

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1950

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

(AMATO)

E DAL MINISTRO DEI TRASPORTI

(TESINI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'INTERNO

(MANCINO)

CON IL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA

(MARTELLI)

CON IL MINISTRO DELLE FINANZE

(GORIA)

E CON IL MINISTRO DELL'INDUSTRIA, DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO

(GUARINO)

Conversione in legge del decreto-legge 27 novembre 1992, n. 463, recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi

Presentato il 28 novembre 1992

ONOREVOLI DEPUTATI! — Il presente decreto contiene norme di contenuto diverso tra loro, afferenti a varie materie, ma che tendono tutte a regolare l'esercizio dell'attività dei trasportatori di merci su strada per conto di terzi, tenendo conto delle peculiarità del settore.

L'attività di autotrasportatore è in effetti la colonna portante del sistema di trasporto delle merci in Italia, ma spesso viene ad essere penalizzata da disposizioni di carattere generale che, pur in sé giuste,

non tengono conto, appunto, delle peculiarità del settore.

Il disegno complessivo che si intende perseguire con il presente decreto è infatti quello di disciplinare quegli aspetti della attività di autotrasportatore che hanno, di volta in volta, implicazioni di carattere fiscale, contrattualistico, penale, previdenziale, eccetera, in modo che gli operatori del settore possano svolgere la loro attività in condizioni non sperequate rispetto ai loro omologhi degli altri Paesi della CEE.

Il decreto indica soluzioni per varie materie, con l'intento di perseguire un'armonizzazione delle norme autotrasportistiche italiane che pongano le imprese del settore in condizioni di sostenere la concorrenza estera, eliminando le cause di sperequazione nella gestione dell'attività.

Individuato il filo conduttore del decreto, è facile sostenere sia la validità delle singole norme, sia l'urgenza della loro adozione, atteso che la liberalizzazione CEE del settore, che è un aspetto essenziale dell'instaurazione del mercato unico europeo, è prevista per il 1° gennaio 1993.

Gli ipotizzati interventi a sostegno dell'autotrasporto sono ormai indifferibili.

L'articolo 1 è necessitato dalla circostanza che nel settore vi sono numerosissimi operatori abusivi e ciò nonostante i controlli sull'iscrizione all'albo e sul sistema autorizzativo messi in opera dalle Amministrazioni deputate allo scopo.

Prevedere il coinvolgimento dei committenti nelle responsabilità connesse a tali trasporti abusivi è l'unico deterrente per scongiurare il lamentato fenomeno.

Le modifiche suggerite dai successivi articoli 2 e 3 tendono ad ovviare ad una precedente lacuna legislativa, restituendo efficacia alle varie disposizioni speciali che regolamentano dal punto di vista tariffario i contratti di trasporto e spedizione, ovviando quindi, sul piano privatistico, a gravi ingiustizie anche costituzionalmente rilevanti.

In considerazione del già citato pubblico interesse economico, i contratti di trasporto o spedizione sono da sempre interessati da disposizioni inderogabili di legge, volte, per lo più, a stabilire limiti minimi e massimi di determinate prestazioni, allo scopo di consentire, da un lato, la conoscibilità e l'omogeneità dei costi di trasporto a carico delle imprese committenti e dei consumatori, e, dall'altro lato, di favorire la trasparente e corretta concorrenza tra gli operatori del settore.

Gli scopi di certezza del diritto perseguiti dalla prescrizione breve annuale prevista dal primo comma dell'articolo 2951 del codice civile sono incompatibili e co-

munque ostacolano l'applicazione delle norme inderogabili di legge alle quali sopra si è accennato in quanto, soprattutto nei casi più frequenti di rapporti coordinati e continuativi, il committente è quasi incentivato alla violazione tariffaria dal fatto che il vettore, parte debole del rapporto, non è quasi mai in grado di far valere interamente ed *ex post* le proprie pretese in base ai minimi tariffari.

