

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

N. 537

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, nonché attuazione della direttiva 2003/59/CE in materia di qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri

(Parere ai sensi dell'articolo 1 commi 1, lettera b) e 3 della legge 1° marzo 2005, n. 32 e dell'articolo 1, comma 3, della legge 18 aprile 2005, n. 62)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 21 settembre 2005)

RELAZIONE

Lo schema di decreto legislativo allegato si compone di due capi, di cui il primo rivolto a disciplinare il riassetto normativo dell'attività di autotrasporto merci, in attuazione della delega prevista dall'articolo 1, comma 1, lettera b), della legge 1 marzo 2005, n.32 e il secondo a recepire la direttiva 2003/59CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti professionali di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci e passeggeri, in attuazione della legge comunitaria 18 aprile 2005, n.62 .

CAPO I

La legge 1 marzo 2005, n.32 ha previsto, all'articolo 1, comma 1, la delega al Governo ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge, uno o più decreti legislativi per il riassetto normativo in materia di:

- a) servizi automobilistici interregionali di competenza statale,
- b) **liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi e contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei relativi servizi;**
- c) organizzazione e funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci.

L'obiettivo fondamentale da realizzare con l'attuazione della legge in parola è il superamento degli aspetti monopolistici ancora presenti nei due settori coinvolti (servizi di trasporto su strada di persone e di merci di competenza statale), mediante la liberalizzazione degli stessi, accompagnata da strumenti di intervento pubblico finalizzati a garantire un miglioramento dei servizi coinvolti in termini di sicurezza, qualità e quantità.

Le disposizioni contenute nel capo I dello schema di decreto legislativo in esame sono finalizzate a dare attuazione alla delega in argomento limitatamente alla materia di cui alla suindicata lettera b).

L'attuazione delle altre materie di delega forma oggetto di distinti testi di decreti legislativi.

Tali disposizioni sono state redatte a seguito di approfondito confronto con i rappresentanti delle associazioni di categoria degli autotrasportatori e del mondo della committenza, nonché delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore del trasporto di merci su strada, presenti in seno alla Consulta generale per l'autotrasporto, presieduta dal Sottosegretario di

Stato con delega al settore, Paolo Uggè, al fine di poter valutare e contemperare gli interessi di tutti i soggetti interessati.

I principi e i criteri direttivi generali e specifici a cui risultano informate le medesime disposizioni sono quelli previsti dall'articolo 2, rispettivamente, comma 1 e comma 2, lettera b) della menzionata legge delega, appresso richiamati:

➤ **principi e criteri direttivi generali**

- riordino delle normative vigenti e adeguamento delle stesse alla disciplina comunitaria in un'ottica di mercato aperto e concorrenziale;
- salvaguardia della concorrenza fra le imprese operanti nei settori interessati;
- tutela della circolazione e della sicurezza sociale;
- introduzione di una normativa di coordinamento fra i principi della direttiva europea 2003/59/CE del 15 luglio 2003 sulla qualificazione iniziale e periodica dei conducenti dei veicoli stradali adibiti al trasporto professionale di merci e passeggeri e l'apparato sanzionatorio di cui all'articolo 126-bis del Codice della Strada (patente a punti);

➤ **principi e criteri direttivi specifici:**

- superamento del sistema delle tariffe obbligatorie a forcella per l'autotrasporto di merci;
- libera contrattazione dei prezzi per i servizi di autotrasporto di merci;
- responsabilità soggettiva del vettore ai sensi della normativa vigente e, ove accertata, del committente, del caricatore e del proprietario delle merci, agenti nell'esercizio di un'attività di impresa o di pubbliche funzioni, per la violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, per quanto riguarda, in particolare, il carico dei veicoli, i tempi di guida e di riposo dei conducenti e la velocità massima consentita;
- previsione, di regola, della forma scritta per i contratti di trasporto;
- previsione della nullità degli effetti derivanti da comportamenti diretti a far gravare sul vettore il peso economico delle sanzioni a carico del committente per effetto delle violazioni suindicate;
- previsione, in caso di controversie legali relative a contratti non in forma scritta, dell'applicazione degli usi e delle consuetudini raccolti nei bollettini predisposti dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura;

- previsione di criteri per definire i limiti del risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate;
- individuazione di un sistema di certificazione di qualità per particolari tipologie di trasporti su strada, come quelle delle merci pericolose, delle derrate deperibili, dei rifiuti industriali e dei prodotti farmaceutici, con definizione dei modi e dei tempi per attuare tale disposizione nel rispetto dell'autonomia di impresa e della normativa nazionale e comunitaria in materia di certificazione;
- possibilità di previsione, nel rispetto della disciplina nazionale e comunitaria in materia di tutela della concorrenza, di accordi di diritto privato, definiti fra le organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto, a seguito di autonome e concordi iniziative negoziali, nell'interesse delle imprese rispettivamente associate;
- introduzione di strumenti che consentano il pieno rispetto e il puntuale controllo della regolarità amministrativa di circolazione.

Ciò premesso, si illustra di seguito il contenuto degli articoli del capo I dello schema di decreto legislativo in questione

L'articolo 1 indica le finalità oggetto della normativa contenuta nel medesimo capo, ossia, come già detto, la liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi e il contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei relativi servizi, in attuazione della citata legge delega n. 32/05, articolo 1, comma 1, lettera b) e nell'osservanza dei richiamati principi e criteri direttivi.

L'articolo 2 contiene le definizioni, rilevanti ai fini dello stesso normativa, dell'attività di autotrasporto di merci e dei soggetti a cui risulta applicabile la disciplina in argomento (vettore, committente, caricatore e proprietario delle merci trasportate);

L'articolo 3 sancisce il superamento del sistema delle tariffe obbligatorie a forcella, disciplinato dal titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modifiche ed integrazioni (i cui valori minimi e massimi sono oggi fissati normativamente e soggetti ad aggiornamenti periodici in relazione all'andamento dell'inflazione), con la contestuale abrogazione delle norme vigenti in materia, nonché di ogni altra disposizione incompatibile con la nuova disciplina del decreto in oggetto.

L'articolo 4, conseguentemente al predetto superamento delle tariffe obbligatorie a forcella, prevede, a decorrere dalla data di entrata in vigore dello stesso decreto, la libera contrattazione dei prezzi dei servizi di trasporto. Inoltre, stabilisce la nullità delle clausole dei contratti di trasporto che comportino modalità di esecuzione delle prestazioni contrarie alle norme sulla sicurezza della circolazione stradale.

L'articolo 5 contempla la possibilità, da parte delle organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto di merci, di stipulare, nell'interesse delle imprese rappresentate, accordi di diritto privato finalizzati a regolare i relativi rapporti contrattuali sulla base dell'osservanza della normativa in materia di sicurezza della circolazione e di sicurezza sociale. Il medesimo articolo, poi, stabilisce il contenuto essenziale di tali accordi costituito dalla previsione dei seguenti elementi:

- categoria merceologica cui sono applicabili;
- obbligatorietà della forma scritta dei contratti di trasporto stipulati in conformità degli accordi stessi;
- obbligo di subordinare la stipula dei contratti di trasporto alla condizione di regolare esercizio, da parte del vettore, dell'attività di autotrasporto;
- corresponsabilità del vettore, del committente e del proprietario della merce, nei termini previsti dall'articolo 2, comma 2, lettera b), numero 3) della legge di delega, nei casi di violazione delle norme 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;
- dichiarazione, da parte dell'impresa di autotrasporto, riguardo all'operato dei propri conducenti, dell'osservanza dei contratti collettivi e individuali di lavoro, della normativa in materia previdenziale e assistenziale, di quella in materia di autotrasporto di merci per conto di terzi, nonché per la perdita, i danni o l'avaria delle merci trasportate;
- durata predeterminata degli accordi, comunque non superiore a tre anni, con possibilità di proroga tacita, salvo disdetta da comunicarsi entro un congruo periodo di tempo anteriore alla scadenza;
- individuazione di organismi misti deputati alla corretta applicazione degli accordi stessi;

-ricorso, in caso di controversie relative agli accordi, ad un tentativo di conciliazione, prima di procedere ad azioni sindacali, affidate ad un soggetto nominato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Sempre lo stesso articolo contempla altresì la possibilità di un contenuto facoltativo degli accordi in parola, costituito dall'adozione di un indice di riferimento per la variazione annuale dei costi del trasporto, soprattutto con riferimento all'andamento del costo del carburante, per consentire lo scambio di informazioni sensibili tra le parti.

Infine, la medesima norma, dopo aver disciplinato l'entrata in vigore dei predetti accordi, fissata al decimo giorno successivo alla notifica degli stessi, da parte delle organizzazioni firmatarie, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevede, in via transitoria, la validità degli accordi collettivi di settore stipulati ai sensi della disciplina tariffaria contenuta nella menzionata legge n.298/74 fino alla loro scadenza e comunque non oltre il 31 dicembre 2006.

In merito alla previsione della possibilità di stipula degli accordi volontari di cui all'articolo in esame, fortemente voluta sia dalle associazioni di categoria degli autotrasportatori che da quelle della committenza, si fa presente che la competente Direzione generale per l'autotrasporto di persone e cose ha interessato gli Uffici della Commissione europea, avendo anche apposti incontri in loco, al fine di verificarne la compatibilità con la normativa comunitaria. La configurazione data agli stessi, il cui contenuto essenziale è rivolto soprattutto a garantire la tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale nell'esercizio dell'attività di trasporto di merci, coinvolgendo in tale tutela tutti i soggetti interessati (vettori, committenti, caricatori, proprietari delle merci) ne fa uno strumento utile al miglioramento della qualità dei servizi di trasporto in parola, mentre la natura volontaristica esclude la possibilità di un loro contrasto con le norme europee in materia di tutela della concorrenza. In base a tali considerazioni, le autorità comunitarie sembrano orientate a riconoscere l'ammissibilità degli accordi in parola.

L'articolo 6, nel normare la forma dei contratti di trasporto, stabilendo, in conformità ai criteri dettati dalla legge delega, che di regola essa è scritta e prevedendo l'adozione, con decreto dirigenziale della competente struttura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di modelli contrattuali tipo per favorire l'uso della stessa, individua gli elementi obbligatori dei medesimi contratti qualora stipulati in forma scritta (nome e sede del vettore e del committente, numero di iscrizione del vettore all'Albo degli autotrasportatori, tipologia e quantità della merce trasportata, corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento, luogo di presa in

consegna e di riconsegna della merce), nonché gli elementi eventuali (termini temporali per la riconsegna della merce, istruzioni aggiuntive del committente o del caricatore).

