

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3047

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

SANGUINETI, POTÌ, MANCHINU, DEMITRY, COLUCCI, SODANO, AMODEO, MUNDO, MARZO, SANTINI, FINCATO GRIGOLETTO, COLZI

Presentata il 17 giugno 1985

**Modifiche della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernenti
la professione di autotrasportatore di merci**

ONOREVOLI COLLEGHI! — La legge 6 giugno 1974, n. 298, pur rappresentando un notevole sforzo per dare una disciplina organica all'autotrasporto merci, ha dimostrato, sin dai primi tempi di pratica applicazione della stessa, diverse lacune e talune discrasie che è necessario ed urgente eliminare.

Non vi è dubbio, tuttavia, che le diverse proposte di legge presentate al Parlamento e lo stesso disegno di legge governativo, sono stati predisposti molto tempo prima dell'inizio degli studi del piano generale dei trasporti.

Del resto, l'autotrasporto rappresenta una importante componente del sistema dei trasporti italiano, al quale si deve raccordare ed integrare.

Emanare, quindi, in questo momento in materia di autotrasporto, una legge

che innovi totalmente la disciplina della legge n. 298 del 1974, comporta il rischio di non coordinare la disciplina di questo specifico settore con le risultanze del piano: il che in definitiva significherebbe emanare una legge già vecchia prima ancora della sua entrata in vigore.

Tuttavia, non vi è dubbio che taluni interventi legislativi sull'attuale legislazione sono non solo opportuni, ma addirittura necessari per risolvere gravi problemi ed eliminare grosse lacune dell'attuale legislazione.

In breve, i problemi dell'autotrasporto possono così dividersi.

Vi sono problemi di fondo e di ampio respiro, la cui soluzione deve portare ad una integrazione dei vari sistemi di trasporto; per risolvere questi non vi è dubbio che occorre coordinare la riforma

della legge n. 298 con i risultati del piano dei trasporti.

Viceversa, sono possibili diversi provvedimenti tampone di variegata natura, per avviare a soluzione i più urgenti problemi dell'autotrasporto, senza compromettere le future soluzioni di fondo.

Con le modifiche alla legge n. 298 del 1974, che qui si propongono, si tende a raggiungere l'importante obiettivo di riorganizzare il settore trasporti su gomma, avviando un necessario processo di risanamento del mercato. Affiancando tale azione anche con interventi incentivanti il rinnovo del parco autoveicoli e la riduzione dello stesso, si raggiungerà l'obiettivo finale di integrarci nell'arco di un quinquennio nel sistema europeo di trasporto, dando piena attuazione alla direttiva CEE.

L'articolo 1 della presente proposta di legge modifica i requisiti per l'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori, introducendo tre principi voluti dalla direttiva CEE 561/74 del 12 novembre 1974: l'onorabilità; l'adeguata capacità finanziaria; la capacità professionale.

L'articolo 2 prevede norme per la equiparazione degli attestati di capacità professionale fra i singoli Stati della CEE, e per l'equiparazione dei titoli rilasciati negli altri paesi della Comunità.

L'articolo 3 prevede le modalità di iscrizione delle imprese estere.

L'articolo 4 ripristina le licenze per il trasporto di cose in conto proprio rilasciate per singoli veicoli, distinguendo quelle relative a veicoli inferiori a 35 quintali di peso complessivo a pieno carico, di più facile ottenimento e quelle per veicoli di maggiore peso complessivo a terra, il cui rilascio deve essere sottoposto all'esame dell'apposita commissione per le licenze.

L'articolo 5 coordina il primo comma dell'articolo 33 della legge n. 298 del 1974 all'articolo 32 della stessa legge.

L'articolo 6 è anch'esso di coordinamento.

L'articolo 7 elimina le autorizzazioni speciali per trasporti specifici. Oc-

corre, a questo proposito, considerare l'attuale disciplina delle autorizzazioni.

Come è noto, il sistema di rilascio delle autorizzazioni al trasporto di cose per conto di terzi si articola su due tipi di autorizzazioni:

a) autorizzazioni generiche senza vincoli o limiti di esercizio;

b) autorizzazioni speciali con limiti che possono essere di varia natura (temporali, di validità nello spazio, rispetto alle cose trasportate).