L'estensione del concetto di esecuzione provvisoria per i crediti derivanti dall'applicazione della legge 6 giugno 1974, n. 298, prevista dal successivo articolo 4, è giustificata dal fatto che l'autotrasportatore, nell'esecuzione del contratto di trasporto, di solito con monocommittenza e con carattere di continuità, si trova in una posizione svantaggiata nel recupero dei crediti per i lunghi tempi processuali necessari ad una pronuncia giurisdizionale. Inoltre, il ricorso allo strumento del decreto ingiuntivo è sconsigliato sia per gli alti costi, sia per l'opponibilità del provvedimento, che trasforma un procedimento sommario in giudizio ordinario.

Nella maggioranza dei casi, si tratta di crediti il cui recupero determina il permanere in vita dell'impresa; quindi si ritiene applicabile la previsione del secondo comma dell'articolo 642 del codice di procedura civile, che sancisce la possibilità dell'esecuzione provvisoria nei casi in cui esista grave pregiudizio nel ritardo.

La disposizione di cui all'articolo 5 è diretta ad ottenere una modifica dell'articolo 21 del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1971, n. 1269, tale da consentire un alleggerimento della procedura per l'esercizio degli impianti di distribuzione di carburanti per usi industriali.

La soluzione della complessa problematica, anche in relazione alle negative, passate esperienze sul piano amministrativo, può realizzarsi solo tramite la proposta modifica legislativa.

Con l'articolo 6 si provvede alla modifica dell'articolo 19 della legge 9 gennaio 1991, n. 10, nel senso di prevedere l'assoggettamento dell'impresa di trasporto all'obbligo di comunicare i responsabili del-

l'uso razionale dell'energia, qualora l'impresa stessa abbia avuto, nell'anno precedente, un consumo superiore a 10.000 tonnellate equivalenti del petrolio.

In tema di risarcibilità per la perdita o l'avaria delle cose trasportate da parte dei vettori stradali (norma necessitata dalla circostanza che la Corte costituzionale, con sentenza n. 420 del 1991, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 1, comma 1, della legge 22 agosto 1985, n. 450), l'articolo 7 risolve in via legislativa il problema dell'adeguamento dei massimali e della previsione di un sistema per la loro rivalutazione nel tempo, atteso che non è accettabile il sistema di addossare al vettore una responsabilità illimitata.

Per quanto riguarda il successivo articolo 8, che interessa l'adeguamento dell'entità dell'importo forfettario detraibile per spese non documentabili da parte delle imprese di autotrasporto, trova giustificazione, appunto, nella peculiarità del lavoro di settore, che è tutto improntato su un'attività di movimento.

L'articolo 9 prevede l'emanazione di apposito regolamento per la nuova disciplina del comitato centrale e dei comitati provinciali dell'Albo nazionale degli autotrasportatori.

Il successivo articolo 10 prevede che l'esercizio dell'attività di autoriparazione, con carattere strumentale ed accessorio, è consentito anche alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi.

La norma di cui all'articolo 11 prevede una modificazione del meccanismo di maggiorazione dei premi assicurativi INAIL in caso di incidente.

L'articolo 12, in tema di riduzione della percentuale di invalidi da assumere da parte delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, tende ad escludere gli autisti dal complesso del personale sul quale fare il conteggio della percentuale di invalidi da assumere.

L'articolo 13 risponde alla logica di completare per il 1992 la somma già promessa alle associazioni degli autotrasportatori, nel corso della precedente vertenza del gennaio 1992, a titolo di credito d'imposta.

L'ammontare è stato individuato in lire 90 miliardi e sarà distribuito secondo le procedure già in atto per il credito d'imposta per gli anni precedenti.

Il provvedimento in esame assume rilevanza anche sotto il profilo fiscale.

Invero, le diverse norme ivi contenute in materia di lotta all'abusivismo (articolo 1) nonché in materia di rispetto dei meccanismi tariffari (articoli 3 e 4), inducono ad un complessivo sistema di garantismo sul piano fiscale e pertanto alla regolare fatturazione dei corrispettivi derivanti dalle prestazioni di servizio da parte degli operatori del settore.