L'articolo 7, nel rispetto dei già citati principi fissati dall'articolo 2, comma 1, lettera c) e comma 2, lettera b), numero 3) della legge di delega, disciplina la responsabilità dei vari soggetti coinvolti nel contratto di trasporto di merci. In particolare, tale articolo sancisce la responsabilità:

1. del vettore per la violazione delle disposizioni legislative e regolamentari poste a tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale,
2. del committente, del caricatore e del proprietario della merce per l'affidamento del servizio di trasporto ad un vettore che non eserciti regolarmente l'attività di autotrasporto; prevedendo, in caso di accertamento di tale responsabilità da parte dell'autorità competente, l'applicazione della sanzione amministrativa disposta dall'articolo 26, comma 2, della legge 14 giugno 1974, n.298 e successive modificazioni, del pagamento di una somma da euro 1.549,37 a euro 9.296,22, nonché, il sequestro della merce trasportata, ai sensi dell'articolo 19 della legge 24 novembre 1981, n.689 e successive modificazioni, di cui può essere altresì disposta la confisca, ai sensi dell'articolo 20 della stessa legge. Tale responsabilità è sancita contestualmente alla riaffermazione della responsabilità dei vettori che esercitano abusivamente l'attività di autotrasporto disciplinata dal commi 1 e 3 dello stesso articolo 26 della richiamata legge n.298/74;
3. del committente, nonché del caricatore e del proprietario della merce, in concorso con il vettore, ai sensi dell'articolo 197 del Codice della Strada, per le violazioni delle norme sulla circolazione commesse dal conducente, qualora, in presenza di un contratto in forma scritta, abbiano fornito istruzioni al vettore per la riconsegna delle merci che rendano l'esecuzione della prestazione incompatibile con il rispetto da parte dello stesso delle norme in questione, sancendo in tal caso la nullità degli atti e dei comportamenti diretti a far gravare sul vettore le conseguenze economiche delle sanzioni applicate agli altri soggetti indicati. Anche tale responsabilità opera solo a seguito del suo accertamento da parte dell'autorità competente;
4. del committente, in concorso con il vettore, per l'accertata violazione, da parte del conducente, dei limiti di velocità di cui all'articolo 142 del Codice della Strada o dei tempi di guida e di riposo di cui all'articolo 174 dello stesso Codice, qualora, in assenza di un contratto di trasporto in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato stipulato in base al predetto articolo 5, lo stesso committente, o il vettore medesimo non forniscano la

documentazione dalla quale risulti la compatibilità delle istruzioni fornite al vettore in merito all'esecuzione della specifica prestazione di trasporto con il rispetto delle disposizioni violate;

5. del committente, in relazione all'esigenza di tutela della sicurezza sociale e sempre nel caso in cui il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato, per mancata acquisizione della copia della carta di circolazione del veicolo adibito al trasporto e della dichiarazione, sottoscritta dal vettore, circa la regolarità dell'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori, nonché dell'esercizio dell'attività di autotrasporto e degli eventuali servizi accessori. La sanzione applicabile per tale responsabilità è quella amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 26, comma 2, della menzionata legge n.298/74;

6. del committente e del proprietario delle merci, secondo quanto sopra specificato, per le violazioni delle disposizioni del Codice della Strada di cui agli articoli 61 (sagoma limite), 62 (massa limite), 164 (sistemazione del carico), 142 (limiti di velocità), 167 (trasporto di cose su veicoli a motore e sui rimorchi), 174 (durata della guida);

7. del caricatore, laddove sia accertata la violazione da parte del vettore delle norme in materia di massa limite di cui all'articolo 62 del Codice della Strada e di quelle relative alla corretta sistemazione del carico sui veicoli di cui agli articoli 164 e 167 dello stesso Codice.

Obiettivo fondamentale delle previsioni contenute nell'articolo in esame è, da un lato, quello di affermare una condivisione di responsabilità tra i soggetti coinvolti nell'effettuazione di servizi di trasporto di merci su strada, al fine di garantire il rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza della circolazione e sociale, e, dall'altro, quello di incentivare al massimo la stipula di contratti in forma scritta.

L'articolo 8 fissa la procedura di accertamento della responsabilità disciplinata dal precedente articolo 7. Detto accertamento nei confronti dei soggetti interessati (vettore, committente, caricatore e proprietario della merce) può essere effettuato dall'autorità competente, simultaneamente alla contestazione della violazione commessa, mediante l'esame del contratto di trasporto e della relativa documentazione di accompagnamento prevista dalle disposizioni vigenti al riguardo. Qualora ciò non sia possibile, l'autorità competente, entro 15 giorni dalla contestazione della violazione, richiede ai medesimi soggetti interessati la presentazione, entro 30 giorni dalla notifica della richiesta, della copia del contratto e dell'eventuale documentazione di accompagnamento, ovvero, se il contratto non è stato stipulato in forma scritta, della documentazione indicata ai precedenti punti 4 e 5 inerenti all'articolo 7. Nell'ipotesi in cui da

tale esame emerga la responsabilità dei soggetti indicati oppure gli stessi non presentino entro i 30 successivi alla scadenza del termine previsto la menzionata documentazione, l'autorità competente commina nei loro confronti le sanzioni previste nei commi indicati dell'articolo 7.

L'articolo 9 stabilisce il ricorso agli usi e alle consuetudini raccolti nei bollettini predisposti dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura per le controversie aventi ad oggetto contratti di trasporto non stipulati in forma scritta. L'elaborazione degli elementi necessari in sede di prima applicazione all'individuazione dei medesimi usi e consuetudini e l'aggiornamento annuale degli stessi è effettuata dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto operante presso la Consulta generale per l'autotrasporto.

L'articolo 10 integra l'articolo 1696 del codice civile il quale si limita a prevedere che "il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna". L'integrazione proposta indica il limite massimo del risarcimento dovuto dal vettore in tale caso, ossia 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e 8,33 euro nei trasporti internazionali, come disposto per questi ultimi dall'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci ratificata con legge 6 dicembre 1960, n.1621 e successive modificazioni. La limitazione di responsabilità introdotta dall'integrazione menzionata non si applica ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce siano dovute a dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti o di altri soggetti di cui si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto.

L'articolo 11 è rivolto a favorire l'adozione, nel rispetto dell'autonomia imprenditoriale dei vettori e della normativa nazionale e comunitaria in materia, di sistemi di certificazione di qualità da parte dei vettori stessi per il trasporto di determinate categorie merceologiche particolarmente sensibili quali le merci pericolose, le derrate deperibili, i rifiuti industriali e i prodotti farmaceutici, nonché l'utilizzo, da parte dei committenti, di imprese di autotrasporto certificate. A tal fine il medesimo articolo prevede che le disposizioni sulla responsabilità contenute nei commi 4 e 5 dell'articolo 7 non si applicano laddove il committente abbia concluso il contratto di trasporto con un vettore in possesso di detta certificazione. La definizione delle modalità e dei tempi di adozione dei sistemi di certificazione in argomento è

rinvia all'emanazione di un successivo decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 12 stabilisce le seguenti misure finalizzate al controllo della regolarità amministrativa della circolazione:

- esibizione da parte del vettore, all'atto della revisione annuale dei veicoli adibiti al trasporto di merci, di un certificato dal quale risulti la permanenza dell'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori;
- tenuta a bordo del veicolo, in disponibilità del vettore a seguito di contratto di locazione senza conducente, di copia di tale contratto e del certificato di iscrizione all'Albo, con irrogazione della sanzione di cui all'articolo 180 del Codice della Strada nel caso di mancanza dei documenti citati;
- obbligo del committente, del caricatore e del proprietario della merce di accertare il legittimo esercizio dell'attività di autotrasporto da parte del vettore attraverso l'acquisizione dei documenti indicati all'articolo 7, comma 5, del decreto in oggetto;
- adozione, con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'interno, di un modello di lista di controllo a cui attenersi da parte degli organi di cui all'articolo 12 del Codice della Strada per l'effettuazione dei controlli sugli autoveicoli adibiti al trasporto delle merci ;
- tenuta a bordo dei veicoli, da parte dei conducenti, della documentazione idonea a dimostrare il titolo in base al quale prestano servizio presso il vettore e, se cittadini extracomunitari, dell'attestato del conducente di cui al regolamento n.484/2002, con applicazione delle sanzioni previste dalla normativa vigente in caso di mancato possesso di detta documentazione.

CAPO II

La legge n. 32/05 prevede, tra i criteri di delega, l'introduzione del regime sanzionatorio conforme a quello previsto dall'art. 126 bis del codice della strada (*patente a punti*), anche per la carta di qualificazione del conducente prevista dalla direttiva 2003/59/CE (*sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri*).

Deve preliminarmente precisarsi che il termine finale di recepimento della direttiva 2003/59/CE è fissato al 10 settembre 2006, mentre i termini di attuazione sono così stabiliti:

- 10 settembre 2008 per i conducenti adibiti al trasporto di passeggeri;
- 10 settembre 2009 per i conducenti adibiti al trasporto di cose.

Si è ritenuto necessario anticipare i suddetti termini al fine, appunto, di applicare, in attuazione della richiamata legge delega, la normativa della patente a punti anche alla carta di qualificazione del conducente. La disciplina è stata estesa, per uniformità di trattamento di tutti coloro che effettuano attività di autotrasporto a livello professionale, anche ai titolari del certificato di abilitazione professionale di tipo KB, che guidano veicoli adibiti al servizio di taxi o di noleggio con conducente.

L'articolo 13 indica le finalità del capo II dello schema di decreto in esame, ossia, come già detto, il recepimento e l'attuazione della direttiva 2003/59/CE, sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci e di passeggeri, in attuazione della delega di cui all'articolo 1 della legge 18 aprile 2005, n. 62.

