

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2477

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

(CONSO)

CON IL MINISTRO DELLE FINANZE

(REVIGLIO)

CON IL MINISTRO DEL TESORO

(BARUCCI)

CON IL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

(ANDREATTA)

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

(GUARINO)

—

Conversione in legge del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82,
recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose
per conto di terzi

Presentato il 29 marzo 1993

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 membri della Comunità europea.

Il decreto indica soluzioni per varie materie, con l'intento di perseguire un'armonizzazione delle norme nazionali sull'autotrasporto, 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 comunitaria del settore, che è un aspetto essenziale dell'instaurazione del mercato unico europeo, è avvenuta 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, avviando 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 commit-

tenti e dei consumatori e, dall'altro lato, di favorire la trasparente e la 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 comunque 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 amministra-

tivo, 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 dell'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 un 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 disposizione 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.

I criteri per la concessione del credito, il cui ammontare è individuato in lire 90 miliardi, sono stati già fissati dal decreto del Ministro dei trasporti in data 16 gennaio 1993, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 14 del 19 gennaio 1993, che ha stabilito procedure analoghe a quelle adottate per gli anni precedenti.

Con l'articolo 14 si integra l'articolo 10 del nuovo codice della strada, considerandosi eccezionale anche il trasporto di animali vivi. Con lo stesso articolo si differisce al 1° gennaio 1994 il termine previsto dal richiamato codice della strada per l'entrata in vigore delle nuove norme in materia di veicoli eccezionali.

L'articolo 15 fissa lo stanziamento relativo al credito di imposta per l'anno 1993, ammontante a lire 370 miliardi, resi disponibili a seguito della emanazione della legge finanziaria 1993, che ha previsto in tabella A un apposito fondo per il trasporto.

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 anzitutto 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 per l'anno 1992 è determinato come segue:

	Lire
	—
fabbisogno complessivo di categoria	665 miliardi
assegnazioni già disposte	575 miliardi
	—————
Fabbisogno residuale ...	90 miliardi
	=====

Alla determinazione dei criteri per la concessione del credito di imposta nella suindicata misura di lire 90 miliardi ha già provveduto il decreto del Ministro dei trasporti in data 16 gennaio 1993, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 14 del 19 gennaio 1993.

Relativamente all'articolo 15, si fa presente che con ulteriore decreto saranno analogamente stabiliti per l'anno 1993 i criteri per la determinazione dei benefici in favore delle categorie, in relazione all'ammontare complessivo di spesa già preordinato in lire 340 miliardi con la legge finanziaria per l'anno medesimo.

DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge 27 novembre 1992, n. 463, e 26 gennaio 1993, n. 19.

Decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 73 del 29 marzo 1993. ()*

**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 26 marzo 1993;

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, del tesoro, del bilancio e della programmazione economica 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, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« Chiunque affida l'effettuazione di un autotrasporto di cose per conto di terzi a chi esercita abusivamente l'attività di cui all'articolo 1 o ai soggetti di cui all'articolo 46 della presente legge, è punito con l'ammenda da lire 500 mila a lire un milione. Si procede altresì al sequestro della merce trasportata, di cui può essere disposta la confisca con la sentenza di condanna.

Ai fini di cui al presente articolo, al momento della conclusione del contratto di autotrasporto di cose per conto di terzi, a cura di chi effettua il trasporto, sono annotati nella copia del contratto di trasporto da consegnare al committente, pena la nullità del contratto stesso, i dati relativi agli estremi dell'attestazione di iscrizione all'Albo e dell'autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi rilasciati dai competenti comitati provinciali dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cui alla presente legge, da cui risulti il possesso dei prescritti requisiti di legge. ».

(*) Vedi anche il successivo avviso di Errata Corrige pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 76 del 1° aprile 1993.

ARTICOLO 2.

1. Per i contratti stipulati successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai diritti derivanti dal contratto di autotrasporto di cose per conto di terzi, per i quali è previsto il sistema di tariffe a forcella, istituito dal titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, si applica il termine di prescrizione quinquennale.

2. Il termine di prescrizione applicabile ai contratti in cui la prestazione di autotrasporto di cose per conto di terzi sia prevista congiuntamente ad altra prestazione, stipulati successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto, è quello del contratto nel quale la prestazione di autotrasporto di cose per conto di terzi è ricompresa. In tali casi il termine di prescrizione è comunque sospeso quando vi sia un rapporto di collaborazione coordinata e continuativa tra committente e vettore.