Tali effetti positivi in termini di maggior gettito fiscale consentono peraltro di ritenere ampiamente compensate le minori entrate, di trascurabile entità, derivanti per effetto dell'articolo 8, che si rende complementariamente necessario all'evidente fine di incoraggiare, attraverso un adeguamento allo scarto inflattivo degli oneri deducibili, la costituzione di posizioni fiscali trasparenti, in linea proprio con gli obiettivi di repressione dell'abusivismo essenzialmente perseguiti dall'iniziativa in esame.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 11-ter, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, introdotto dall'articolo 7 della legge 23 agosto 1988, n. 362).

Con il decreto-legge 15 settembre 1990, n. 261, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 novembre 1990, n. 331, e con il decreto-legge 30 dicembre 1991, n. 417, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 1992, n. 66, sono state stabilite norme per la disciplina e il finanziamento del credito d'imposta in favore della categoria degli autotrasportatori al fine di assicurare competitività attraverso la riduzione dei costi aziendali mediante lo strumento fiscale.

L'onere finanziario previsto per l'anno 1992, che ammonta complessivamente a lire 575 miliardi, si è appalesato parzialmente inadeguato a seguito dell'assegnazione delle previdenze in favore delle aziende operanti nel settore, secondo i criteri da ultimo stabiliti nel decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle finanze, del 7 marzo 1992, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 57 del 9 marzo 1992.

Tenuto anche conto che per gli anni 1993 e seguenti verranno ad affermarsi condizioni differenti sul piano del regime di aiuti consentito dal sistema comunitario, si tratta di assicurare il completamento per il solo anno 1992 degli interventi agevolativi a suo tempo programmati, d'intesa con le categorie beneficiarie, in complessive lire 665 miliardi.

In tale stato di cose, il fabbisogno residuale oggetto del presente provvedimento resta determinato come segue:

	Lire
fabbisogno complessivo di categoria	665 miliardi
assegnazioni già disposte	575 miliardi
	<hr/>
Fabbisogno residuale ...	90 miliardi
	<hr/> <hr/>

DISEGNO DI LEGGE

—

1. È convertito in legge il decreto-legge 27 novembre 1992, n. 463, recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi.

Decreto-legge 27 novembre 1992, n. 463, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 281 del 28 novembre 1992.

**Misure urgenti per il settore dell'autotrasporto
di cose per conto di terzi**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di adottare misure urgenti di sostegno in favore del settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 27 novembre 1992;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, di grazia e giustizia, delle finanze e dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

EMANA

il seguente decreto-legge:

ARTICOLO 1.

1. All'articolo 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Chiunque affida l'effettuazione di un autotrasporto di cose per conto di terzi a chi esercita abusivamente l'attività di cui all'articolo 1 è punito con la reclusione fino a quattro mesi o con la multa da lire centomila a lire ottocentomila. ».

2. Al secondo comma dell'articolo 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Nel caso previsto dal terzo comma, si procede altresì al sequestro della merce trasportata, di cui può essere disposta la confisca con la sentenza di condanna. ».

ARTICOLO 2.

1. Il termine previsto dall'articolo 2951, primo comma, del codice civile non si applica, in materia di prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di trasporto, a quelli nascenti dal sistema di tariffe a forcella, istituito dal titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298.

ARTICOLO 3.

1. L'ultimo comma dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 9 gennaio 1978, n. 56, si interpreta nel senso che non è ammessa la stipulazione di alcun tipo di contratto che preveda l'esecuzione di autotrasporto di merci per conto di terzi a prezzi o condizioni tariffarie derogative rispetto a quelle stabilite dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e successivi provvedimenti attuativi.

ARTICOLO 4.

1. Nel caso di domanda di ingiunzione fondata su crediti derivanti dal sistema di tariffe a forcella istituito dal titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, il giudice concede l'esecuzione provvisoria del decreto sempreché sia documentata l'esecuzione del trasporto e la somma richiesta rientri nei limiti della tariffa.

ARTICOLO 5.