L'articolo 14 individua la materia oggetto della norma e, cioè, l'obbligo, per i conducenti di veicoli per la cui guida è richiesta la patente delle categorie C, C+E, D e D+E, di seguire un corso di qualificazione iniziale e l'obbligo di formazione periodica. La frequenza di questi corsi è necessaria per poter ottenere la carta di qualificazione del conducente. Nel medesimo articolo si è previsto di estendere le sanzioni previste per guida senza patente anche ai conducenti professionali che guidano senza aver conseguito la carta di qualificazione del conducente.

L'articolo 15 stabilisce che la disciplina normativa si estende sia ai conducenti residenti in Italia che svolgono attività di autotrasporto di persone o di cose, sia ai conducenti cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea o al SEE, che svolgono la loro attività alle dipendenze di un'impresa di autotrasporto di persone o di cose stabilite sul territorio italiano.

L'articolo 16 prevede i casi in cui non è necessaria la carta di qualificazione del conducente, conformemente a quanto previsto dall'art. 2 della direttiva 2003/59/CE.

L'articolo 17, a salvaguardia dei diritti acquisiti, stabilisce che coloro che già effettuano attività di autotrasporto possono ottenere la carta di qualificazione del conducente per documentazione,

sulla base dei criteri e delle scadenze fissati con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 18 fissa l'età minima per poter condurre veicoli adibiti al trasporto di cose o di persone.

L'articolo 19 stabilisce che la carta di qualificazione professionale si consegue dopo aver superato uno specifico corso ed aver sostenuto, con esito positivo un esame di idoneità. Le materie del corso sono indicate all'allegato 1 della direttiva 2003/59/CE, riportato all'allegato 1 dello schema di decreto in esame. Nel medesimo articolo 19 è previsto che i corsi possano essere svolti solo dalle autoscuole, che ai sensi dell'art. 123 del codice della strada sono deputate alla formazione dei conducenti, nonché da soggetti che saranno autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base di criteri che saranno fissati con apposito decreto. Viene stabilito, altresì che l'esame per conseguire la carta di qualificazione del conducente è svolto da funzionari del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Conformemente a quanto previsto dal comma 3 dell'art. 3 della direttiva 2003/59/CE, i conducenti candidati al conseguimento della carta di qualificazione del conducente, che già hanno conseguito il certificato di idoneità professionale di cui alla direttiva 96/26/CE e successive modifiche ed integrazioni, sono esentati dalla frequenza dei corsi di cui al presente articolo e dal sostenere il relativo esame sulle parti comuni.

L'articolo 20 prevede l'obbligo di rinnovo quinquennale della carta di qualificazione del conducente. Il rinnovo è subordinato alla frequenza di un corso per perfezionare le conoscenze dei conducenti per lo svolgimento delle loro funzioni, con particolare riguardo alla sicurezza stradale e alla razionalizzazione del consumo di carburante. Nel medesimo articolo si è stabilito di estendere le sanzioni previste per guida con patente scaduta di validità anche ai conducenti professionali che guidano senza aver provveduto al rinnovo della carta di qualificazione del conducente.

L'articolo 21 stabilisce che possono seguire in Italia i corsi di formazione iniziale i conducenti residenti in Italia, nonché i conducenti cittadini di uno Stato non appartenente all'Unione europea o al SEE dipendenti di un'impresa di autotrasporto di persone o di cose stabilita in Italia; i corsi di formazione periodica possono essere seguiti in Italia anche da conducenti

residenti in un altro Stato membro dell'Unione europea dipendenti di un'impresa di autotrasporto di persone o di cose stabilita in Italia.

L'articolo 22 prevede che il modello della carta di qualificazione dei conducenti è conforme al modello previsto all'allegato 2 della direttiva 2003/59/CE, riportato all'allegato 2 dello schema di decreto in esame. Le carte di qualificazione del conducente rilasciate dagli altri Stati dell'Unione europea sono riconosciute in Italia senza che il titolare debba attivare alcuna procedura di riconoscimento.

L'articolo 23 estende la disciplina prevista dall'art. 126 bis del codice della strada anche alla carta di qualificazione del conducente, nonché ai certificati di abilitazione professionale di tipo KB previsti dall'art. 116, comma 8, del codice della strada. Viene precisato che in caso di perdita totale del punteggio sulla carta di qualificazione del conducente, detto documento è revocato se il conducente non supera l'esame di revisione previsto dall'art. 126 bis del codice della strada. In caso di revoca della patente di guida determinata dall'esito negativo dell'esame di revisione, è revocata anche la carta di qualificazione del conducente o il certificato di abilitazione professionale di tipo KB. Questa previsione è necessaria dal momento che la patente di guida è il presupposto per poter conseguire la carta di qualificazione del conducente o il certificato di abilitazione professionale di tipo KB.

L'art. 24 fissa i tempi di entrata in vigore del decreto. In particolare, le disposizioni del capo I entrano in vigore alla data di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dei decreti dirigenziali previsti agli articoli 6, 11, e 12 dello stesso decreto e comunque non oltre il 28 febbraio 2006, mentre quelle del capo II alla data di pubblicazione del decreto ministeriale previsto all'art. 19, comma 2, e comunque non oltre il 10 settembre 2006, con esplicita previsione, per i conducenti cittadini comunitari o cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea, dipendenti di impresa avente sede in uno Stato comunitario, che l'obbligo del possesso della carta di qualificazione del conducente, quando effettuano attività di autotrasporto in territorio italiano, decorre dalla data di attuazione della direttiva nello Stato di appartenenza.

RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA (ATN)

1. Aspetti tecnico-normativi in senso stretto.

a) Necessità dell'intervento normativo.

Lo schema di decreto legislativo in argomento è finalizzato a dare attuazione:

- alla norma dell'art. 1, comma 1, lettera b) della legge 1 marzo 2005, n. 32, che ha previsto la delega al Governo ad adottare uno o più decreti legislativi per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi e contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei relativi servizi;
- alla norma dell'art. 1, comma 4, della legge 18 aprile 2005, n. 62 (legge comunitaria 2004) **che impone di recepire la direttiva 2003/59/CE sulla formazione dei conducenti professionali con decreto legislativo.**

Pertanto, l'atto normativo in esame risulta indispensabile per realizzare la finalità principale delle leggi di delega suindicate relativamente:

- al settore del trasporto di merci su strada, con il superamento degli aspetti restrittivi della libera concorrenza ancora presenti nel settore, in particolare per quanto riguarda il sistema vigente dei prezzi dei servizi di trasporto in parola costituito dalle cosiddette "tariffe obbligatorie a forcella", i cui valori minimi e massimi sono, ai sensi del titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298 e successive modificazioni, fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e soggetti ad aggiornamenti periodici in base all'andamento dell'inflazione. Al riguardo si ritiene necessario sottolineare che la liberalizzazione da attuare nel settore in questione con lo schema di decreto allegato, come previsto dalle norme di delega citate, è "regolata", vale a dire accompagnata da regole finalizzate ad assicurare il rispetto delle fondamentali esigenze della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale;
- alla formazione professionale dei conducenti di veicoli a motore che esercitano attività di trasporto di persone o di cose, con la previsione dell'obbligatorietà di seguire corsi per la qualificazione iniziale e per l'aggiornamento periodico dei medesimi conducenti, allo scopo di migliorare le conoscenze complessive e le capacità professionali degli stessi, sia in materia di circolazione stradale, sia per quel che concerne gli aspetti sociali e giuridici dell'attività di autotrasporto.

b) Analisi del quadro normativo.

La normativa attualmente vigente nella materia, in ordine alla quale opera la delega di cui all'art.1, comma 1, lettera b) della legge n. 32/2005, è contenuta, come già detto, nella menzionata legge 6 giugno 1974, n. 298 e successive modificazioni, in particolare nel titolo III della stessa legge e nelle relative disposizioni attuative.

In base a tale normativa, i trasporti di merce su strada sono assoggettati ad un sistema di tariffe approvate dalla competente autorità ministeriale, le cui disposizioni devono essere osservate ai fini della determinazione dei prezzi e delle condizioni dei medesimi trasporti.

Tali tariffe risultano definite da un limite massimo e minimo; lo scarto tra detti limiti costituisce l'apertura della forcella fissata al 23%. I prezzi per un trasporto determinato possono essere

liberamente fissati solo tra il limite massimo e quello minimo, mentre è vietata la stipulazione di contratti che comportino prezzi di trasporto determinati al di fuori dei limiti indicati

Le medesime tariffe possono essere differenziate in base alle condizioni delle prestazioni di trasporto, in particolare in base alle caratteristiche tecniche ed economiche della spedizione, nonché in base alle relazioni di traffico, ai termini di resa, alle differenti condizioni di tonnellaggio e alle categorie di merci.

Con D.M. del 18 novembre 1982 è stata poi riconosciuta la possibilità di stipulare accordi collettivi tra le rappresentanze confederali dell'utenza e le associazioni degli autotrasportatori applicabili a settori particolari (ad esempio trasporto bisarche, barbabietole, pomodori), con i quali, tra l'altro, sono fissate riduzioni delle tariffe minime a cui attenersi nei contratti di trasporto della merce interessata. Inoltre, queste ultime tariffe, come previsto dal D.M. 7 dicembre 1983, non sono soggette agli adeguamenti periodici stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ma a quelli stabiliti da successivi accordi collettivi conclusi tra le parti interessate.

