n. 286/05 (D. Lgs. n. 214/08) dal 31 gennaio 2009;
- modifiche al D. Lgs. n. 286/05 (Legge n. 127/10) dal 12 agosto 2010;
- modifiche al D. Lgs. n. 286/05 (Legge n. 190/14) dal 1° gennaio 2015;
- nuove disposizioni sui trasporti di cabotaggio dal 14 maggio 2010;
- obbligo della scheda di trasporto nei trasporti nazionali dal 19 luglio 2009 fino al 31 dicembre 2014;
- norme sulla sub-vezione dal 1° gennaio 2015.

(*) A seguito della mancata definizione dei costi minimi di sicurezza.

(**) Poi denominati costi minimi di esercizio.



12) GLI ELEMENTI DI CONTROLLO (TITOLI E PESI) CIRCA LA REGOLARITA' DI UN VETTORE NAZIONALE O ESTERO

- Esecuzione della prestazione di trasporto da parte di un vettore italiano:
 - per i viaggi nazionali: iscrizione all'Albo degli autotrasportatori merci in conto terzi;
 - per i viaggi intracomunitari: possesso della licenza comunitaria (oltre all'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori merci in conto terzi);
 - per i viaggi internazionali: possesso di licenza comunitaria, nonché del permesso bilaterale di ingresso nello stato straniero di destino della spedizione o di autorizzazione Cemt (oltre all'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori merci in conto terzi);
 - da parte del committente, richiedere sempre il DURC di data non anteriore ai 3 mesi, ai fini della regolarità contributiva e previdenziale di cui all'art. 83-bis, legge n. 133/08 e successive modifiche ed integrazioni.
- Esecuzione della prestazione di trasporto da parte di vettore straniero comunitario:
 - per i viaggi internazionali in ambito intracomunitario: possesso della licenza comunitaria (sull'automezzo presente in copia conforme);
 - per i viaggi internazionali in ambito extracomunitario: possesso della licenza comunitaria (sull'automezzo presente in copia conforme) e di autorizzazione Cemt valida per l'Italia e per il paese di carico/scarico;
 - per i viaggi interni all'Italia effettuati da tutti i vettori dell'Unione Europea (comprese Bulgaria e Romania dal 1° gennaio 2012, ma esclusa la Croazia), nonché dei Paesi SEE, quali Norvegia, Liechtenstein e Islanda (viaggi in regime di cabotaggio): possesso della licenza comunitaria (sull'automezzo presente in copia conforme), esecuzione di massimo 3 viaggi di cabotaggio successivi ad un trasporto internazionale, dove l'ultimo scarico relativo al trasporto di cabotaggio, prima di lasciare il territorio italiano, deve aver luogo entro 7 giorni dall'ultimo scarico in Italia relativo al trasporto internazionale in entrata (controllare il campo 24 della Cmr relativo al trasporto internazionale in ingresso). Per le prescrizioni ed i suggerimenti sul cabotaggio, consultare il cap. 8.
- Esecuzione della prestazione di trasporto da parte di vettore straniero extracomunitario:
 - per i viaggi internazionali in ambito intracomunitario: possesso dell'autorizzazione Cemt valida per l'Italia e per il paese di carico/scarico;
 - per i viaggi internazionali verso/da lo stato extracomunitario di residenza del vettore: possesso di valido permesso di ingresso in Italia di tipo bilaterale;
 - per i viaggi internazionali verso/da stati extracomunitari non di residenza del vettore: possesso di autorizzazione Cemt;
 - per i viaggi interni all'Italia: situazione non ammessa (vietata), eccetto Stati SEE (Norvegia, Liechtenstein, Islanda).
- Pesi:
 - con un vettore italiano, viaggio nazionale, per un autoarticolato/autotreno a 5 o più assi, in regime ordinario, non si possono superare le 44 t. (con 5% di tolleranza); in viaggio internazionale, 40 t. senza tolleranza;
 - per un vettore straniero (comunitario o extracomunitario), in viaggio internazionale, 40 t. senza tolleranza e comunque non può mai essere superato il peso di omologazione dell'automezzo; per un viaggio di cabotaggio, con vettori dell'Unione europea abilitati, non può essere superato il peso di immatricolazione dell'automezzo indicato sulla carta di circolazione (in genere 40 t.), con 5% di tolleranza.

In allegato alla guida sono riportati dei fac-simili del fronte di una licenza comunitaria (copia conforme), di un permesso bilaterale, di una autorizzazione Cemt e la dichiarazione per il mittente/caricatore in caso di trasporti di cabotaggio.

Decreto legislativo 21 novembre 2005 n. 286, modificato dal decreto legislativo 22 dicembre 2008 n. 214, dalla legge n. 96/10, dalla legge n. 120/10, dalla legge n. 127/10, dalla legge n. 10/11 e dalla legge n. 190/14.