1. Gli impianti per la distribuzione di carburanti per uso di autotrazione utilizzati esclusivamente per autoveicoli di proprietà di amministrazioni pubbliche e quelli ubicati all'interno di stabilimenti, cantieri, magazzini e simili, che siano destinati esclusivamente al prelevamento del carburante occorrente agli automezzi dell'impresa, non sono soggetti all'osservanza delle norme contenute nel regolamento emanato con decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1971, n. 1269, ma alla sola autorizzazione da rilasciarsi, rispettivamente, da parte del prefetto ovvero della regione territorialmente competenti, previo mero accertamento dell'avvenuto espletamento degli altri adempimenti eventualmente necessari in base alla normativa vigente ai fini urbanistici, ambientali, di sicurezza e fiscali.

2. L'autorizzazione deve contenere il divieto di cessione del carburante a terzi a titolo oneroso o gratuito, con l'avvertenza che in caso di inosservanza l'autorizzazione sarà revocata, salva l'applicazione delle sanzioni penali di cui all'articolo 16, comma quarto, del decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 1970, n. 1034.

3. Per l'esercizio degli impianti per uso industriale resta ferma l'osservanza degli obblighi imposti dal decreto-legge 5 maggio 1957, n. 271, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 luglio 1957, n. 474, e successive modificazioni.

4. È abrogato l'articolo 21 del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1971, n. 1269.

ARTICOLO 6.

1. Il tecnico responsabile per la conservazione e l'uso razionale dell'energia da nominarsi, comunicandone il nominativo entro il 30

aprile di ogni anno al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, da parte dei soggetti obbligati ai sensi dell'articolo 19, comma 1, della legge 9 gennaio 1991, n. 10, può essere scelto fra il personale dipendente del soggetto obbligato, ovvero tra professionisti o tecnici esterni all'organizzazione di tale soggetto.

2. Le sanzioni amministrative pecuniarie, previste dall'articolo 34, comma 8, della legge n. 10/1991 sono applicate dagli uffici provinciali dell'industria, del commercio e dell'artigianato, in caso di omessa o ritardata comunicazione della nomina di cui all'articolo 19 della medesima legge, esclusivamente per le violazioni successive alla data di entrata in vigore del presente decreto.

3. L'Ente per le nuove tecnologie, l'energia e l'ambiente (ENEA) fornisce supporto, sia direttamente sia tramite altri organismi tecnicamente idonei, ai tecnici di cui all'articolo 19 della legge n. 10/1991 nominati dalle aziende del settore dei trasporti, che ne facciano richiesta per l'espletamento dei compiti per essi previsti dalla medesima legge.

ARTICOLO 7.

1. L'articolo 1 della legge 22 agosto 1985, n. 450, è sostituito dal seguente:

« ART. 1. — 1. Per i trasporti di merci su strada soggetti al sistema di tariffe a forcella di cui al titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, o comunque di merci inviate da un mittente ad uno stesso destinatario la cui massa superi le 5 tonnellate, l'ammontare del risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate non può essere superiore a 500 lire per chilogrammo di portata utile del veicolo.

2. Per i trasporti di merci su strada esenti dall'obbligo delle tariffe a forcella, o comunque di merci inviate da un mittente ad uno stesso destinatario la cui massa non superi le 5 tonnellate, l'ammontare del risarcimento non può essere superiore, salvo diverso patto scritto antecedente alla consegna delle merci al vettore, a lire 12.000 per chilogrammo di peso lordo perduto o avariato.

3. Qualora sia fornita la prova che la perdita o l'avaria delle cose trasportate deriva da un atto o da una omissione del vettore, dei suoi dipendenti o dei suoi ausiliari, commessi intenzionalmente o con temerarietà o con la consapevolezza che ne sarebbe potuto derivare una perdita o un danno, i limiti di risarcibilità di cui ai commi 1 e 2 sono raddoppiati.

4. I limiti di risarcibilità di cui al presente articolo sono periodicamente adeguati alla variazione di valore della moneta con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'industria,

del commercio e dell'artigianato, tenendo conto degli aumenti tariffari avvenuti nel periodo considerato. ».