Per quel che concerne, invece, la formazione dei conducenti professionali, si fa presente che, attualmente, il codice della strada prevede un obbligo di formazione particolare, finalizzato al conseguimento del certificato di abilitazione professionale, richiesto esclusivamente per i conducenti di taxi o di servizio noleggio con conducente (CAP tipo KB), ovvero per i conducenti di autobus in servizio di linea o di noleggio o per gli scuolabus (CAP di tipo KD). La direttiva comunitaria 2003/59/CE ha previsto un più ampio sistema di qualificazione, stabilendo che tutti i conducenti dei veicoli per cui è richiesta la patente di guida della categoria C, C+E, D e D+E, che effettuano attività di autotrasporto a scopo commerciale, devono seguire un corso di formazione iniziale e sostenere relativi esami di idoneità nonché, ogni cinque anni, seguire specifici corsi di aggiornamento. Questa formazione iniziale e periodica ha la finalità di migliorare la sicurezza della circolazione stradale e fornire al conducente un quadro tecnico e normativo completo sulla propria attività professionale.

c) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

Lo stesso schema di decreto legislativo, all'art. 3, abroga espressamente:

- il Titolo III della citata legge n.298/74 e successive modificazioni;
- l'ultimo comma dell'articolo 26 della medesima legge che prevede, in caso di conclusione del contratto di trasporto in forma scritta, l'obbligatorietà, a pena della nullità dello stesso contratto, dell'annotazione dei dati attestanti il possesso da parte del vettore dei requisiti necessari per l'esercizio legittimo della professione di autotrasportatore. La norma in questione ha formato oggetto di giudizio di legittimità costituzionale, conclusosi con la dichiarazione da parte della Corte Costituzionale, con sentenza 11-14 gennaio 2005, n.7, dell'illegittimità della stessa, in combinato disposto con l'articolo 3 del decreto legge 3 luglio 2001, n.256, convertito in legge 20 agosto 2001, n.3;
- l'articolo 1 della legge 22 agosto 1985, n.450 che prevede il massimale del risarcimento per perdita o avaria delle merci trasportate, distinguendo tra merci soggette al regime delle tariffe a forcella e merci esenti da tale regime;
- gli articoli 2, 3 e 4 del decreto legge 29 marzo 1993, n.82, convertito in legge 27 maggio 1993, n.162, che, rispettivamente, disciplinano il termine di prescrizione dei diritti derivanti dai contratti di autotrasporto per i quali si applica il predetto sistema delle tariffe a forcella, l'inderogabilità dei prezzi o condizioni tariffarie stabilite ai sensi del medesimo sistema o degli accordi collettivi di cui al menzionato D.M. 18 novembre 1982 e la documentazione da

produrre in caso di ricorso da parte delle imprese di autotrasporto al procedimento di ingiunzione per il pagamento di crediti derivanti dallo stesso sistema delle tariffe a forcella;

- **il decreto del Presidente della Repubblica 9 gennaio 1978, n.56 contenente norme di esecuzione relative al Titolo III della citata legge n.298/74;**
- **il decreto del Ministro dei trasporti 22 dicembre 1982 e successive modificazioni e integrazioni di approvazione delle tariffe per i trasporti di merci su strada per conto di terzi eseguiti sul territorio nazionale;**
- **il decreto del Ministro dei trasporti 1 agosto 1985 e successive modificazioni e integrazioni relativo all'applicabilità delle tariffe obbligatorie ai trasporti di merci su strada con percorrenza uguale o superiore ai 50 Km.**

Il medesimo art. 3 prevede altresì che sono comunque abrogate le disposizioni incompatibili con la nuova disciplina sulla materia in parola.

Gli artt 14 e 20, poi, introducono le seguenti modifiche al codice della strada:

- **art. 116, comma 15, con l'introduzione della sanzione amministrativa pecuniaria per chi guida un veicolo senza aver conseguito la carta di qualificazione del conducente, quando prevista;**
- **art. 126, comma 7, con l'estensione delle sanzioni, già previste per chi guida con patente scaduta di validità, anche per chi guida con carta di qualificazione del conducente scaduta di validità;**
- **art. 126 bis, con l'estensione del sistema del punteggio previsto per la patente di guida anche alla carta di qualificazione del conducente;**
- **art. 216, con la previsione del ritiro della carta di qualificazione del conducente, quale sanzione amministrativa accessoria prevista dal suindicato art. 126, comma 7, del codice della strada.**

d) *Analisi della compatibilità con l'ordinamento comunitario.*

Le norme introdotte con il Capo I del presente schema di atto normativo risultano in linea con la norma comunitaria in materia di libera concorrenza di cui all'articolo 81 del Trattato CE. Infatti, nell'introdurre il superamento delle tariffe obbligatorie a forcella, prevedendo, conseguentemente, che i prezzi dei servizi di trasporto di merci sono determinati dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto di trasporto, detto schema si conforma alla richiamata disposizione comunitaria di divieto di accordi, decisioni e pratiche concordate tra imprese che possano restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune. In particolare, si evidenzia che la previsione, in conformità ai principi della legge delega di riferimento, della possibilità di stipula di accordi volontari di cui all'articolo 5 è stata preliminarmente soggetta alla verifica di compatibilità con l'ordinamento comunitario presso i competenti uffici della Commissione Europea. La configurazione di detti accordi, il cui contenuto essenziale è rivolto a garantire la tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale nell'esercizio dell'attività di trasporto di merci su strada, coinvolgendo in tale tutela tutti i soggetti interessati (vettori, committenti, caricatori, proprietari della merce) ne fa uno strumento utile al miglioramento della qualità dei servizi di trasporti in parola, mentre la possibilità di adozione negli stessi di un indice di riferimento per la variazione annuale dei costi, con particolare riguardo all'andamento del costo del carburante, risulta finalizzata esclusivamente allo scambio di informazioni sensibili tra le parti.

Le norme di cui al Capo II, come detto, introducono un sistema di qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti professionali, nonché la carta di qualificazione quale

documento attestante tale qualificazione e formazione, in attuazione della direttiva 2003/59/CE e, pertanto, risultano coerenti con la relativa normativa comunitaria.

e) Analisi delle compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie ed a statuto speciale.

La normativa in parola non interferisce con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale, trattandosi, relativamente alle disposizioni del Capo I, di materia di tutela della concorrenza e, relativamente alle disposizioni del Capo II, di materia concernente la sicurezza e, in quanto tali, di competenza esclusiva dello Stato ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione nella nuova versione introdotta dall'articolo 3 della legge costituzionale 10 ottobre 2001, n.3.

f) Verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali.

Si rinvia a quanto precisato nella precedente lettera e).

g) Verifica dell'assenza di rilegificazione e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazioni.

Il percorso legislativo da seguire nel caso di specie risulta obbligato, dovendo il Governo dare attuazione a quanto previsto dalle leggi di delega n. 32/2005 e 62/2005.

2. Elementi di drafting e linguaggio normativo.

a) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte nel testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

L'articolo 2 dello schema di decreto legislativo contiene le definizioni, rilevanti ai fini dello stesso decreto, dell'attività di autotrasporto di merci e dei soggetti a cui è applicabile la disciplina in esso contenuta (vettore, committente, caricatore e proprietario delle merci trasportate).

Tali definizioni risultano correlate alla tipizzazione dell'attività e dei soggetti suindicati nell'ambito del diritto civilistico dei trasporti.

b) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.

I riferimenti normativi contenuti nel progetto di norma in esame sono stati correttamente indicati.

c) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Nel testo normativo in questione si è utilizzata quasi integralmente (ad eccezione che per gli artt. 10, 14 e 20) la tecnica della novella legislativa, introducendo lo stesso fondamentalmente una nuova disciplina in materia di liberalizzazione tariffaria, con il superamento del precedente sistema delle tariffe a forcella e in materia di qualificazione iniziale e di formazione periodica dei conducenti professionali.

d) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Per le disposizioni di cui al Capo I si rinvia a quanto precisato al punto 1 , lettera c). Per le disposizioni di cui al Capo II, si evidenzia che, all'art. 18 comma 2 viene prevista la sostituzione dei certificati di abilitazione professionale di tipo KC e KD, previsti dall'art. 311 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada (D.P.R. 16.12.2005, n. 495), con la carta di qualificazione del conducente.

3. Ulteriori elementi.

a) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Per quanto concerne il Capo I, si evidenzia che sulla materia tariffaria si è prodotto nel tempo un notevolissimo contenzioso mai approdato ad indirizzi uniformi. Analoga situazione è venuta a determinarsi in relazione alla norma contenuta nell'ultimo comma dell'articolo 26 della legge n.298/74 fino al giudizio di legittimità costituzionale sulla stessa già indicato al punto 1, lettera d).

Sulla materia della qualificazione iniziale e della formazione periodica dei conducenti, disciplinata al Capo II dello schema di decreto in argomento, non sussistono elementi al riguardo trattandosi di nuova disciplina comunitaria recepita con l'atto normativo in esame.

b) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non sussistono progetti di legge vertenti su materie analoghe all'esame del Parlamento.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

a) *Ambito dell'intervento normativo; destinatari diretti e indiretti.*

La normativa contenuta nel Capo I, avendo ad oggetto la liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci su strada e il contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei relativi servizi impatta sulle seguenti categorie di soggetti destinatari diretti della disciplina dalla stessa dettata:

- imprese di trasporto di merci su strada per conto di terzi che, con apposito contratto, si impegnano ad eseguire una prestazione di trasporto dietro corrispettivo (o vettori);
- imprese o persone giuridiche pubbliche che, con apposito contratto, commissionano alle precedenti un servizio di trasporto su strada di merci remunerato (o committenti);
- imprese o persone giuridiche pubbliche che svolgono attività di consegna delle merci ai vettori, curando la sistemazione delle stesse sui veicoli adibiti al trasporto (o caricatori);
- imprese o persone giuridiche pubbliche proprietarie delle merci da trasportare al momento della consegna delle stesse al vettore (o proprietari delle merci).

Le categorie suindicate del mondo dell'autotrasporto, della produzione e della logistica sono state ampiamente consultate, attraverso i propri rappresentanti presenti nella Consulta generale per l'autotrasporto, ai fini dell'elaborazione del testo in questione che rappresenta il frutto di una lunga e complessa mediazione dei vari interessi coinvolti.

Inoltre, detta normativa ha riflessi sulle Amministrazioni aventi competenza nella materia oggetto di delega quali:

- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto ad:
 - emanare i decreti dirigenziali previsti dagli articoli 6 (per la determinazione di modelli contrattuali tipo rivolti a facilitare l'uso della forma scritta dei contratti di trasporto), 11 (per la definizione delle modalità e dei tempi per l'adozione di sistemi di certificazione di qualità) e 12 (per stabilire un modello di lista dei controlli da effettuare su strada ai fini della regolarità amministrativa di circolazione);
 - le Amministrazioni a cui appartengono gli organi preposti all'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del Codice della Strada (Ministero dell'interno, Arma dei carabinieri ecc.), competenti ad accertare la responsabilità di cui all'articolo 7 dello schema di decreto legislativo in oggetto e a comminare le relative sanzioni, nonché ad effettuare i controlli di cui all'articolo 12 del medesimo schema.