Testo integrato

Capo I

Riassetto normativo dell'attività di autotrasporto
di merci per conto di terzi

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visto l'articolo 1, comma 1, lettera b), e l'articolo 2, comma 1, lettere a), b), c) e d), e comma 2, lettera b), della legge 1° marzo 2005, n. 32;

Vista la legge 18 aprile 2005, n. 62, ed in particolare l'articolo 1, commi 1 e 3, e l'allegato B;

Vista la direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o di passeggeri;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante nuovo codice della strada, e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, concernente regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, e successive modificazioni;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 16 settembre 2005;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni V, IX e XIV della Camera dei deputati;

Considerato che le competenti Commissioni del Senato non hanno espresso il parere nel termine previsto dall'articolo 1, comma 3, della legge 18 aprile 2005, n. 62;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 18 novembre 2005;

Sulla proposta dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per le politiche comunitarie, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e delle attività produttive;

Emana il seguente decreto legislativo:

Art. 1 **Finalità**

1. Il presente Capo ha per oggetto la liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi ed il contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei servizi di autotrasporto di merci per conto di terzi, in attuazione della delega di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b), della legge 1° marzo 2005, n. 32, sulla base dei principi e criteri direttivi generali previsti dall'articolo 2, comma 1 e dei principi e criteri direttivi specifici previsti dall'articolo 2, comma 2, lettera b), della medesima legge.

Art. 2 **Definizioni**

1. Ai fini del presente Capo, si intende per:

- a) attività di autotrasporto, la prestazione di un servizio, eseguita in modo professionale e non strumentale ad altre attività, consistente nel trasferimento di cose di terzi su strada mediante autoveicoli, dietro il pagamento di un corrispettivo;
- b) vettore, l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada; «Si considera vettore anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi associata a una cooperativa, aderente a un consorzio o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce»;
- c) committente, l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore; « Si considera committente anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto»;
- d) caricatore, l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto;
- e) proprietario della merce, l'impresa o la persona giuridica pubblica che ha la proprietà delle cose oggetto dell'attività di autotrasporto al momento della consegna al vettore;
- «e-bis) sub-vettore, l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata a eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale nel territorio italiano, che, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore»;

Art. 3 Superamento tariffe obbligatorie

1. A decorrere dal 28 febbraio 2006, ovvero dalla data di entrata in vigore dei decreti dirigenziali di cui agli articoli 6, 11 e 12, se anteriore, è abrogato il sistema delle tariffe obbligatorie a forcilla per l'esercizio dell'attività di autotrasporto, di cui al titolo terzo della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni.
2. Dalla data di cui al comma 1, la determinazione del corrispettivo per l'esecuzione dei servizi di autotrasporto è regolata dall'articolo 4 e sono abrogate le seguenti norme:
 - a) il titolo terzo della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni;
 - b) l'ultimo comma dell'articolo 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298;
 - c) l'articolo 1 della legge 22 agosto 1985, n. 450, e successive modificazioni;
 - d) gli articoli 2, 3 e 4 del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162;
 - e) il decreto del Presidente della Repubblica 9 gennaio 1978, n. 56;
 - f) il decreto del Ministro dei trasporti in data 18 novembre 1982, e successive modificazioni, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 342 del 14 dicembre 1982;
 - g) il decreto del Ministro dei trasporti in data 22 dicembre 1982, e successive modificazioni, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 356 del 29 dicembre 1982;
 - h) il decreto del Ministro dei trasporti in data 1° agosto 1985, e successive modificazioni, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 198 del 23 agosto 1985.
3. Sono comunque abrogate le disposizioni incompatibili con la disciplina del presente decreto legislativo.

Art. 4

Contrattazione dei prezzi

1. A decorrere dal 28 febbraio 2006, ovvero dalla data di entrata in vigore dei decreti dirigenziali di cui agli articoli 6, 11 e 12, se anteriore, i corrispettivi per i servizi di trasporto di merci su strada sono determinati dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto di trasporto.
2. Sono nulle le clausole dei contratti di trasporto che comportano modalità e condizioni di esecuzione delle prestazioni contrarie alle norme sulla sicurezza della circolazione stradale.