Nella pratica, quelle che negli ultimi anni si sono maggiormente diffuse sono le autorizzazioni speciali per trasporti specifici (vengono rilasciate a veicoli con particolari carrozzerie, che consentono il trasporto di determinate merci).

Tali tipi di autorizzazioni, tuttavia, presentano dei gravissimi inconvenienti che non si possono sottacere: si prestano infatti a gravi forme di abusivismo e, nei casi in cui il fenomeno non si verifica, l'eventuale calo, tutt'altro che infrequente, della domanda di un determinato tipo di trasporto, mette in condizione il titolare dell'autorizzazione di chiudere la propria attività, senza possibilità di convertire la stessa.

Quindi, se è auspicabile una specializzazione nel trasporto, tale specializzazione dovrà adattarsi, di volta in volta, alle condizioni di mercato, essendo totalmente negativa la specializzazione delle autorizzazioni.

Inoltre si sono istituiti tre tipi di autorizzazioni a seconda dei pesi complessivi dei veicoli, prevedendo differenti contingenti per ciascun tipo di autorizzazione.

La norma ha lo scopo di evitare l'irrazionale proliferazione di piccoli veicoli, che — come sta avvenendo attualmente — si immettono sul mercato distorcendolo, offrendosi a prezzi che non compensano neanche il costo del lavoro.

Tale fenomeno è incentivato dal basso costo dell'investimento e crea fasce di sfruttamento.

Inoltre, solo con il rigido controllo della offerta del trasporto su gomma si può avviare quella integrazione dei vari

modi di trasporto (gomma, acqua, ferrovia) auspicata da tutti e obiettivo primario del piano dei trasporti.

L'articolo 8 ha l'evidente scopo di incentivare le forme associative, cooperative e consortili, per ridurre un'estremamente dannosa polverizzazione dell'offerta di trasporto.

L'articolo 9 è di raccordo con le nuove disposizioni.

L'articolo 10 tende ad evitare il perpetuarsi di una pratica, purtroppo, molto frequente: l'utilizzazione di minori per guidare veicoli industriali su lunghe tratte autostradali approfittando delle ore notturne.

L'articolo 11 tende a semplificare la documentazione relativa al controllo tariffario, utilizzando i documenti già previsti dalle norme fiscali.

L'articolo 12 tende ad evitare il perpetuarsi di sistematiche violazioni della disciplina tariffaria, in genere imposte dagli utenti del servizio, ponendo le sanzioni a

carico di chi trae vantaggio economico dalla violazione tariffaria.

La norma dispone altresì che eventuali differenze fra prezzo e tariffe possano essere richieste dagli aventi diritto entro cinque anni dalla data di effettuazione del trasporto.

Ovviamente, tale norma sarà tanto più efficace, quanto più l'autorità governativa differenzia i vari tipi di trasporto assoggettandoli a tariffazioni speciali e possibilmente concordate preventivamente fra le parti.

L'articolo 13 tende ad assicurare un corretto e funzionale funzionamento degli albi, mediante un efficiente sistema di finanziamento delle strutture necessarie.

L'articolo 14 detta la disciplina delle autorizzazioni rilasciate sulla base della precedente normativa per adeguarle alla nuova.

L'articolo 15 infine prevede una sanatoria per le violazioni pregresse che non sarebbero compatibili con i criteri della nuova disciplina.

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

L'articolo 13 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« ART. 13. — *Requisiti e condizioni.* — I requisiti e le condizioni per l'iscrizione nell'albo sono i seguenti:

1) avere la cittadinanza italiana per i titolari di imprese individuali, salvo quanto previsto dal successivo articolo 14;

2) avere la disponibilità di mezzi tecnici ed economici adeguati all'attività da svolgere. Con il regolamento di esecuzione sono stabilite le misure minime dei predetti mezzi;

3) essere iscritto alla camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura per l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi;

4) avere stipulato contratto di assicurazione per la responsabilità civile dipendente dall'uso degli autoveicoli e per i danni alle cose da trasportare, con i massimali prescritti nel regolamento di esecuzione, che comunque non possono essere inferiori a quelli previsti da altre disposizioni legislative in vigore;

5) avere ottemperato alle norme di legge in materia di previdenza ed assicurazioni sociali per i propri dipendenti;

6) avere onorabilità;

7) avere capacità finanziaria;

8) avere capacità professionale.