Le disposizioni di cui al Capo II, avendo ad oggetto la disciplina della formazione dei conducenti professionali, impatta sui conducenti che svolgono attività di autotrasporto di persone e di cose a fini commerciali, utilizzando veicoli per i quali è richiesta la patente di guida delle categorie C, C+E, D e D+E, nonché, limitatamente all'applicazione dei punti di cui all'art. 126bis del codice della strada, anche sui conducenti titolari del certificato di abilitazione professionale di tipo KB. Inoltre, le medesime disposizioni hanno riflessi:

- sul Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto ad emanare il decreto dirigenziale di cui all'art. 17 (per la disciplina dei criteri e delle scadenze relativi al rilascio della carta di qualificazione del conducente) ed il decreto ministeriale di cui all'art 19 (per la disciplina dei corsi e degli esami per il conseguimento della suddetta carta di qualificazione);

- sulle Amministrazioni a cui appartengono gli organi preposti all'espletamento del servizio di polizia stradale di cui all'art. 12 del codice della strada competenti a sanzionare i conducenti che circolano senza aver conseguito la carta di qualificazione del conducente (art. 14) ovvero con carta scaduta di validità (art. 20);
- sulle autoscuole e sugli altri soggetti che saranno autorizzati a svolgere i corsi di qualificazione iniziale (art. 19) e di formazione periodica (art. 20).

b) Obiettivi e risultati attesi.

L'obiettivo generale perseguito con il Capo I dell'atto normativo de quo, in attuazione della relativa delega di cui all'articolo 1, comma 1, lettera b) della legge n. 32/2005, è quello del superamento, in conformità alla disciplina comunitaria, degli aspetti restrittivi della libera concorrenza ancora presenti nell'esercizio dell'attività dell'autotrasporto di merci su strada, soprattutto in relazione al sistema attualmente vigente delle condizioni e dei prezzi dei servizi di trasporto, costituito dalle cosiddette tariffe obbligatorie a forcella di cui al titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, sinteticamente illustrato al punto 1, lettera b) della relazione tecnico-normativa. L'obiettivo suindicato è dunque quello della liberalizzazione, da attuare nella materia in questione, come peraltro precisato nella menzionata relazione al punto 1, lettera a), in un quadro di regole che garantiscano contestualmente la salvaguardia della concorrenza tra le imprese operanti nel settore e il rispetto delle norme poste a tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale.

In tale contesto si inseriscono gli obiettivi specifici della determinazione dei corrispettivi per i servizi di trasporto di merci mediante la libera contrattazione delle parti, previa abrogazione del menzionato sistema di tariffe a forcella, e dell'affermazione della corresponsabilità, nei limiti indicati all'articolo 2, comma 2, lettera b), punto 3), della legge di delega n. 32/2005, dei vari soggetti coinvolti nell'attività di trasporto delle merci su strada (vettori, committenti, caricatori, proprietari) per la violazione delle disposizioni sulla sicurezza della circolazione, in particolare per quanto riguarda i tempi di guida e di riposo dei conducenti e la velocità massima consentita.

I risultati attesi sono nell'immediato l'avvio di un processo di maggiore concorrenza regolata tra le imprese di autotrasporto, che comporti, nel medio/lungo periodo, un miglioramento dei servizi resi dalle stesse in termini di qualità, quantità e sicurezza.

Per l'attuazione degli obiettivi suindicati si rende necessaria:

- la preliminare emanazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro 90 giorni dalla data di pubblicazione del decreto legislativo, dei decreti dirigenziali indicati al precedente punto a), a cui risulta subordinata l'entrata in vigore dello stesso decreto legislativo;
- un'efficiente rete di controlli da parte dei competenti organi ai fini dell'accertamento della responsabilità di cui all'articolo 7 e del rispetto della regolarità amministrativa della circolazione di cui all'articolo 12;
- un processo di cambiamento del modus operandi delle imprese coinvolte nella filiera del trasporto di merci su strada, indotte dalla normativa in oggetto a condividere, ciascuna per la sua parte di attività, l'obiettivo comune di assicurare un trasporto sicuro e di qualità. Nell'ottica sottesa alla nuova disciplina, il trasporto in parola non è più un segmento a sé stante tra la produzione e la commercializzazione dei prodotti, caratterizzato da esigenze spesso conflittuali con gli altri due mondi economici suindicati, ma un trait-d'union tra gli stessi con cui concorre ad assicurare il soddisfacimento di importanti bisogni collettivi, con ricadute di miglioramento sull'intera economia nazionale.

Inoltre, con le disposizioni di cui al Capo II, il decreto si propone, recependo ed attuando la direttiva 2003/59/CE, di migliorare la professionalità dei conducenti interessati sia nella fase iniziale di accesso al lavoro, laddove è previsto l'obbligo di seguire un corso di formazione e di sostenere un esame, sia nel corso dell'attività, frequentando ogni cinque anni corsi di aggiornamento. L'obbligo di una qualificazione iniziale e di una formazione periodica è inteso a incrementare la sicurezza stradale e la sicurezza individuale del conducente. Peraltro, occorre sottolineare che i corsi possono essere svolti solo dalle autoscuole, già deputate dall'art. 123 del codice della strada alla formazione dei conducenti, nonché da soggetti autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di criteri che saranno stabiliti dal Ministero stesso con apposito decreto, al fine di garantire un effettivo miglioramento delle conoscenze e delle capacità dei conducenti a tutela dei livelli di sicurezza individuali e collettivi.

c) Illustrazione della metodologia di analisi adottata.

Sia l'ambito dell'intervento normativo che gli obiettivi dello stesso sono stati dedotti dal testo delle leggi di delega, in particolare dall'articolo 1, lettera b), dall'articolo 2, commi 1 e 2 lettera b) della legge 32/2005 e dall'art. 1 della legge 62/2005.

d) Impatto diretto e indiretto sull'organizzazione e sull'attività delle pubbliche amministrazioni; condizioni di operatività.

L'attività delle pubbliche amministrazioni citate necessaria per l'attuazione degli obiettivi sopra specificati non comporta alcun maggiore onere a carico della finanza pubblica, in quanto le attività amministrative e di controllo indicate si inseriscono nell'ordinario svolgimento dei compiti propri di strutture già operanti presso dette amministrazioni.

e) Impatto sui destinatari diretti.

La normativa in esame favorirà, per quanto concerne la liberalizzazione tariffaria, la scelta, per le prestazioni di trasporto interessate e per quelle connesse di carico della merce, delle aziende che praticeranno prezzi più competitivi ad uno stesso standard elevato di qualità e sicurezza del trasporto. Pertanto, la maggiore concorrenza che si instaurerà tra le aziende del settore, accompagnata dal necessario rispetto delle norme rivolte alla tutela della sicurezza stradale e sociale, determinerà il rafforzamento delle imprese in grado di offrire servizi migliori a prezzi più contenuti e indirettamente costituirà un incentivo all'aggregazione delle piccole imprese, al fine di reggere il confronto con un mercato che richiede prestazioni sempre più specializzate, da effettuare in tempi rapidi e in condizioni sicure. Contestualmente, le aziende proprietarie della merce da trasportare potranno beneficiare di prezzi più competitivi, con ricadute positive sui costi del trasporto. Anch'esse dovranno, però, assumersi le proprie responsabilità per garantire il rispetto delle condizioni necessarie perché il trasporto sia effettuato in sicurezza e qualità.

Per quanto concerne, invece, la qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti, la normativa dello schema di decreto allegato, come già specificato, comporterà un ampliamento delle capacità professionali dei soggetti coinvolti, a tutela della sicurezza personale e sociale.

f) Impatto sui destinatari indiretti.

Il meccanismo virtuoso che sarà determinato dalla liberalizzazione tariffaria, relativamente all'attività delle imprese destinatarie della medesima normativa, comporterà indirettamente benefici per l'intero sistema economico nazionale fortemente condizionato dai costi e dalle condizioni del trasporto. Il miglioramento atteso dei servizi stessi e del rafforzamento delle imprese più produttive, in un contesto come quello italiano, in cui più dell'80% delle merci viaggia su strada e il mondo delle imprese di autotrasporto risulta particolarmente destrutturato, essendo ancora caratterizzato da piccole e piccolissime imprese, dovrebbe, pertanto, riverberarsi positivamente sul soddisfacimento dei bisogni della collettività connessi alla produzione e al consumo dei beni di ogni genere.

Il nuovo sistema di formazione dei conducenti professionali determinerà benefici indiretti per l'intera collettività, riducendo i rischi di incidentalità della categoria e le conseguenti ricadute economiche e sociali sulla collettività.

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO

Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, ai sensi della legge 1 marzo 2005, n. 32, e per il recepimento della direttiva 2003/59 CE, riguardante la qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o di passeggeri.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visti gli articoli 14 e 16 della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;

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, recante Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose;

Vista la legge 18 aprile 2005, n. 62, recante Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee, ed in particolare l'articolo 1, relativo alla delega al Governo per l'attuazione di direttive comunitarie, fra le quali la direttiva 2003/59 CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o di passeggeri;

Vista la direttiva 91/439/CEE concernente la patente di guida e successive integrazioni e modificazioni;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, "Nuovo codice della strada", e successive modificazioni ed integrazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo codice della strada", e successive modificazioni ed integrazioni;

Considerata l'esigenza di prevedere un punteggio anche per *la carta di qualificazione del conducente*, conformemente a quanto previsto dall'art. 126 bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, disgiunto dalla patente di guida;

Considerata l'esigenza di estendere la disciplina del punteggio previsto dall'art. 126 bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, disgiunto dalla patente di guida, anche ai certificati di abilitazione professionale di tipo KB;

Ritenuta la necessità di comprendere in un unico provvedimento l'attuazione delle deleghe al Governo, di cui alle richiamate leggi 32/2005 e 62/2005, al fine di armonizzarne l'esecuzione, per quel che riguarda, in particolare, l'introduzione di una normativa di coordinamento fra i principi

della menzionata direttiva 2003/59 CE e l'apparato sanzionatorio di cui all'articolo 126-bis del citato Nuovo codice della strada;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del.....;

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

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del.....;

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

EMANA
il seguente decreto legislativo:

CAPO I

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

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'art. 1 comma 1 lett. b) della Legge 1 marzo 2005, n. 32, sulla base dei principi e criteri direttivi generali previsti dall'art. 2, comma 1 e dei principi e criteri direttivi specifici previsti dall'art. 2, comma 2, lett. 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;

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;

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.