Art. 5

Accordi volontari

1. Le organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto possono stipulare accordi di diritto privato, nell'interesse delle imprese rispettivamente associate, al fine di regolare i relativi rapporti contrattuali sulla base della normativa in materia di sicurezza della circolazione e di sicurezza sociale.
2. Elementi essenziali degli accordi di cui al presente articolo sono:
 - a) indicazione della categoria merceologica alla quale sono applicabili;
 - b) previsione della obbligatorietà della forma scritta dei contratti di trasporto stipulati in conformità degli accordi stessi;
 - c) previsione dell'obbligo di subordinare la stipula dei contratti alla condizione del regolare esercizio, da parte del vettore, dell'attività di autotrasporto;
 - d) previsione della responsabilità soggettiva del vettore e, se accertata, del committente, del caricatore e del proprietario della merce, nei termini di cui alla legge 1° marzo 2005, n. 32, articolo 2, comma 2, lettera b), numero 3), nei casi di violazione della normativa in materia di sicurezza della circolazione, con particolare riguardo a quelle relative al carico dei veicoli, ai tempi di guida e di riposo dei conducenti e alla velocità massima consentita;
 - e) previsione della dichiarazione, da parte dell'impresa di autotrasporto, con riferimento all'operato dei suoi conducenti, dell'osservanza dei contratti collettivi ed individuali di lavoro, della normativa in materia previdenziale ed assistenziale, e di quella in materia di autotrasporto di merci per conto di terzi, nonché per la perdita, i danni o l'avaria delle merci trasportate;
 - f) durata predeterminata, comunque non superiore al triennio, con possibilità di proroga tacita, salvo disdetta da comunicarsi entro un congruo periodo di tempo anteriore alla scadenza;
 - g) individuazione di organismi, composti da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle associazioni dei vettori e di quelle degli utenti, per la verifica sulla corretta applicazione degli accordi;
 - h) ricorso, in caso di controversie relative agli accordi, ad un tentativo di conciliazione, prima di procedere ad azioni sindacali, affidato ad un soggetto nominato dalle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
3. Gli accordi volontari di cui al presente articolo possono prevedere l'adozione di un indice di riferimento per la variazione annuale dei costi, con particolare riguardo all'andamento del costo del carburante, al fine di consentire lo scambio di informazioni sensibili fra le parti.
4. Gli accordi entrano in vigore dieci giorni dopo la notifica degli stessi, da effettuarsi a cura delle organizzazioni firmatarie, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
5. Gli accordi collettivi nazionali di settore, stipulati, ai sensi della disciplina tariffaria dettata dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e relative disposizioni attuative, prima della data di entrata in vigore dei decreti dirigenziali di cui agli articoli 6, 11 e 12, mantengono la loro validità fino alla scadenza indicata negli stessi, e comunque non oltre il 31 dicembre 2006.

Art. 6

Forma dei contratti

1. Il contratto di trasporto di merci su strada è stipulato, di regola, in forma scritta e, comunque, con data certa per favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti fra i contraenti, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

2. Con decreto dirigenziale della competente struttura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono determinati modelli contrattuali tipo per facilitare l'uso della forma scritta dei contratti di trasporto di merci su strada.

3. Elementi essenziali dei contratti stipulati in forma scritta sono:

- a) nome e sede del vettore e del committente e, se diverso, del caricatore;
- b) numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi;
- c) tipologia e quantità della merce oggetto del trasporto, nel rispetto delle indicazioni contenute nella carta di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto stesso;
- d) corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento;
- e) luoghi di presa in consegna della merce da parte del vettore e di riconsegna della stessa al destinatario;
- e-bis) i tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata.

4. Elementi eventuali dei contratti stipulati in forma scritta sono:

- a) termini temporali per la riconsegna della merce;
- b) istruzioni aggiuntive del committente o dei soggetti di cui alla lettera a) del comma 3.

5. Per i trasporti eseguiti in regime di cabotaggio stradale, il contratto di autotrasporto deve contenere gli elementi di cui al comma 3 ed alla lettera a) del comma 4, nonché gli estremi della licenza comunitaria e di ogni altra eventuale documentazione prevista dalle vigenti disposizioni.

6. In assenza di anche uno degli elementi indicati al comma 3, il contratto di trasporto si considera non stipulato in forma scritta.

«Art. 6-bis.

(Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia).

1. Nel contratto scritto è indicato il periodo di franchigia, connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, da calcolarsi dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce, che non può essere superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico. A tal fine, il committente è tenuto a fornire al vettore indicazioni scritte circa il luogo e l'orario in cui sono previste le operazioni di carico o di scarico, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico.

2. Il committente è tenuto a corrispondere al vettore un indennizzo per il superamento del periodo di franchigia di cui al comma 1, fermo restando il diritto di esercitare l'azione di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile. Tale indennizzo è dovuto per ogni ora o frazione di ora di ritardo nelle operazioni, ed è commisurato al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo, come definiti in sede di Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 6, comma 1, lettera g), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

3. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano in caso di diverse pattuizioni fra le parti, basate sugli accordi volontari fra le organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, di cui all'articolo 83-bis, comma 16, del decreto

legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e organizzazioni associative di utenti dei servizi di trasporto, con particolare riferimento alle operazioni di carico e scarico nelle strutture della grande distribuzione e dedicate alla movimentazione delle merci nelle aree urbane, e su specifici accordi di programma con le amministrazioni e gli enti competenti per quanto riguarda attività di auto trasporto connesse alla movimentazione delle merci nei porti, negli interporti e nei terminali ferroviari, promossi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. In caso di contratti non stipulati in forma scritta, il periodo di franchigia connesso alla sosta dei veicoli in attesa di carico o di scarico, non può essere complessivamente superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico, e si applicano le altre disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3.

5. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità applicative delle disposizioni di cui ai commi da 1 a 4, con particolare riguardo alla definizione della decorrenza dei tempi di franchigia in relazione alle diverse tipologie dei luoghi di carico e scarico, alle modalità di cadenzamento dell'accesso dei veicoli a tali luoghi»;

Art. 6-ter (Disciplina della sub-vettura)

1. Il vettore incaricato della prestazione di un servizio di trasporto può avvalersi di sub-vettori nel caso in cui le parti concordino, alla stipulazione del contratto o nel corso dell'esecuzione dello stesso, di ricorrere alla sub-vettura. Il vettore assume gli oneri e le responsabilità gravanti sul committente connessi alla verifica della regolarità del sub-vettore, rispondendone direttamente ai sensi e per gli effetti del comma 4-ter dell'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni.