Il requisito dell'onorabilità deve intendersi soddisfatto ove il richiedente la iscrizione all'albo:

a) non abbia riportato, con sentenza passata in giudicato, condanne superiori a due anni di reclusione per delitti non colposi o una qualsiasi condanna a pena detentiva per delitti contro il pa-

trimonio e la fede pubblica, o per reati puniti a norma degli articoli 3 e 4 della legge 20 febbraio 1958, n. 75, ovvero condanne che comportino interdizione dalla professione o incapacità di esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa, per il periodo di durata della pena accessoria, salvo che sia intervenuta precedentemente riabilitazione a norma dell'articolo 178 e seguenti del codice penale; per coloro i quali abbiano in corso procedimenti penali che prevedono pene detentive non inferiori nel minimo a due anni, l'iscrizione all'albo viene effettuata con riserva;

b) non sia sottoposto, con provvedimento esecutivo, ad una delle misure di prevenzione previste dalle vigenti disposizioni;

c) non abbia in corso procedura di fallimento, né sia stato sottoposto a procedura fallimentare, salvo che sia intervenuta riabilitazione a norma degli articoli 142 e seguenti del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267.

I requisiti e le condizioni di cui alle lettere a), b) e c) devono essere posseduti:

1) quando si tratti di impresa individuale, dal titolare di essa e, ove questi abbia preposto all'esercizio dell'impresa o di un ramo di essa o di una sede un institore o un direttore, anche da questi ultimi;

2) quando si tratti di società, dalla persona fisica che dirige l'attività di trasporto dell'impresa in maniera permanente ed effettiva.

I medesimi requisiti e condizioni devono essere posseduti anche da tutti i soci per le società in nome collettivo, dai soci accomandatari per le società in accomandita semplice o per azioni e dagli amministratori per ogni altro tipo di società.

Ai fini della prova della capacità finanziaria occorre presentare adeguate attestazioni bancarie secondo quanto previsto con il regolamento di esecuzione, od essere iscritto nei ruoli delle imposte sui redditi delle persone fisiche o giuridiche

relativamente al reddito di impresa o avere presentato la dichiarazione relativamente a tale reddito.

Il requisito della capacità professionale, che deve essere posseduto dalla persona fisica che dirige l'attività di trasporto dell'impresa in maniera permanente ed effettiva, consiste nel possesso di buone cognizioni, accertate dal Ministero dei trasporti o dagli organismi a tal fine designati dal predetto Ministero, nelle materie che figurano nell'elenco riportato in allegato alla presente legge.

Con decreto del Ministro dei trasporti sono definiti ed approvati i programmi per ciascuna delle materie di cui al comma precedente. I programmi sono formulati in maniera proporzionata al grado di istruzione corrispondente al livello finale degli studenti scolastici obbligatori.

Le cognizioni di cui al sesto comma si acquisiscono frequentando appositi corsi o effettuando un'esperienza pratica in un'azienda di trasporti ovvero mediante entrambi i sistemi.

Il Ministero dei trasporti o gli organismi di cui al sesto comma, che accertano il possesso delle condizioni richieste dai commi precedenti, rilasciano un attestato come prova della capacità professionale, precisando, se essa è stata conseguita in base ad esame ovvero su una esperienza pratica di tre anni.

Il primo accertamento della capacità professionale deve avvenire entro un anno dalla data di entrata in vigore delle presenti disposizioni.

Sono esonerati dall'accertamento del requisito della capacità professionale i titolari di uno dei diplomi di istruzione di secondo grado determinati con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della pubblica istruzione, comprovanti una buona conoscenza delle materie indicate nell'elenco riportato in allegato alla presente legge.

La prova del possesso dei requisiti e delle condizioni di cui ai numeri 3), 6), 7), 8) del primo comma deve essere fornita, mediante necessarie certificazioni, all'atto della presentazione della do-

manda di iscrizione; il possesso del requisito di cui al numero 1) del primo comma deve formare oggetto di apposita dichiarazione da parte dell'interessato.

La prova del possesso dei requisiti e delle condizioni di cui ai numeri 2), 4) e 5) del primo comma può essere fornita entro 90 giorni dalla data dell'autorizzazione.