2. Ai fini dell'adeguamento dei limiti di risarcibilità di cui all'articolo 1 della legge 22 agosto 1985, n. 450, la prima variazione del valore della moneta è calcolata con riferimento alla data di entrata in vigore del presente decreto.

ARTICOLO 8.

1. A decorrere dal periodo di imposta in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, gli importi di lire 22.500 e di lire 45.000 previsti, a titolo di deduzione forfettaria di spese non documentate, dal comma 8 dell'articolo 79 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, sono elevati rispettivamente a lire 25.000 ed a lire 50.000.

ARTICOLO 9.

1. Con regolamento da emanarsi, ai sensi dell'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro di grazia e giustizia, entro 90 giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della legge di conversione del presente decreto, sarà disciplinato il sistema di gestione delle spese derivanti dal funzionamento del comitato centrale dell'Albo nazionale degli autotrasportatori e delle relative spese sostenute per i comitati provinciali.

2. Il regolamento di cui al comma 1 dovrà prevedere che le somme versate dagli autotrasportatori saranno utilizzate esclusivamente per la tenuta degli albi provinciali, nonché la misura delle quote dovute dagli autotrasportatori in rapporto al numero, tipo e portata dei veicoli.

3. Saranno altresì disciplinate le modalità di pagamento delle quote e della rendicontazione delle spese sostenute dai comitati provinciali dell'albo.

4. La composizione del comitato centrale e dei comitati provinciali sarà rideterminata con decreto del Ministro dei trasporti, da emanarsi entro 90 giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della legge di conversione del presente decreto, assicurando la maggioranza dei componenti ai rappresentanti delle associazioni degli autotrasportatori.

ARTICOLO 10.

1. Il comma 1 dell'articolo 4 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, è sostituito dal seguente:

« 1. L'esercizio dell'attività di autoriparazione, con carattere strumentale o accessorio, è consentito anche ad imprese esercenti in prevalenza attività di commercio di veicoli, nonché alle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi iscritto all'Albo di cui all'articolo 1 della legge 6 giugno 1974, n. 298. ».

ARTICOLO 11.

1. Per le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi è ridotto ad un anno il periodo di applicazione della maggiorazione del premio assicurativo INAIL a seguito di infortunio; la riduzione non si applica nelle ipotesi di più infortuni.

ARTICOLO 12.

1. Le imprese di autotrasporto merci per conto di terzi non sono tenute, per quanto concerne il solo personale viaggiante, all'osservanza dell'obbligo di cui all'articolo 12 della legge 2 aprile 1968, n. 482.

ARTICOLO 13.

1. In aggiunta ai limiti di spesa di lire 275 miliardi e 300 miliardi per l'anno 1992, rispettivamente previsti dall'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 15 settembre 1990, n. 261, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 novembre 1990, n. 331, e dall'articolo 9-sexies del decreto-legge 30 dicembre 1991, n. 417, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 1992, n. 66, è ulteriormente prevista la spesa di lire 90 miliardi per l'anno 1992.

2. Per l'anno 1992 il decreto indicato nell'articolo 13, comma 2, del decreto-legge 27 aprile 1990, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 giugno 1990, n. 165, è integrato con successivo decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle finanze, da emanare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 90 miliardi per l'anno 1992, si provvede mediante pari riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 4620 dello stato di previsione del Ministero degli affari esteri per l'anno medesimo, all'uopo intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui alla legge 26 febbraio 1987, n. 49, come determinata per il medesimo anno con la tabella C della legge 31 dicembre 1991, n. 415.

4. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ARTICOLO 14.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

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

Dato a Roma, addì 27 novembre 1992.

SCÀLFARO

AMATO, *Presidente del Consiglio dei ministri*

TESINI, *Ministro dei trasporti*

MANCINO, *Ministro dell'interno*

MARTELLI, *Ministro di grazia e giustizia*

GORIA, *Ministro delle finanze*

GUARINO, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.*

Visto, *il Guardasigilli*: MARTELLI.