2. In mancanza dell'accordo di cui al comma 1, in caso di affidamento da parte del vettore di eventuale sub-vettura il contratto può essere risolto per inadempimento, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite.

3. Il sub-vettore non può a sua volta affidare ad altro vettore lo svolgimento della prestazione di trasporto. In caso di violazione di tale divieto il relativo contratto è nullo, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite. In tal caso il sub-vettore successivo al primo ha diritto a percepire il compenso già previsto per il primo sub-vettore il quale, in caso di giudizio, è tenuto a esibire la propria fattura a semplice richiesta. Inoltre, nel caso di inadempimento degli obblighi fiscali, retributivi, contributivi e assicurativi, il sub-vettore che affida lo svolgimento della prestazione di trasporto assume gli oneri e le responsabilità connessi alla verifica della regolarità, rispondendone direttamente ai sensi e per gli effetti del comma 4-ter dell'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni.

4. All'impresa di trasporto che effettua trasporti di collettame mediante raggruppamento di più partite e spedizioni, ciascuna di peso non superiore a 50 quintali, con servizi che implicano la rottura del carico, intesa come scarico delle merci dal veicolo per la loro suddivisione e il successivo carico su altri mezzi, è concessa la facoltà di avvalersi per l'esecuzione, in tutto o in parte, delle prestazioni di trasporto di uno o più sub-vettori dopo ogni rottura di carico.

Art. 7 Responsabilità del vettore, del committente del caricatore e del proprietario della merce

1. Nell'effettuazione dei servizi di trasporto di merci su strada, il vettore è tenuto al rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari poste a tutela della sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza sociale, e risponde della violazione di tali disposizioni.

2. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 26, commi 1 e 3, della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, nei confronti dei soggetti che esercitano abusivamente l'attività di autotrasporto, le sanzioni di cui all'articolo 26, comma 2, della legge 6 giugno 1974, n. 298, si applicano al committente, al caricatore ed al proprietario della merce che affidano il servizio di trasporto ad un vettore che non sia provvisto del necessario titolo abilitativo, ovvero che operi violando condizioni e limiti nello stesso prescritti, oppure ad un vettore straniero che non sia in possesso di idoneo titolo che lo ammetta ad effettuare nel territorio italiano la prestazione di trasporto eseguita. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca delle merci trasportate, ai sensi dell'articolo 20 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni. Gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, procedono al sequestro della merce trasportata, ai sensi dell'articolo 19 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni.

3. In presenza di un contratto di trasporto di merci su strada stipulato in forma scritta, laddove il conducente del veicolo con il quale è stato effettuato il trasporto abbia violato le norme sulla sicurezza della circolazione stradale, di cui al comma 6, il vettore, il committente, nonché il caricatore ed il proprietario delle merci oggetto del trasporto che abbiano fornito istruzioni al conducente in merito alla riconsegna delle stesse, sono obbligati in concorso con lo stesso conducente, ai sensi dell'articolo 197 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, qualora le modalità di esecuzione della prestazione, previste nella documentazione contrattuale, risultino incompatibili con il rispetto, da parte del conducente, delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale violate, e la loro responsabilità, nei limiti e con le modalità fissati dal presente decreto legislativo, sia accertata dagli organi preposti all'espletamento dei servizi di polizia stradale, di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Sono nulli e privi di effetti gli atti ed i comportamenti diretti a far gravare sul vettore le conseguenze economiche delle sanzioni applicate al committente, al caricatore ed al proprietario della merce in conseguenza della violazione delle norme sulla sicurezza della circolazione.

«4. Quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato, concluso ai sensi dell'articolo 5, gli organi di polizia stradale che hanno accertato la violazione, da parte del conducente del veicolo con cui è stato effettuato il trasporto, dei limiti di velocità di cui all'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, o la mancata osservanza dei tempi di guida e di riposo di cui all'articolo 174 dello stesso decreto legislativo, verificano la compatibilità delle istruzioni scritte fornite al vettore, in merito all'esecuzione della specifica prestazione di trasporto, con il rispetto della disposizione di cui è stata contestata la violazione. Le istruzioni devono trovarsi a bordo del veicolo e possono essere contenute nella scheda di trasporto o nella documentazione equivalente ovvero allegate alla documentazione equipollente di cui all'articolo 7-bis. In mancanza delle istruzioni di cui sopra a bordo del veicolo, al vettore ed al committente si applicano le sanzioni amministrative pecuniarie previste per le violazioni contestate al conducente. Le stesse sanzioni sono altresì applicate al vettore e al committente quando le istruzioni di trasporto sono incompatibili con il rispetto delle predette norme.