Trascorso tale termine, i competenti comitati per l'albo diffidano l'interessato a fornire la documentazione entro ulteriori 60 giorni.

Fino a quando non sia intervenuta l'autorizzazione di cui alla presente legge e non si sia data la prova del possesso di tutti i requisiti e delle condizioni di cui al primo comma, l'iscrizione avviene in via provvisoria in un elenco separato.

Coloro i quali, nei termini stabiliti dai commi precedenti, non forniscono le prove richieste sono esclusi dall'elenco e decadono dall'autorizzazione ».

La legge 6 giugno 1974, n. 298, è integrata dall'elenco allegato alla presente legge.

ART. 2.

Dopo l'articolo 13 della legge 6 giugno 1974, n. 298, sono aggiunti i seguenti:

« ART. 13-bis. — *Equiparazione degli attestati.* — Costituiscono prova sufficiente della capacità professionale, e sono pertanto equiparati a quelli rilasciati nel territorio nazionale, gli attestati di cui all'articolo 3, paragrafo IV, secondo comma, della direttiva n. 74/561/CEE, rilasciati da uno Stato membro della Comunità economica europea, ove si basino su un esame superato dal richiedente o su una esperienza pratica di tre anni.

Per le imprese individuali e societarie che sono state autorizzate in uno Stato membro anteriormente al 1° gennaio 1975, in virtù di una regolamentazione nazionale, ad esercitare la professione, costituisce prova sufficiente della capacità professionale l'attestato dell'esercizio effettivo dell'attività in questione in uno Stato membro per un periodo di tre anni,

purché tale attività non sia cessata da più di cinque anni alla data di presentazione dell'attestato.

ART. 13-ter. — *Riconoscimento dei titoli.*
— Subordinatamente all'avvenuta comunicazione, da parte degli Stati membri della Comunità economica europea, delle disposizioni relative alle autorità e agli organismi competenti per il rilascio ai propri cittadini dei documenti corrispondenti a quelli di cui all'articolo 14 nonché all'attestato di cui all'articolo 15, il Ministero dei trasporti adotta i provvedimenti declaratori del riconoscimento dei titoli rilasciati dalle suddette autorità ed organismi alle condizioni di reciprocità contemplate dalla direttiva n. 77/796/CEE per favorire l'esercizio effettivo della libertà di stabilimento dei trasportatori professionali di merci su strada.

Allo stesso fine il Ministero dei trasporti notifica agli Stati membri della Comunità economica europea le autorità e gli altri organismi competenti in Italia per il rilascio dei diplomi, certificati ed altri titoli di trasportatore di merci su strada contemplati dalla presente legge ».

ART. 3.

L'articolo 14 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« ART. 14 — *Iscrizione delle imprese estere.* — Le imprese individuali e societarie di uno Stato estero membro della Comunità economica europea possono essere iscritte all'albo; le imprese individuali e societarie degli altri Stati possono essere iscritte all'albo se vi sia stato trattamento di reciprocità nello Stato di appartenenza ».

ART. 4.

L'articolo 32 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« ART. 32. — *Licenze.* — L'esercizio dell'autotrasporto in conto proprio è subordinato ad apposita licenza rilasciata me-

diante annotazione sulla carta di circolazione, dagli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione con l'indicazione dell'attività dalla quale scaturisce la necessità di trasporto del titolare.

La licenza delle persone fisiche, imprese ed enti di cui all'articolo 31, è rilasciata per ciascuna unità di trasporto, di peso complessivo a pieno carico fino a 35 quintali su presentazione di domanda.

Il rilascio di licenza per ciascuna unità di trasporto di peso complessivo a pieno carico oltre 35 quintali avviene su presentazione della domanda, sentito il parere della commissione di cui all'articolo 33.

Nella domanda per ottenere la licenza per le unità di trasporto di peso complessivo fino a 35 quintali, occorre precisare le esigenze di trasporto del richiedente, mentre in quella per ottenere la licenza per le unità di trasporto oltre 35 quintali è necessario che il richiedente comprovi, mediante la documentazione che verrà indicata nel regolamento di esecuzione, che le proprie esigenze e l'attività svolta giustificano l'impiego dell'unità di trasporto del tipo e del peso complessivo indicata nella domanda stessa e l'opportunità economica dell'impiego stesso.