Art. 3.

(Superamento tariffe obbligatorie)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, è abrogato il sistema delle tariffe obbligatorie a forcella 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 precedente comma, la determinazione del corrispettivo per l'esecuzione dei servizi di autotrasporto è regolata dal successivo articolo 4 e sono abrogate le seguenti norme :

a) il titolo terzo della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni ed integrazioni;

b) l'ultimo comma dell'articolo 26 della legge 298/74;

c) l'articolo 1 della legge 22 agosto 1985, n. 450 e successive modificazioni ed integrazioni;

d) gli articoli 2, 3 e 4 del decreto legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito con 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 del 18 novembre 1982, e successive modificazioni ed integrazioni, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 342 del 14 dicembre 1982;

g) il decreto del Ministro dei trasporti 22 dicembre 1982, e successive modificazioni ed integrazioni, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 356 del 29 dicembre 1982;

h) il decreto del Ministro dei trasporti 1 agosto 1985, e successive modificazioni ed integrazioni, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.198 del 23 agosto 1985.

Sono comunque abrogate le disposizioni incompatibili con la disciplina del presente decreto.

Art. 4.

(Contrattazione dei prezzi)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, 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, art. 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 del presente decreto, 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 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 emanarsi entro novanta giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto sulla Gazzetta Ufficiale, 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.

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 precedente comma.

5. Per i trasporti eseguiti in regime di cabotaggio stradale, il contratto di autotrasporto deve contenere gli elementi di cui al precedente 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 precedente comma 3, il contratto di trasporto si considera non stipulato in forma scritta.

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 14 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 14 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 del presente articolo, il vettore, il committente, nonché il caricatore ed il proprietario delle merci oggetto del trasporto che abbiano fornito istruzioni al vettore 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, 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 e 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 del presente decreto, in caso di accertato superamento, 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 di mancata osservanza dei tempi di guida e di riposo di cui all'articolo 174 dello stesso decreto legislativo, a richiesta degli organi di polizia stradale che hanno accertato le violazioni, il committente, o, in mancanza il vettore, sono tenuti a produrre la documentazione dalla quale risulti la compatibilità delle istruzioni trasmesse al vettore medesimo in merito alla esecuzione della specifica prestazione di trasporto, con il rispetto della disposizione di cui è stata accertata la violazione. Qualora non venga fornita tale documentazione, il vettore ed il committente sono sempre obbligati in concorso con l'autore della violazione.

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 del presente decreto, il committente è tenuto ad acquisire la fotocopia della carta di circolazione del veicolo adibito al trasporto e la dichiarazione, sottoscritta dal vettore, circa la regolarità dell'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori, nonché dell'esercizio dell'attività di autotrasporto e degli eventuali servizi accessori. Qualora non sia stata acquisita tale documentazione, al committente è sempre applicata la sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 26, comma 2, della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni.

6. Ai fini dell'accertamento della responsabilità di cui ai commi precedenti, 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 è 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.

Art. 8.

(Procedura di accertamento della responsabilità)

1. L'accertamento della responsabilità dei soggetti di cui al comma 3 del precedente articolo 7 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.

2. In caso di mancata esibizione del contratto di trasporto da parte del conducente all'atto della contestazione, e qualora dalla restante documentazione disponibile non sia possibile accertare l'eventuale responsabilità dei soggetti di cui al comma 3 del precedente articolo 7, l'autorità competente, entro 15 giorni dalla contestazione della violazione, richiede agli stessi la presentazione, entro 30 giorni dalla notifica della richiesta, di copia del contratto e dell'eventuale documentazione di accompagnamento, ovvero, qualora il contratto non sia stato stipulato in forma scritta, della documentazione di cui ai commi 4 e 5 dell'articolo 7.

3. Entro i 30 giorni successivi alla ricezione dei documenti richiesti, l'autorità competente, in base all'esame degli stessi, qualora da tale esame emerga la loro responsabilità, applica le sanzioni contemplate da detti commi ai soggetti di cui sopra.

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

Arti. 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 precedente 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 precedente entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto. 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 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'avarìa 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, è 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 al precedente 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 successivo del presente articolo.

3. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le altre amministrazioni interessate, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto sulla Gazzetta Ufficiale, sono definiti modalità e tempi per l'adozione di sistemi di certificazione di qualità, nei limiti di quanto previsto al comma 1.

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, è 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 codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 285, e successive modificazioni, il veicolo stesso deve recare a bordo copia del contratto di locazione e del certificato di iscrizione all'Albo 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 codice della strada.

3. Ai fini del presente articolo, è 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, del presente decreto.

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 emanarsi entro novanta giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto sulla Gazzetta Ufficiale, è stabilito un modello di lista di controllo, al quale gli organi di cui all'articolo 12 del codice della strada 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 484/2002 CE. In caso di mancato possesso di detta documentazione, si applicano le sanzioni previste dalle vigenti disposizioni.

CAPO II

Attuazione della direttiva 2003/59 CE sulla qualificazione iniziale e formazione dei conducenti professionali

Art. 13

(Finalità)

1. Il presente Capo ha per oggetto il recepimento della direttiva 2003/59 sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci e di passeggeri, in attuazione della delega di cui all'articolo 1 della legge 18 aprile 2005, n. 62.

Art. 14

(Qualificazione e formazione)

1. L'attività dei conducenti che effettuano professionalmente autotrasporto di persone e di cose su veicoli per la cui guida è richiesta la patente delle categorie C, C+E, D e D+E, è subordinata all'obbligo di qualificazione iniziale ed all'obbligo di formazione periodica per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente.

2. L'art. 116, comma 15 del codice della strada è così modificato: "Parimenti chiunque guida autoveicoli o motoveicoli essendo munito della patente di guida ma non del certificato di abilitazione professionale o della carta di qualificazione del conducente, quando prescritti, o di apposita dichiarazione sostitutiva, rilasciata dal competente ufficio del Dipartimento dei trasporti terrestri, ove non sia stato possibile provvedere, nei dieci giorni successivi all'esame, alla predisposizione del certificato di abilitazione o alla carta di qualificazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 143 a euro 573."

Art. 15

(Campo di applicazione)

1. La carta di qualificazione del conducente di cui all'art. 14 è rilasciata:

- a) ai conducenti residenti in Italia che svolgono attività di autotrasporto di persone o di cose;
- b) ai conducenti cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, che svolgono la loro attività alle dipendenze di un'impresa di autotrasporto di persone o di cose stabilita sul territorio italiano.

Art. 16

(Deroghe)

1. La carta di qualificazione del conducente di cui all'art. 14 non è richiesta ai conducenti:

- a) dei veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 45 km/h;
- b) dei veicoli ad uso delle forze armate, della protezione civile, dei pompieri e delle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico, o messi a loro disposizione;
- c) dei veicoli sottoposti a prove su strada a fini di perfezionamento tecnico, riparazione o manutenzione, e dei veicoli nuovi o trasformati non ancora immessi in circolazione;
- d) dei veicoli utilizzati in servizio di emergenza o destinati a missioni di salvataggio;
- e) dei veicoli utilizzati per le lezioni di guida ai fini del conseguimento della patente di guida o dei certificati di abilitazione professionale;
- f) dei veicoli utilizzati per il trasporto di passeggeri o di merci a fini privati e non commerciali;
- g) dei veicoli che trasportano materiale o attrezzature, utilizzati dal conducente nell'esercizio della propria attività, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente.

Art. 17

(Esenzioni)

1. Sono esentati dall'obbligo di qualificazione iniziale i conducenti:

- a) residenti in Italia, già titolari, alla data di entrata in vigore presente decreto di certificato di abilitazione professionale di tipo KD;
- b) residenti in Italia, già titolari, alla data di entrata in vigore del presente decreto, della patente di guida della categoria C ovvero C+E;
- c) cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo dipendenti da un'impresa di autotrasporto di persone o di cose stabilita in Italia, titolari di patente di guida equivalente alle categorie C, C+E, D e D+E alla data di entrata in vigore del presente decreto;

2. I conducenti di cui al comma 1 richiedono, comunque, per le finalità di cui all'art. 23, il rilascio della carta di qualificazione del conducente sulla base dei criteri e delle scadenze fissati con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, da adottarsi entro sei mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto.

Art. 18

(Qualificazione iniziale)

1. I conducenti, muniti della carta di qualificazione del conducente, devono aver compiuto:

- a) 18 anni, per guidare veicoli adibiti al trasporto di merci per cui è richiesta la patente di guida delle categorie di C e C+E, in deroga alle limitazioni di massa di cui all'art. 115, comma 1, lettera d), punto 2, del codice della strada;
- b) 21 anni, per guidare veicoli adibiti al trasporto di passeggeri per cui è richiesta la patente di guida delle categorie di D e D+E;

2. La carta di qualificazione del conducente sostituisce il certificato di abilitazione professionale di tipo KC e KD di cui all'art. 311 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495.

3. I conducenti già titolari della carta di qualificazione del conducente per effettuare trasporto di merci, che intendono conseguire anche la carta di qualificazione del conducente per effettuare trasporto di passeggeri, o viceversa, devono dimostrare esclusivamente la conoscenza sulle materie specifiche attinenti alla nuova qualificazione.

Art. 19

(Carta di qualificazione del conducente comprovante la qualificazione iniziale)

1. La carta di qualificazione del conducente è rilasciata a seguito della frequenza di specifico corso e previo superamento di un esame di idoneità, secondo le modalità di cui all'allegato I, sezioni 1, 2 e 4.

2. Il corso verte sulle materie indicate all'allegato I, sezione 1, ed è organizzato sulla base di disposizioni emanate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro sei mesi dalla data di pubblicazione del presente decreto.

3. Il corso di cui al comma 1 è organizzato:

- a) dalle autoscuole di cui all'art. 335, comma 10, lettera a), del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, ovvero dai consorzi di autoscuole che svolgono corsi di teoria e di guida per il conseguimento di tutte le patenti di guida;

b) da soggetti autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, sulla base dei criteri individuati con il decreto di cui al comma 2.

4. L' esame di cui al comma 1 è svolto da funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, sulla base delle disposizioni emanate con il decreto di cui al comma 2.