5. In relazione alle esigenze di tutela della sicurezza sociale, quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato concluso ai sensi dell'articolo 5, il committente o un suo delegato alla compilazione, riportano sulla scheda di trasporto o sulla documentazione equivalente di cui all'articolo 7-bis, comma 1, il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori ovvero allegano alla documentazione ad essa equipollente una dichiarazione scritta di aver preso visione della carta di circolazione del veicolo o di altra documentazione da cui risulti il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli auto trasportatori. Qualora non siano riportate tali indicazioni sulla scheda di trasporto o sui documenti equivalenti ovvero non sia allegata ai documenti equipollenti la

dichiarazione sopra indicata, al committente è applicata la sanzione prevista dall'articolo 7- bis, comma 4»

6. Ai fini dell'accertamento della responsabilità di cui ai commi da 1 a 5, sono rilevanti le violazioni delle seguenti disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, inerenti la sicurezza della circolazione:

- a) articolo 61 (sagoma limite);
- b) articolo 62 (massa limite);
- c) articolo 142 (limiti di velocità);
- d) articolo 164 (sistemazione del carico sui veicoli);
- e) articolo 167 (trasporto di cose su veicoli a motore e sui rimorchi), anche nei casi diversi da quello di cui al comma 9 dello stesso articolo;
- f) articolo 174 (durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e cose).

7. Il caricatore e' in ogni caso responsabile laddove venga accertata la violazione delle norme in materia di massa limite ai sensi degli articoli 61 e 62 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e di quelle relative alla corretta sistemazione del carico sui veicoli, ai sensi dei citati articoli 164 e 167 dello stesso decreto legislativo.

7-bis. Quando dalla violazione di disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, derivino la morte di persone o lesioni personali gravi o gravissime e la violazione sia stata commessa alla guida di uno dei veicoli per i quali e' richiesta la patente di guida di categoria C o C+E, e' disposta la verifica, presso il vettore, il committente, nonche' il caricatore e il proprietario della merce oggetto del trasporto, del rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale previste dal presente articolo e dall'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni

Art. 7 bis (Istituzione della scheda di trasporto)

Abrogato, così come tutti i riferimenti alla scheda di trasporto contenuti
in questo decreto legislativo

«Art. 7-ter.

(Disposizioni in materia di azione diretta)

1. Il vettore di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *b*), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione, che non sia basata su accordi volontari di settore»;

Art. 8 Procedura di accertamento della responsabilità

«Art. 8. - *(Procedura di accertamento della responsabilità)*. - 1. L'accertamento della responsabilità dei soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, può essere effettuato contestualmente alla contestazione della violazione commessa dall'autore materiale della medesima, da parte delle

autorità competenti, mediante esame del contratto di trasporto e di ogni altra documentazione di accompagnamento, prevista dalle vigenti disposizioni, ivi compresa la scheda di trasporto ed i documenti considerati ad essa equivalenti o equipollenti, ai sensi dell'articolo 7-*bis*.

2. In caso di mancata esibizione del contratto di trasporto in forma scritta da parte del conducente all'atto del controllo, e qualora sia presente a bordo del veicolo una dichiarazione sottoscritta dal committente o dal vettore che ne attesti l'esistenza, l'autorità competente, entro quindici giorni dalla contestazione della violazione, richiede ai soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, la presentazione, entro trenta giorni dalla notifica della richiesta, di copia del contratto in forma scritta.

3. Entro i trenta giorni successivi alla ricezione del contratto in forma scritta, l'autorità competente, in base all'esame dello stesso, qualora da tale esame emerga la responsabilità dei soggetti di cui all'articolo 7, comma 3, applica le sanzioni ivi previste.

4. Le stesse sanzioni sono irrogate in caso di mancata presentazione della documentazione richiesta entro il termine indicato».

Art. 9

Usi e consuetudini per i contratti non scritti

1. Nelle controversie aventi ad oggetto contratti di trasporto di merci su strada stipulati non in forma scritta, sono applicati gli usi e le consuetudini raccolti nei bollettini predisposti dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

2. Ai fini dell'aggiornamento degli usi e delle consuetudini di cui al comma 1 allo stato esistenti, l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, istituito presso la Consulta generale per l'autotrasporto, raccoglie gli elementi dai quali, tenuto conto delle condizioni di mercato e dei costi medi delle imprese, e constatati i prezzi medi unitari praticati per i servizi di trasporto su base territoriale e settoriale, sono desunti gli usi e consuetudini e li trasmette alle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

3. In sede di prima applicazione, l'Osservatorio provvede ad elaborare gli elementi necessari ai fini di cui al comma 2 entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo. L'ulteriore aggiornamento degli usi e consuetudini è effettuato con cadenza annuale, mediante la procedura di cui al comma 2.

Art. 10

Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate

1. All'articolo 1696 del codice civile sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali ed all'importo di cui all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata con legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e successive modificazioni, nei trasporti internazionali.

La previsione di cui al comma precedente non è derogabile a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.».