La licenza deve essere concessa entro il termine di trenta giorni dalla data di presentazione della domanda, per i veicoli di cui al secondo comma, o dalla data del completamento della documentazione richiesta, per i veicoli di cui al terzo comma.

Le imprese di nuova costituzione possono ottenere la licenza provvisoria, non rinnovabile e non prorogabile, avente validità per diciotto mesi, a condizione che forniscano la documentazione essenziale comprovante l'esigenza di impiego del veicolo o dei veicoli a norma del quarto comma.

La licenza viene resa definitiva per effetto della presentazione della completa documentazione ».

ART. 5.

L'alinea del primo comma dell'articolo 33 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Per l'esame della domanda di cui al terzo comma dell'articolo 32 è istituita presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione una speciale commissione composta: ».

ART. 6.

Il primo comma dell'articolo 39 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Ogni trasporto in conto proprio, eseguito su licenza di cui al terzo comma dell'articolo 32, deve essere accompagnato dalla elencazione delle cose trasportate e dalla dichiarazione contestuale che esse sono di proprietà del titolare della licenza o che ricorre una delle altre condizioni previste dalla lettera c) dell'articolo 31 ».

ART. 7.

L'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« ART. 41. — *Autorizzazioni.* — Per effettuare l'autotrasporto di cose per conto di terzi è necessario che l'imprenditore sia iscritto nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e abbia ottenuto apposita autorizzazione per ciascuna unità di carico.

L'autorizzazione viene accordata alla persona fisica o giuridica con l'indicazione del tonnellaggio di portata utile di ciascuna unità di carico.

Le autorizzazioni consentono l'effettuazione di trasporti nell'ambito dell'intero territorio nazionale.

Esse sono di tre tipi:

1) tipo A: consentono trasporti effettuati con veicoli isolati di peso compless

sivo a pieno carico non superiore a 115 quintali;

2) tipo B: consentono trasporti effettuati con veicoli isolati di peso complessivo a pieno carico non superiore a 240 quintali;

3) tipo C: consentono trasporti effettuati con veicoli isolati di peso complessivo oltre i 240 quintali.

Le autorizzazioni vengono rilasciate dagli uffici provinciali della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione alle imprese individuali, societarie, consorzi e cooperative che abbiano la sede nel territorio di competenza degli uffici stessi e che siano iscritte all'albo nazionale e degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

A tal fine le suddette imprese allegano alla domanda di autorizzazione il certificato di iscrizione all'albo.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, tenuto conto delle esigenze del mercato, con particolare riguardo all'andamento della produzione e degli scambi e alla redditività delle imprese del settore, determina annualmente, con proprio decreto — sentite le regioni e il comitato centrale per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, i quali devono esprimere il loro parere entro trenta giorni — il numero di autorizzazioni da rilasciarsi ciascun anno per ciascun tipo.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, con proprio decreto, provvede altresì a fissare i criteri di priorità per l'assegnazione delle autorizzazioni.

Il contingente, da determinarsi ai sensi del precedente comma, deve essere quanto meno pari all'80 per cento delle autorizzazioni revocate dal Ministero dei trasporti nel corso dell'anno precedente ».

ART. 8.

Il quinto comma dell'articolo 43 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dai seguenti:

« Le società di persone, cooperative, consorzi fra imprese di trasporto merci in

conto terzi per tutta la durata dell'organismo associativo o fino a recesso del singolo socio associato, possono utilizzare le autorizzazioni degli stessi associati.

I veicoli degli associati sono considerati in disponibilità degli organismi di cui al precedente comma.

Per poter beneficiare delle disposizioni di cui ai precedenti commi, gli organismi sopra citati devono preventivamente iscriversi all'albo ».

ART. 9.

I numeri 1, 2, 3, del primo comma dell'articolo 45 della legge 6 giugno 1974, n. 298, sono sostituiti dai seguenti:

« 1) rossa: per i trasporti eseguiti in conto proprio;

2) bianca: per i servizi di trasporto in conto terzi autorizzati con veicoli di peso complessivo a pieno carico non superiore ai 115 quintali;

3) gialla: per i servizi di trasporto in conto terzi autorizzati con veicoli di peso complessivo a pieno carico non superiore ai 240 quintali;

4) verde: per i servizi di trasporto in conto terzi autorizzati con veicoli di peso complessivo a pieno carico superiore ai 240 quintali;

5) azzurra: per i servizi di piazza ».