ARTICOLO 3.

1. L'ultimo comma dell'articolo 8 delle norme di esecuzione approvate con 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'effettuazione di autotrasporto di cose per conto di terzi a prezzi o condizioni tariffarie derogativi rispetto a quelli stabiliti dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e successivi provvedimenti attuativi, e a quelli derivanti dagli accordi collettivi previsti dall'articolo 13 del decreto del Ministro dei trasporti 18 novembre 1982, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 342 del 14 dicembre 1982.

ARTICOLO 4.

1. L'impresa di autotrasporto di cose per conto di terzi iscritta all'Albo di cui all'articolo 1 della legge 6 giugno 1974, n. 298, che si avvale del procedimento di ingiunzione di cui agli articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile per il pagamento di crediti derivanti dal sistema di tariffe a forcella, istituito dal titolo III della citata legge n. 298 del 1974, deve documentare l'avvenuta esecuzione del trasporto e produrre il conteggio tariffario, vistato dal competente comitato provinciale del suddetto albo, con l'indicazione di tutti gli elementi utili per il calcolo della tariffa e dell'eventuale conguaglio richiesto.

2. Nell'ipotesi di cui al comma 1, il giudice, su istanza del ricorrente, concede la provvisoria esecuzione del decreto ingiuntivo ai sensi dell'articolo 642 del codice di procedura civile.

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. Ai fini di cui al comma 1, nel caso di cooperative o consorzi di autotrasportatori, sono considerati automezzi dell'impresa anche quelli dei soci, con esclusione degli automezzi adibiti ad uso personale.

3. 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.

4. 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.

5. 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 del 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 tecni-

camente idonei, ai tecnici di cui all'articolo 19 della legge n. 10 del 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. È comunque consentito alle parti di prevedere forme di risarcimento maggiore mediante stipula di assicurazioni integrative.

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. In caso di perdita o avaria delle cose trasportate derivanti da un atto o da una omissione del vettore, dei suoi dipendenti o dei suoi ausiliari, commessi con dolo o colpa grave, anche nell'ipotesi di affidamento del servizio ad altro vettore, 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 relativo all'anno 1992, 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, come modificato dal comma 4 dell'articolo 13 del decreto-legge 27 aprile 1990, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 giugno 1990, n. 165, 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 novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sarà disciplinato il sistema di gestione delle spese per il funzionamento dei comitati per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, ristrutturando anche le relative segreterie, tenuto conto delle disposizioni di cui all'articolo 31 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e saranno riformulate le attribuzioni del comitato centrale e stabilita la struttura del relativo organo di amministrazione e gestione dell'attività associativa, con l'osservanza dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) disciplinare il sistema di versamento del contributo annuo degli autotrasportatori iscritti all'Albo nazionale, attualmente regolato dall'articolo 63, primo comma, della citata legge n. 298 del 1974, e il sistema di gestione delle quote degli iscritti all'Albo da utilizzare esclusivamente per fare fronte al funzionamento del comitato centrale, dei comitati regionali e dei comitati provinciali per l'Albo;

b) attribuire al comitato centrale autonoma capacità di decidere annualmente l'importo del contributo di cui alla lettera a), dovuto dagli autotrasportatori in rapporto al numero, al tipo e alla portata dei veicoli, nonché la capacità di impartire disposizioni ai comitati provinciali e regionali in materia di rendicontazione delle spese sostenute per il loro funzionamento;

c) attribuire al comitato centrale autonoma capacità di decidere annualmente l'importo di ulteriori quote partecipative dovute dagli autotrasportatori iscritti all'Albo, in rapporto al numero, al tipo e alla portata dei veicoli per lo svolgimento delle attività associative e per la corresponsione delle indennità accessorie, da determinarsi in base alle leggi o decreti vigenti per i pubblici dipendenti, per il personale dell'organo di amministrazione dello stesso comitato centrale, nonché per l'assolvimento degli oneri derivanti dalla eventuale assunzione diretta di personale.

2. Con il regolamento di cui al comma 1 sarà determinata la composizione del comitato centrale e dei comitati provinciali, assicurando la maggioranza dei componenti ai rappresentanti delle associazioni degli autotrasportatori, e sarà stabilito il numero dei componenti riservato alle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo.