Art. 11

Certificazione di qualità per specifiche categorie di trasporto

1. L'adozione di sistemi di certificazione di qualità da parte dei vettori per il trasporto su strada di categorie merceologiche particolarmente sensibili, quali le merci pericolose, le derrate deperibili, i rifiuti industriali ed i prodotti farmaceutici, e' effettuata, nel rispetto dell'autonomia imprenditoriale degli stessi vettori ed ai sensi della normativa nazionale e comunitaria in materia di certificazione, allo scopo di offrire agli utenti un servizio di trasporto efficiente e vantaggioso in termini di sicurezza, razionalizzazione dei costi e competitività.
2. In relazione alle esigenze di tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale, le disposizioni di cui all'articolo 7, commi 4 e 5, non si applicano ai trasporti di merci su strada di cui al comma 1, laddove il committente abbia concluso in forma scritta il contratto di trasporto con vettore in possesso di specifica certificazione di qualità rilasciata conformemente a quanto previsto al comma 3.
3. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le altre amministrazioni interessate, da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono definiti modalità e tempi per l'adozione di sistemi di certificazione di qualità, nei limiti di quanto previsto al comma 1.

«Art. 11-bis.

1. Nell'ipotesi in cui la merce da trasportare sia imballata, oppure stivata su apposite unità per la sua movimentazione, il vettore, al termine dell'operazione di trasporto, non ha alcun obbligo di gestione e non è tenuto alla restituzione degli imballaggi o delle unità di movimentazione utilizzate.
2. Qualora il committente e il destinatario della merce si siano accordati per la riconsegna degli imballaggi o delle unità di movimentazione, il vettore non è responsabile per il rifiuto di restituzione da parte del destinatario di unità di movimentazione di numero o di qualità inferiore rispetto a quelle con cui è stato effettuato il trasporto, ed ha comunque diritto ad un compenso per ogni prestazione accessoria eseguita.
- «3. Per l'esercizio dell'attività di commercio di tutte le unità di movimentazione usate si applicano le disposizioni degli articoli 126 e 128 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 ».
4. Allo scopo di tutelare l'igiene e la salute pubblica, le operazioni di trasporto su strada di merci destinate all'alimentazione umana o animale sono svolte nel rispetto della vigente disciplina comunitaria e nazionale.».

Art. 12

Controllo della regolarità amministrativa di circolazione

1. Ai fini del controllo della regolarità amministrativa della circolazione, il vettore, all'atto della revisione annuale dei veicoli adibiti al trasporto di merci, e' tenuto ad esibire un certificato dal quale risulti la permanenza dell'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori.
2. Qualora un veicolo entri nella disponibilità del vettore a seguito di contratto di locazione senza conducente, ai sensi dell'articolo 84 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il veicolo stesso deve recare a bordo copia del contratto di locazione e del certificato di iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori dei soggetti a ciò tenuti in base alle vigenti disposizioni, dal quale possano desumersi anche eventuali limitazioni all'esercizio dell'attività di autotrasporto.

La mancanza di tali documenti accertata dalle autorità competenti durante la circolazione del veicolo interessato comporta l'irrogazione delle sanzioni di cui all'articolo 180 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

3. Ai fini del presente articolo, e' fatto obbligo al committente, al caricatore ed al proprietario della merce, di accertarsi del legittimo esercizio da parte del vettore dell'attività di autotrasporto, in base a quanto disposto dall'articolo 7, comma 2.

4. Al fine di favorire il controllo su strada della regolarità dell'esercizio dell'attività di autotrasporto, con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'interno, sentita la Consulta generale per l'autotrasporto, da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, e' stabilito un modello di lista di controllo, al quale gli organi di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, si attengono nell'effettuazione dei controlli sugli autoveicoli adibiti al trasporto delle merci.

5. I conducenti dei veicoli adibiti al trasporto di cose per conto di terzi sono obbligati a tenere a bordo la documentazione idonea a dimostrare il titolo in base al quale prestano servizio presso il vettore e, se cittadini extracomunitari, l'attestato del conducente di cui al regolamento (CE) n. 484/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 1° marzo 2002. In caso di mancato possesso di detta documentazione, si applicano le sanzioni amministrative di cui all'articolo 180, commi 7 e 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, oltre alle sanzioni previste dalle vigenti disposizioni in materia di rapporto di lavoro dipendente.

Capo II

ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA N. 2003/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 15 LUGLIO 2003, SULLA QUALIFICAZIONE INIZIALE E FORMAZIONE PERIODICA DEI CONDUCENTI DI TALUNI VEICOLI STRADALI ADIBITI AL TRASPORTO DI MERCI O DI PASSEGGERI

Omissis

Vzorec izvoda licence Skupnosti za mednarodni prevoz blaga v cestnem prometu

(prva stran izvoda licence Skupnosti)

EVROPSKA GOSPODARSKA SKUPNOST

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA PROMET
SLO

(oznaka izdajatelja licence)

LICENCA št.

za mednarodni prevoz blaga v cestnem prometu
Izvod licence za vozilo

Ta licenca daje pravico

(firma prevoznika in njegov polni naslov oziroma sedež)

do izvajanja mednarodnega cestnega prevoza blaga v cestnem prometu na vsaki relaciji, za vožnje ali dele voženj, ki se izvajajo za plačilo na ozemlju Skupnosti, kot je določeno v Uredbi Sveta 92/881/EGS z dne 26. marca 1992 o dostopu na trg znotraj Skupnosti pri cestnem prevozu blaga na ozemlju države članice ali z njega ali prek ozemlja ene ali več držav članic (UL L št. 95 z dne 9.4.1992, str. 1, z vsemi spremembami in dopolnitvami) in ob upoštevanju splošnih določb te licence.