5. I conducenti candidati al conseguimento della carta di qualificazione del conducente, che già hanno conseguito l'attestato di idoneità professionale di cui alle vigenti disposizioni in materia di accesso alla professione in materia di autotrasporto di persone o di cose sono esentati dalla frequenza dei corsi di cui al presente articolo e dal sostenere il relativo esame sulle parti comuni.

Art. 20

(Formazione periodica)

1. La carta di qualificazione del conducente deve essere rinnovata ogni cinque anni dopo aver frequentato obbligatoriamente un corso di formazione, secondo le modalità di cui all'allegato I, sezioni 3 e 4.

2. La formazione periodica di cui al comma 1 consiste nell'aggiornamento professionale che consente ai titolari della carta di qualificazione del conducente di perfezionare le conoscenze essenziali per lo svolgimento delle loro funzioni, con particolare riguardo alla sicurezza stradale e sulla razionalizzazione del consumo di carburante.

3. I corsi di formazione sono organizzati da uno dei soggetti di cui all'articolo 19, comma 3, sulla base delle disposizioni emanate con il decreto di cui all'art. 19, comma 2.

4. Al termine della formazione periodica, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri rilascia al conducente una nuova carta di qualificazione.

5. I conducenti che devono seguire un corso di formazione periodica per il trasporto di merci che, in precedenza, avevano già seguito un corso di formazione periodica per il trasporto di persone, e viceversa, sono esentati dall'obbligo di frequenza delle parti comuni.

6. L'art. 126, comma 7, del codice della strada è così modificato: "Chiunque guida con patente o carta di qualificazione del conducente la cui validità sia scaduta è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 143 a euro 573. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della patente o della carta di qualificazione del conducente, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI".

7. La rubrica dell'art. 216 del codice della strada è così modificato: "Sanzione accessoria del ritiro dei documenti di circolazione, della targa, della patente di guida o della carta di qualificazione del conducente"; all'art. 216, comma 1 del codice della strada, dopo le parole "ovvero della patente di guida", sono aggiunte le parole "o della carta di qualificazione del conducente".

Art. 21

(Luogo di svolgimento della formazione)

1. Possono seguire in Italia i corsi di formazione iniziale i conducenti ivi residenti, nonché i conducenti cittadini di uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo dipendenti di un'impresa di autotrasporto di persone o di cose stabilita in Italia.

2. Possono seguire in Italia i corsi di formazione periodica i conducenti di cui al comma 1, nonché i conducenti residenti in un altro Stato membro dell'Unione europea dipendenti di un'impresa di autotrasporto di persone o di cose stabilita in Italia.

Art. 22

(Codice comunitario)

1. La carta di qualificazione del conducente rilasciata dai competenti Uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri è conforme al modello previsto dall'allegato II.

2. In corrispondenza della categoria di patente di guida "C", ovvero "C+E" se posseduta dal conducente, deve essere indicato il codice comunitario armonizzato 95, se il conducente ha conseguito la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose e la data di scadenza di validità della carta.

3. In corrispondenza della categoria di patente di guida "D", ovvero "D+E" se posseduta dal conducente, deve essere indicato il codice comunitario armonizzato 95, se il conducente ha conseguito la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone e la data di scadenza di validità della carta.

4. L'Italia riconosce la carta di qualificazione del conducente rilasciata dagli altri Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.

5. Il rilascio della carta di qualificazione del conducente è subordinata al possesso della patente di guida in corso di validità.

6. I conducenti cittadini di uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, dipendenti di un'impresa di autotrasporto stabilita in uno Stato membro diverso dall'Italia, possono guidare veicoli adibiti al trasporto di merci, comprovando la propria qualificazione, oltre che con la carta di qualificazione del conducente con:

a) il codice comunitario armonizzato "95" riportato sulla patente di guida;

b) l'attestato di conducente di cui al regolamento (CE) 484/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 1 marzo 2002.

7. I conducenti cittadini di uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, dipendenti di un'impresa di autotrasporto stabilita in uno Stato membro diverso dall'Italia, possono guidare veicoli adibiti al trasporto di passeggeri comprovando la propria qualificazione, oltre che con la carta di qualificazione del conducente, con il codice comunitario armonizzato "95" riportato sulla patente di guida.

Art. 23

(Sistema sanzionatorio e detrazione dei punti)

1. La disciplina sanzionatoria prevista dall'art. 126 bis del codice della strada si applica anche alla carta di qualificazione del conducente di cui all'art. 14, nonché al certificato di abilitazione professionale di tipo KB previsto dall'art. 311 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495.

2. La decurtazione del punteggio si applica alla carta di qualificazione del conducente, se gli illeciti sono commessi alla guida dell'autoveicolo per cui è prevista la carta di qualificazione del conducente e nell'esercizio dell'attività professionale.

3. In caso di perdita totale del punteggio sulla carta di qualificazione del conducente, detto documento è revocato se il conducente non supera l'esame di revisione previsto dall'art. 126 bis del codice della strada. In caso di revoca della patente di guida determinata dall'esito negativo dell'esame di revisione, è revocata anche la carta di qualificazione del conducente o il certificato di abilitazione professionale di tipo KB.

Art. 24

(Norma finale)

1. Le disposizioni di cui al Capo I entrano in vigore alla data di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dei decreti dirigenziali di cui ai precedenti articoli 6, 11 e 12, e comunque non oltre il 28 febbraio 2006.

2. Le disposizioni di cui al Capo II entrano in vigore dalla data di pubblicazione del decreto ministeriale di cui all'articolo 19, comma 2, e comunque non oltre il 10 settembre 2006, salvo per i conducenti cittadini di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, ovvero per i cittadini non appartenenti all'Unione europea ma dipendenti di impresa di autotrasporto di persone o di cose aventi sede in uno Stato dell'Unione europea, per i quali l'entrata in vigore è subordinata all'attuazione della direttiva 2003/59/CE da parte dello Stato di appartenenza.

3. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri né minori entrate a carico del bilancio dello Stato.

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

ALLEGATO I(art. 19, e **20**)**REQUISITI MINIMI DELLA QUALIFICAZIONE E DELLA FORMAZIONE****SEZIONE 1****ELENCO DELLE MATERIE**

Le conoscenze per l'accertamento della qualificazione iniziale e della formazione periodica del conducente da parte degli Stati membri devono vertere almeno sulle materie indicate nel presente elenco. Gli aspiranti conducenti devono possedere il livello di conoscenze e di attitudini pratiche necessarie per guidare in sicurezza i veicoli della relativa categoria di patenti. Il livello minimo di conoscenze non può essere inferiore al livello 2 della struttura dei livelli di formazione di cui all'allegato I della decisione 85/368/CEE, vale a dire al livello raggiunto nel corso dell'istruzione obbligatoria completata da una formazione professionale.

1. Perfezionamento per una guida razionale sulla base delle norme di sicurezza**Tutte le patenti di guida**

1.1. Obiettivo: conoscenza delle caratteristiche del sistema di trasmissione per usarlo in maniera ottimale.

Curve di coppia, di potenza e di consumo specifico del motore, zona di uso ottimale del contagiri, diagrammi di ricoprimento dei rapporti di trasmissione.

1.2. Obiettivo: conoscenza delle caratteristiche tecniche e del funzionamento dei dispositivi di sicurezza per poter controllare il veicolo, minimizzarne l'usura e prevenire le anomalie di funzionamento.

Peculiarità del circuito di frenatura oleo-pneumatico, limiti dell'utilizzo di freni e rallentatori, uso combinato di freni e rallentatore, ricerca del miglior compromesso fra velocità e rapporto del cambio, ricorso all'inerzia del veicolo, utilizzo dei dispositivi di rallentamento e frenatura in discesa, condotta in caso di avaria.

1.3. Obiettivo: capacità di ottimizzare il consumo di carburante.

Ottimizzazione del consumo di carburante mediante attuazione delle cognizioni di cui ai punti 1.1 e 1.2.

Patenti di guida C, C+E

1.4. Obiettivo: capacità di caricare il veicolo rispettando i principi di sicurezza e di corretta utilizzazione del veicolo.

Forze agenti sui veicoli in movimento, uso dei rapporti del cambio di velocità in funzione del carico del veicolo e delle caratteristiche stradali, calcolo del carico utile di un veicolo o di un complesso di veicoli, calcolo del volume totale, ripartizione del carico, conseguenze del sovraccarico assiale, stabilità del veicolo e baricentro, tipi di imballaggio e supporto del carico.

Principali categorie di merci bisognose di stivaggio, tecniche di ancoraggio e di stivaggio, uso delle cinghie di stivaggio, verifica dei dispositivi di stivaggio, uso delle attrezzature di movimentazione, montaggio e smontaggio delle coperture telate.

Patenti di guida D, D+E

1.5. Obiettivo: capacità di assicurare la sicurezza e il comfort dei passeggeri.

Calibrazione dei movimenti longitudinali e trasversali, ripartizione della rete stradale, posizionamento sul fondo stradale, fluidità della frenata, dinamica dello sbalzo, uso d'infrastrutture specifiche (spazi pubblici, corsie riservate), gestione delle situazioni di conflitto fra la guida in sicurezza e le altre funzioni del conducente, interazione con i passeggeri, specificità del trasporto di determinati gruppi di persone (portatori di handicap, bambini).

1.6. Obiettivo: capacità di caricare il veicolo rispettando i principi di sicurezza e di corretta utilizzazione del veicolo.

Forze agenti sui veicoli in movimento, uso dei rapporti del cambio di velocità in funzione del carico del veicolo e delle caratteristiche stradali, calcolo del carico utile di un veicolo o di un complesso di veicoli, ripartizione del carico, conseguenze del sovraccarico assiale, stabilità del veicolo e baricentro.

2. Applicazione della normativa

Tutte le patenti di guida

2.1. Obiettivo: conoscenza del contesto sociale dell'autotrasporto e della relativa regolamentazione.

Durata massima della prestazione lavorativa nei trasporti; principi, applicazione e conseguenze dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85; sanzioni per omissione di uso, uso illecito o manomissione del cronotachigrafo;

conoscenza del contesto sociale dell'autotrasporto: diritti e doveri del conducente in materia di qualificazione iniziale e formazione permanente.