ART. 10.

Dopo l'articolo 46 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è aggiunto il seguente:

« ART. 46-bis. — *Trasporto di minori ed incauto affidamento.* — Chiunque trasporti sul veicolo industriale in movimento un minore degli anni 18, è punito con la sanzione amministrativa da lire 1.000.000 a lire 3.000.000.

Il proprietario del veicolo industriale che affidi la guida dello stesso a persona sprovvista di patente di guida prevista dalle vigenti disposizioni di legge è punito con la reclusione da 6 mesi a 3 anni

e con la multa da lire 300.000 a lire 900.000.

Nell'ipotesi di cui al secondo comma alla stessa pena viene sottoposta la persona che si trova nella cabina di guida insieme al conducente ».

ART. 11.

L'articolo 56 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Per ogni spedizione soggetta a regime tariffario, il vettore deve inviare al competente ufficio provinciale della Motorizzazione civile e trasporti in concessione entro il trentesimo giorno successivo alla data di fatturazione, una copia della fattura compilata secondo il modello fissato con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti, congiuntamente al documento di accompagnamento previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1978, n. 627 ».

ART. 12.

L'articolo 58 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« ART. 58. — *Sanzioni.* — Il vettore è responsabile del mancato invio ai competenti uffici provinciali della Motorizzazione civile e trasporti in concessione della documentazione di cui all'articolo 56. Se non provvede a detto invio, egli è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 100.000 a lire 200.000, per ciascuna infrazione.

Il vettore che non provvede a conservare per due anni le copie dei documenti di cui all'articolo 56 destinati al controllo tariffario è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 300.000 a lire 500.000 per ciascuna infrazione, salvo le sanzioni stabilite dalle norme fiscali.

In caso di trasporti eseguiti a prezzi non conformi a quelli previsti dalle tariffe in vigore, esclusivamente il soggetto

che ha tratto vantaggio dalla violazione tariffaria è sottoposto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 100.000 a lire 300.000 per ciascuna infrazione.

Il vettore che abbia percepito prezzi inferiori a quelli stabiliti dalle tariffe in vigore, può far valere il diritto alla differenza fra quanto riscosso e quanto previsto dalle tariffe, entro 5 anni dalla data di effettuazione del trasporto.

Il mittente che abbia pagato prezzi superiori a quelli previsti dalle tariffe può richiedere la differenza fra quanto pagato e quanto previsto dalle tariffe, entro 5 anni dalla data di effettuazione del trasporto.

In caso di ripetute infrazioni alle norme del presente titolo il Ministero dei trasporti ne dà comunicazione al comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori e al comitato provinciale per l'albo, il quale delibera i provvedimenti disciplinari ai sensi dell'articolo 21.

I vettori, i mittenti e i destinatari delle spedizioni, gli spedizionieri e gli altri intermediari dei trasporti, i quali non forniscano, nel termine prescritto, al Ministero dei trasporti - direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, od ai funzionari da questo dipendenti, tutte le informazioni e notizie ritenute necessarie, ovvero forniscano informazioni e notizie false, sono soggetti alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 300.000 a lire 500.000, salvo che il fatto costituisca reato.

Per l'applicazione delle sanzioni amministrative previste dai precedenti commi si osservano le norme di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689.

Nei casi in cui il vettore o il mittente si opponga ai controlli stabiliti in applicazione degli articoli 56 e 57, il pretore può disporre l'accesso agli impianti dei funzionari indicati all'articolo 57. Il vettore o il mittente che si oppone senza legittimo motivo ai controlli di cui agli articoli 56 e 57 è punito con l'ammenda da lire 500.000 a lire 1.500.000 salvo che il fatto non costituisca più grave reato ».

ART. 13.

L'articolo 63 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« ART. 63. — *Contributo per l'iscrizione all'albo.* — Per far fronte alle spese di gestione, di funzionamento dei comitati per l'albo e dei programmi di attività che sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti, su proposta del comitato centrale per l'albo, gli iscritti all'albo sono soggetti ad un contributo annuo da versare alla tesoreria provinciale secondo le modalità stabilite dal Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro del tesoro.