Posebne opombe:

Ta licenca je veljavna od

do

Izdana v , dne

Žig in podpis izdajatelja licence

2011

STATO CHE CONCEDE L'AUTORIZZAZIONE
DIE GENEHMIGUNG ERTEILENDER STAAT
ISSUING STATE

I



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE
ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

AUTORIZZAZIONE A VIAGGIO / FAHRT BEWILLIGUNG / JOURNEY AUTHORIZATION N. 2011 / 000000

LIMITAZIONE
EINSCHRÄNKUNGEN
RESTRICTIONS



PER I TRASPORTI INTERNAZIONALI DI MERCI
FÜR DEN INTERNATIONALEN GÜTERKRAFTVERKEHR
FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

NUMERO DEI VIAGGI AUTORIZZATI (andata e ritorno)
ANZAHL DER GENEHMIGTEN FAHRTEN (Hin und Rückfahrt)
NUMBER OF JOURNEYS AUTHORIZED (Outward and return)

ITALIA ALBANIA

UNO { CONTO TERZI
EINS { CONTO PROPRIO
ONE { A VUOTO

NOME DELL'IMPRESORE / UNTERNEHMER / NAME OF THE FIRM

RESIDENZA / IN / RESIDENCE

TARGA VEICOLO / FAHRZEUGKENNZEICHEN
REGISTRATION NUMBER OF VEHICLE

PORTATA UTILE
NUTZLAST / LOADING CAPACITY

PESO COMPLESSIVO A P.C.
GESAMTGEWICHT BEI VOLLER BELADUNG
TOTAL WEIGHT AT FULL LOAD

RELASCIATA A / AUSGEGEBEN IN / ISSUED AT

IL / AM / DATE

(FIRMA E TIMBRO DELL'ORGANISMO CHE RELASCIATA L'AUTORIZZAZIONE)
(UNTERSCHRIFT UND STEMPEL DER DIE GENEHMIGUNG AUSGEBENDEN STELLE)
(SIGNATURE AND STAMP OF AGENCY ISSUING AUTHORIZATION)



COMPILARE A CURA DEL VETTORE ALL'ATTO DELL'INGRESSO O USCITA / BEI EIN ODER ALS ABHRT VON TRANSPORTMANN AUSZUFÜLLEN / TO BE FILLED IN BY THE CARRIER WHEN ENTERING OR LEAVING
(A partire dalla data di ingresso nel territorio italiano, apposta dal vettore, l'autorizzazione è valida 90 giorni)
(Von Datum der Einfahrt ins italienische Gebiet, das der Verkehrsmann unterschrieben hat, ist die Bewilligung für 90 Tage gültig)
(Starting from the date of entry in Italian territory, affixed by the carrier, the authorization is valid for 90 days)

Δ

DATA INGRESSO / EINFABRTSDATUM / DATE OF ENTRY

DATA USCITA / AUFABRTSDATUM / DATE OF EXIT

TIMBRI DELLE AUTORITÀ ITALIANE / STEMPSEL DER ITALIENISCHEN BEHÖRDEN / STAMPS OF ITALIAN AUTHORITIES

TIMBRO E DATA
ENTRATA

TIMBRO E DATA
USCITA

TIMBRO E DATA
SOLO PER LOCO

USCITA

VALIDA PER LA DESTINAZIONE

ALBANIA

N. 2011 / 000000

TIMBRO E DATA
SOLO PER LOCO

INGRESSO

VALIDA PER LA DESTINAZIONE

ALBANIA

N. 2011 / 000000



Texte rédigé dans les deux langues officielles de la CEMT (1)
Text in the two official languages of the ECMT (1)

**CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS**
Secrétariat
**EUROPEAN CONFERENCE
OF MINISTERS OF TRANSPORT**
Secretariat

**CODE DU PAYS
QUI DÉLIVRE
L'AUTORISATION :**
**CODE OF THE COUNTRY
ISSUING THE LICENCE :**

**Désignation de l'autorité ou
de l'organisme compétent**
**Designation of
the competent Organisation
or Authority**

AUTORISATION CEMT/ECMT LICENCE 2006 SCG N° 0205

relative au transport de marchandises effectué à titre professionnel par voie routière entre les pays Membres¹ de la Conférence Européenne des Ministres des Transports.
for road haulage between the Member countries of the European Conference of Ministers of Transport¹.



est autorisé/cette licence entières :

- à transporter à titre professionnel des marchandises entre des points de chargement et de déchargement situés dans des pays Membres différents de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, au moyen d'un véhicule isolé ou d'un ensemble de véhicules couplés ;
- to carry goods by road for hire or reward between loading and unloading points situated in two different Member countries of the European Conference of Ministers of Transport, in a single vehicle or a combination of vehicles ;
- ainsi qu'à faire circuler ce ou ces véhicules à vide sur tous les territoires des pays Membres ;
- and to operate this or these vehicle(s) unladen throughout the territory of the Member countries ;

La présente autorisation est valable/This licence is valid

du/from² **01 JAN 2006** au/to² **31 DEC 2006**

Fait à/Issued at **29 DEC 2005**

le/ont



1. Les pays Membres ayant une ou plusieurs autres langues officielles pourront fournir la ou les traductions nécessaires en 2 à leurs transporteurs.