Patenti di guida C, C+E

2.2. Obiettivo: conoscenza della regolamentazione relativa al trasporto di merci.

Licenze per l'esercizio dell'attività, obblighi previsti dai contratti standard per il trasporto di merci, redazione dei documenti che costituiscono il contratto di trasporto, autorizzazioni al trasporto internazionale, obblighi previsti dalla convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), redazione della lettera di vettura internazionale, attraversamento delle frontiere, commissionari di trasporto, documenti particolari di accompagnamento delle merci.

Patenti di guida D, D+E, E

2.3. Obiettivo: conoscenza della regolamentazione relativa al trasporto di persone.

Trasporto di gruppi specifici di persone, dotazioni di sicurezza a bordo di autobus, cinture di sicurezza, carico del veicolo.

3. Salute, sicurezza stradale e sicurezza ambientale, servizi, logistica

Tutte le patenti di guida

3.1. Obiettivo: sensibilizzazione ai pericoli della strada e agli infortuni sul lavoro.

Tipologia degli infortuni sul lavoro nel settore dei trasporti, statistiche sugli incidenti stradali, percentuale di automezzi pesanti/autobus coinvolti, perdite in termini umani e danni materiali ed economici.

3.2. Obiettivo: capacità di prevenire la criminalità ed il traffico di clandestini.

Informazioni generali, implicazioni per i conducenti, misure preventive, promemoria verifiche, normativa in materia di responsabilità degli autotrasportatori.

3.3. Obiettivo: capacità di prevenire i rischi fisici.

Principi di ergonomia: movimenti e posture a rischio, condizione fisica, esercizi di mantenimento, protezione individuale.

3.4. Obiettivo: consapevolezza dell'importanza dell'idoneità fisica e mentale.

Principi di un'alimentazione sana ed equilibrata, effetti dell'alcool, dei farmaci e di tutte le sostanze che inducono stati di alterazione; sintomi, cause ed effetti dell'affaticamento e dello stress, ruolo fondamentale del ciclo di base attività lavorativa/riposo.

3.5. Obiettivo: capacità di valutare le situazioni d'emergenza.

Condotta in situazione di emergenza: valutare la situazione, evitare di aggravare l'incidente, chiamare soccorsi, prestare assistenza e primo soccorso ai feriti, condotta in caso di incendio, evacuazione degli occupanti del mezzo pesante/dei passeggeri dell'autobus, garantire la sicurezza di tutti i passeggeri, condotta in caso di aggressione;
principi di base per la compilazione del verbale di incidente.

3.6. Obiettivo: capacità di comportarsi in modo da valorizzare l'immagine dell'azienda.

Condotta del conducente e immagine aziendale: importanza della qualità della prestazione del conducente per l'impresa, pluralità dei ruoli e degli interlocutori del conducente, manutenzione del veicolo, organizzazione del lavoro, conseguenze delle vertenze sul piano commerciale e finanziario.

Patenti di guida C, C+E

3.7. Obiettivo: conoscenza del contesto economico dell'autotrasporto di merci e dell'organizzazione del mercato.

L'autotrasporto rispetto agli altri modi di trasporto (concorrenza, spedizionieri), diverse attività connesse all'autotrasporto (trasporti per conto terzi, in conto proprio, attività ausiliare di trasporto), organizzazione dei principali tipi di impresa di trasporti o di attività ausiliare di trasporto, diversi trasporti specializzati (trasporti su strada con autocisterna, a temperatura controllata, ecc.), evoluzioni del settore (diversificazione dell'offerta, strada-ferrovia, subappalto ecc.).

Patenti di guida D, D+E

3.8. Obiettivo: conoscenza del contesto economico dell'autotrasporto di persone e dell'organizzazione del mercato.

L'autotrasporto di persone rispetto ai diversi modi di trasporto di persone (ferrovia, autovetture private), diverse attività connesse all'autotrasporto di persone, attraversamento delle frontiere (trasporto internazionale), organizzazione dei principali tipi di impresa di autotrasporto di persone.

La qualificazione iniziale deve comprendere l'insegnamento di tutte le materie comprese nell'elenco previsto alla sezione 1. La durata di tale qualificazione iniziale dev'essere di 280 ore.

L'aspirante conducente deve effettuare almeno venti ore di guida individuale su un veicolo della pertinente categoria che soddisfi almeno i criteri dei veicoli d'esame definiti nella decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 settembre 2004, n. 40/T.

Durante la guida individuale, l'aspirante conducente è assistito da un istruttore abilitato. Ogni conducente può effettuare al massimo 8 ore delle 20 ore di guida individuale su un terreno speciale, per valutare il perfezionamento a una guida razionale improntata alle norme di sicurezza e, in particolare, per valutare il controllo del veicolo in rapporto alle diverse condizioni del fondo stradale e al loro variare in funzione delle condizioni atmosferiche e dell'ora del giorno o della notte.

Per i conducenti di cui all'articolo 18, comma 4, la durata della qualificazione iniziale è di 70 ore, di cui 5 ore di guida individuale.

A formazione conclusa, il conducente dovrà sostenere un esame, scritto e/o orale, che comporta almeno una domanda per ciascuno degli obiettivi indicati nell'elenco delle materie di cui alla sezione 1.

SEZIONE 3 OBBLIGO DI FORMAZIONE PERIODICA

Corsi obbligatori di formazione periodica sono organizzati dai soggetti autorizzati. La durata di tali corsi è di 35 ore ogni cinque anni, suddivisi per periodi di almeno sette ore.

SEZIONE 4 AUTORIZZAZIONE DELLA QUALIFICAZIONE INIZIALE E DELLA FORMAZIONE PERIODICA

1. I corsi per la qualificazione iniziale e della formazione periodica sono tenuti esclusivamente da:

a) dalle autoscuole di cui all'art. 335, comma 10, lettera a) del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, ovvero dai consorzi di autoscuole che svolgono corsi di teoria e di guida per il conseguimento di tutte le patenti di guida;

b) da soggetti autorizzati dal Dipartimento per i trasporti terrestri sulla base dei criteri individuati con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

2. L'autorizzazione degli enti di cui al punto b) è concessa solo su richiesta scritta sulla base dei criteri individuati con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che terrà conto di quanto previsto alla sezione 5 dell'allegato I alla direttiva 2003/59/CEE.

ALLEGATO II
(art. 22, comma 1)

**REQUISITI RELATIVI AL MODELLO DELLE COMUNITÀ EUROPEE DI CARTA
DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE**

1. Le caratteristiche fisiche della carta sono conformi alle norme ISO 7810 e ISO 7816-1.

I metodi per la verifica delle caratteristiche fisiche della carta destinate a garantire la loro conformità alle norme internazionali sono conformi alla norma ISO 10373.

2. La carta si compone di due facciate:

La facciata 1 contiene:

- a) la dicitura «carta di qualificazione del conducente» stampata in caratteri di grandi dimensioni;
- b) la menzione “Repubblica italiana”;
- c) la sigla distintiva dell’Italia: “I” , stampata in negativo in un rettangolo blu e circondata da dodici stelle gialle;
- d) le informazioni specifiche della carta, numerate come segue:
 1. cognome del titolare;
 2. nome del titolare;
 3. data e luogo di nascita del titolare;
 4. a) data di rilascio;
 - b) data di scadenza;
 - c) designazione dell'autorità che rilascia la carta (può essere stampata sulla facciata 2);
 - d) numero diverso da quello della patente di guida per scopi amministrativi (menzione facoltativa);
 5. a) numero della patente;
 - b) numero di serie;
 6. fotografia del titolare;
 7. firma del titolare;
 8. luogo di residenza o indirizzo postale del titolare (menzione facoltativa);
 9. categorie o sottocategorie di veicoli per i quali il conducente risponde agli obblighi di qualificazione iniziale e di formazione periodica;
- e) la dicitura «modello delle Comunità europee» e la dicitura «carta di qualificazione del conducente» nelle altre lingue della Comunità, stampate in blu in modo da costituire lo sfondo della carta:

tarjeta de cualificación del conductor
 chaufføruddannelsesbevis
 Fahrerqualifizierungsnachweis
 δελτίο επιμόρφωσης οδηγού
 driver qualification card
 carte de qualification de conducteur
 cárta cáilíochta tiomána
 carta di qualificazione del conducente
 kwalificatiekaart bestuurder
 carta de qualificação do motorista
 kuljettajan ammattipätevyyskortti
 yrkeskompetensbevis för förare

f) colori di riferimento:

- blu: Pantone Reflex blue,
- giallo: Pantone yellow.

La facciata 2 contiene:

a) le categorie o sottocategorie di veicoli per le quali il conducente risponde agli obblighi di qualificazione iniziale e di formazione periodica;

10. il codice comunitario di cui previsto dalla direttiva;

11. uno spazio riservato allo Stato membro che rilascia la carta per eventuali indicazioni indispensabili alla gestione della stessa o relative alla sicurezza stradale (menzione facoltativa). Qualora la menzione rientrasse in una rubrica definita nel presente allegato, dovrà essere preceduta dal numero della rubrica corrispondente.

b) Una spiegazione delle rubriche numerate che si trovano sulle facciate 1 e 2 della carta [almeno delle rubriche 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 5 a), 5 b) e 10].

3. Sicurezza, compresa la protezione dei dati

I diversi elementi costitutivi della carta sono volti ad evitare qualsiasi falsificazione o manipolazione e a rilevare qualsiasi tentativo in tal senso. Il livello di sicurezza della carta è comparabile a quello della patente di guida.


4. Disposizioni particolari

Previa consultazione della Commissione, gli è possibile aggiungere colori o marcature come il codice a barre, simboli nazionali e elementi di sicurezza, fatte salve le altre disposizioni del presente allegato.

Nel quadro del reciproco riconoscimento delle carte, il codice a barre non può contenere informazioni diverse da quelle che già figurano in modo leggibile sulla carta di qualificazione del conducente, o che sono indispensabili per la procedura di rilascio della stessa.

CERTIFICATO DI ABILITAZIONE PROFESSIONALE

Facciata 1

	CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE		(STATO MEMBRO)
	1.		
	2.		
6. FOTOGRAFIA 	3.		
	4a.	4b.	
	4c.	(4d.)	
	5a.	5b.	
	7.		
	(8.)		
9.			

Facciata 2

11. 	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
	DE	

1. Nome
2. Cognome
3. Data e luogo di nascita
4a. Data di rilascio
4b. Data di scadenza amministrativa
4c. Rilasciata da
5a. Numero della patente
5b. Numero di serie
10. Codice comunitario