La misura annua del contributo è stabilita dal Ministro dei trasporti, sulla scorta di un bilancio di previsione redatto dal comitato centrale per l'albo, sentite le richieste dei singoli comitati provinciali, entro e non oltre il 30 settembre dell'anno precedente a quello cui il contributo si riferisce.

Nel determinare la misura del contributo per ciascun veicolo a seconda del tipo e della portata, si deve tener conto del numero complessivo dei veicoli circolanti nel Paese adibiti al trasporto di cose per conto di terzi, nonché dei mezzi finanziari necessari alla formazione e tenuta dell'albo.

Il pagamento del contributo si esegue entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello cui esso si riferisce.

Il regolamento di esecuzione stabilisce le norme per l'assegnazione a ciascun comitato dei fondi necessari per il loro funzionamento, e quello per la gestione degli stessi ».

ART. 14.

(Disciplina transitoria delle autorizzazioni).

I titolari di autorizzazioni speciali per trasporti specifici rilasciate in base alle norme in vigore precedentemente all'entrata in vigore della presente legge, possono ottenere, alla scadenza novennale

delle stesse, un'autorizzazione del tipo A, B, o C, a seconda del peso complessivo a pieno carico del veicolo posseduto alla data di scadenza della autorizzazione speciale.

I titolari di un'autorizzazione generica senza vincoli o limiti di esercizio, che abbiano nella propria disponibilità veicoli isolati di peso complessivo a pieno carico superiore ai 240 quintali possono sostituire entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge il proprio veicolo con altro di peso superiore ai 240 quintali, ottenendo la relativa autorizzazione.

ART. 15.

(Regolamento di attuazione).

Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti, con propri decreti, modifica i decreti del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32, 16 settembre 1977, n. 783, 9 gennaio 1978, n. 56, coordinandoli con le disposizioni della presente legge.

ART. 16.

(Sanatoria).

Per le violazioni commesse alla disciplina tariffaria anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge non si applicano le sanzioni previste dall'articolo 56 della legge 6 giugno 1974, n. 298.

ALLEGATO.

ELENCO DELLE MATERIE DI CUI È RICHIESTA
LA CONOSCENZA PER L'ISCRIZIONE ALL'ALBO

A. MATERIE LA CUI CONOSCENZA È RICHIESTA PER I TRASPORTATORI CHE HANNO INTENZIONE DI EFFETTUARE ESCLUSIVAMENTE I TRASPORTI NAZIONALI.

1. — *Diritto:*

Elementi di diritto civile, commerciale, sociale e fiscale la cui conoscenza è necessaria per l'esercizio della professione e vertenti in particolare:

- sui contratti in genere;
- sui contratti di trasporto: in particolare sulla responsabilità del trasportatore (natura e limiti);
- sulle società commerciali;
- sui libri di commercio;
- sulla regolamentazione del lavoro, sulla sicurezza sociale;
- sul regime fiscale.

2. — *Gestione commerciale e finanziaria dell'azienda:*

- modi di pagamento e di finanziamento;
- calcolo dei prezzi di costo;
- regime dei prezzi e condizioni di trasporto;
- contabilità commerciale;
- assicurazioni;
- fatture;
- ausiliari di trasporto.

3. — *Accesso al mercato:*

- disposizione relative all'accesso alla professione ed al suo esercizio;
- documenti di trasporto.

4. — *Norme ed esercizio tecnici:*

pesi e dimensioni dei veicoli;
scelta del veicolo;
collaudo ed immatricolazione;
norme per la manutenzione dei veicoli;
carico e scarico dei veicoli.

5. — *Sicurezza stradale:*

disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative applicabili in materia di circolazione;
sicurezza di circolazione;
prevenzione degli incidenti e provvedimenti da prendersi in caso di incidente.

B. MATERIE LA CUI CONOSCENZA È RICHIESTA PER I TRASPORTATORI CHE HANNO INTENZIONE DI EFFETTUARE TRASPORTI INTERNAZIONALI.

materie elencate *sub A*;
disposizioni applicabili ai trasporti di merci su strada fra gli Stati membri e fra la Comunità ed i paesi terzi, risultanti dalla legislazione nazionale, da norme comunitarie, convenzioni ed accordi internazionali;
pratiche e formalità doganali;
principali regolamentazioni di circolazione negli Stati membri.