2. Member countries having one or more other official languages will be able to provide their hauliers with the translation(s) of pages 1 and 2 as required.

3. Albanie (AL), Allemagne (D), Arménie (ARM), Autriche (A), Azerbaïdjan (AZ), Bélarus (BY), Belgique (B), Bosnie-Herzégovine (BH), Bulgarie (BG), Croatie (HR), Danemark (DK), Espagne (E), Estonie (EST), Finlande (FIN), France (F), Grèce (GE), Hongrie (H), Irlande (IR), Italie (I), Lettonie (LV), Liechtenstein (LI), Lituanie (LT), Luxembourg (L), FYR Macédoine (MK), Malte (M), Moldavie (MD), Norvège (N), Pays-Bas (NL), Pologne (P), Portugal (P), République Slovaque (SK), République Tchèque (CZ), Roumanie (RO), Fédération de Russie (RU), Royaume-Uni (UK), Serbie et Monténégro (SCG), Slovaquie (SK), Suède (S), Suisse (CH), Turquie (TR), Ukraine (UA).

4. Albanië (AL), Armenien (ARM), Österrike (A), Azerbaïdjan (AZ), Belaruss (BY), Belgien (B), Bosnien-Herzegowina (BH), Bulgarien (BG), Kroatien (HR), Dänemark (DK), Spanien (E), Estland (EST), Finnland (FIN), Frankreich (F), Georgien (GE), Griechenland (G), Irland (IR), Italien (I), Lätland (LV), Liechtenstein (LI), Litauen (LT), Luxemburg (L), FYR Mazedonien (MK), Malta (M), Moldau (MD), Niederlande (NL), Norwegen (N), Polen (P), Portugal (P), Rumänien (RO), Russische Föderation (RU), Serbien und Montenegro (SCG), Slowakei (SK), Slowenien (SL), Spanien (E), Schweden (S), Schweiz (CH), Türkei (TR), Ukraine (UA), United Kingdom (UK).

5. Le signe distinctif MK utilisé sur les autorisations de la FYR Macédoine ne sous-entend pas la reconnaissance de sa validité par la Grèce.
The distinguishing sign MK on FYR Macedonia licences does not imply recognition by Greece of the validity of this sign.

6. Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.
Name or business name and full address of the haulier.

7. En chiffres arabes (mois en toutes lettres) / Arabic figures (month to be written in letters and in full).

8. Signature et cachet de l'organisme qui délivre l'autorisation.
Signature and stamp of the Organisation or Authority issuing the licence.

00029178

(IT) ITALIA – CONTROLLO ATTIVITA' DI CABOTAGGIO

REGOLAMENTO (CE) N. 1072/2009

DICHIARAZIONE

Data di consegna in Italia (casella n. 24 Cmr): _____

Il sottoscritto (nome del conducente e della ditta di autotrasporto merci) _____ dichiara di eseguire il presente viaggio di cabotaggio nel rispetto della normativa comunitaria (tre viaggi di cabotaggio successivi a quello internazionale di ingresso in Italia a carico, entro 7 giorni – oppure, un viaggio di cabotaggio entro 3 giorni dall'ingresso a vuoto).

Firma _____

Nome mittente: _____

Nome caricatore: _____

Targa autocarro: _____

Data: _____

(DE) ITALIEN – KABOTAGEKONTROLLVERORDNUNG

VERORDNUNG (EG) Nr. 1072/2009

ERKLÄRUNG

Lieferungsdatum in Italien (Feld Nr. 24 Cmr): _____

Ich (Name des Fahrers und des Transportunternehmens)
_____ bestätige, daß diese Kabotagefahrt
in der Beachtung der EG Rechtsvorschriften ausführen wird (drei Kabotage-
Transporte im Anschluss an eine internationale Güterbeförderung nach Italien, auf
7 Tage – oder eine Kabotagebeförderung innerhalb von 3 Tagen im Anschluss an
eine Leereinfahrt nach Italien).

Unterschrift _____

Name des Versenders: _____

Name des Verladers: _____

Kennzeichen des Fahrzeuges: _____

Datum: _____

Verwirklichung: Verband der Industriellen Udine (Confindustria Udine)

(EN) ITALY – CABOTAGE CONTROL REGULATION

REGULATION (EC) No. 1072/2009

DECLARATION

Delivery date to Italy (box no. 24 Cmr): _____

The undersigned (name of the driver and of the carrier) _____
declares that this cabotage transportation will be carried out in accordance with the
EC regulation (three journeys after an international freight carriage to Italy, in 7
days – or one cabotage operation within 3 days of the unladen entry into Italy).

Signature _____

Name of the purchaser: _____

Name of the shipper: _____

Number-plate of the lorry: _____

Date: _____

Realization: Association of Industrialists Udine (Confindustria Udine)