3. Sono abrogate le disposizioni incompatibili con il presente articolo, ed in particolare le norme di cui all'articolo 3, primo comma, lettera d), all'articolo 4, primo comma, lettera f), e all'articolo 8, primo comma, lettera h), della legge 6 giugno 1974, n. 298.

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 iscritte all'Albo di cui all'articolo 1 della legge 6 giugno 1974, n. 298. ».

ARTICOLO 11.

1. Ai fini dell'assicurazione INAIL, a decorrere dal 1° gennaio 1993, per le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, nell'ipotesi in cui si sia verificato in un anno un unico infortunio, la relativa maggiorazione del tasso di premio, a modifica di quanto previsto dall'articolo 20 del decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale in data 18 giugno 1988, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 152 del 30 giugno 1988, ha effetto limitatamente ad un anno.

2. La limitazione di cui al comma 1 non si applica nel caso di più infortuni in un anno.

ARTICOLO 12.

1. Le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi non sono tenute, per quanto concerne il solo personale viaggiante, all'osservanza dell'obbligo di cui all'articolo 11 della legge 2 aprile 1968, n. 482, limitatamente ai casi di menomazioni che comportino pregiudizi alla guida.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica ai soggetti aventi diritto ad assunzione obbligatoria, ai sensi dell'articolo 1 della citata legge n. 482 del 1968, appartenenti alle categorie degli orfani o delle vedove dei caduti in guerra o per servizio o sul lavoro, degli ex tubercolotici e dei profughi.

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 dal decreto del Ministro dei trasporti in data 16 gennaio 1993, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 14 del 19 gennaio 1993.

3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 90 miliardi per l'anno 1992, si provvede a carico 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.

ARTICOLO 14.

1. All'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *f-bis*) che effettuano trasporti di animali vivi. ».

2. Le norme contenute nell'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, entrano in vigore il 1° gennaio 1994. Fino a tale data restano in vigore le precedenti disposizioni in materia di veicoli eccezionali.

ARTICOLO 15.

1. Per l'anno 1993 è autorizzata la spesa di lire 370 miliardi al fine di consentire, entro il limite di tale stanziamento, a parziale copertura dell'incremento dei costi di trasporto, la concessione di un credito di imposta a favore delle imprese nazionali autorizzate all'esercizio dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, nonché di un contributo per le imprese di autotrasporto di Paesi membri della CEE, rapportato ai consumi di gasolio per autotrazione per i percorsi effettuati nel territorio italiano.

2. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, ripartisce i fondi disponibili, tenendo conto delle percorrenze effettuate sul territorio italiano dalle due categorie di autotrasportatori di cose per conto di terzi di cui al comma 1.

3. Per gli autotrasportatori italiani di merci per conto di terzi, iscritti all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, nei limiti del fondo disponibile, come individuato dal decreto di cui al comma 2, è adottato ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del decreto-legge 27 aprile 1990, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 giugno 1990, n. 165, apposito decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle finanze, allo scopo di consentire la concessione di un credito di imposta da valere ai fini del pagamento dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche, dell'imposta locale sui redditi e dell'imposta sul valore aggiunto, nonché in sede di versamento delle ritenute alla fonte, operate dai sostituti di imposta, sulle retribuzioni dei dipendenti e sui

compensi da lavoro autonomo, come previsto dalla legge 5 febbraio 1992, n. 68.

4. Per gli autotrasportatori di Paesi membri della CEE è adottato, nei limiti del fondo disponibile di cui al decreto previsto dal comma 2, apposito decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle finanze, al fine di consentire la concessione di un contributo rapportato ai consumi di gasolio per autotrazione per i percorsi effettuati nel territorio italiano, nell'ammontare e con le modalità che saranno stabilite nello stesso decreto.

5. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 370 miliardi per l'anno 1993, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per lo stesso anno, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento riguardante il Ministero dei trasporti.

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

ARTICOLO 16.

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 29 marzo 1993.

SCALFARO

AMATO, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

TESINI, *Ministro dei trasporti*

MANCINO, *Ministro dell'interno*

CONSO, *Ministro di grazia e giustizia*

REVIGLIO, *Ministro delle finanze*

BARUCCI, *Ministro del tesoro*

ANDREATTA, *Ministro del bilancio e della programmazione economica*

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

Visto, il Guardasigilli: CONSO.

