

## **DECRETO LEGISLATIVO 21 novembre 2005, n. 286**

(in Gazz. Uff. n. 6 del 9 gennaio 2006).

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

*Il Presidente della Repubblica*

*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'articolo 1, comma 1, lettera b), della legge 1° marzo 2005, n. 32, sulla base dei principi e criteri direttivi generali previsti dall'articolo 2, comma 1 e dei principi e criteri direttivi specifici previsti dall'articolo 2, comma 2, lettera b), della medesima legge.

#### ***Art. 2: Definizioni.***

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

a) attività di autotrasporto, la prestazione di un servizio, eseguita in modo professionale e non strumentale ad altre attività, consistente nel trasferimento di cose di terzi su strada mediante autoveicoli, dietro il pagamento di un corrispettivo;

b) vettore, l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada;

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 dal 28 febbraio 2006, ovvero dalla data di entrata in vigore dei decreti dirigenziali di cui agli articoli 6, 11 e 12, se anteriore, è abrogato il sistema delle tariffe obbligatorie a 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 comma 1, la determinazione del corrispettivo per l'esecuzione dei servizi di autotrasporto è regolata dall'articolo 4 e sono abrogate le seguenti norme:

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

b) l'ultimo comma dell'articolo 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298;

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

- d) gli articoli 2, 3 e 4 del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 maggio 1993, n. 162;
  - e) il decreto del Presidente della Repubblica 9 gennaio 1978, n. 56;
  - f) il decreto del Ministro dei trasporti in data 18 novembre 1982, e successive modificazioni, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 342 del 14 dicembre 1982;
  - g) il decreto del Ministro dei trasporti in data 22 dicembre 1982, e successive modificazioni, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 356 del 29 dicembre 1982;
  - h) il decreto del Ministro dei trasporti in data 1° agosto 1985, e successive modificazioni, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 198 del 23 agosto 1985.
3. Sono comunque abrogate le disposizioni incompatibili con la disciplina del presente decreto legislativo.

**Art. 4: Contrattazione dei prezzi.**

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

**Art. 5: Accordi volontari.**

1. Le organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto possono stipulare accordi di diritto privato, nell'interesse delle imprese rispettivamente associate, al fine di regolare i relativi rapporti contrattuali sulla base della normativa in materia di sicurezza della circolazione e di sicurezza sociale.
2. Elementi essenziali degli accordi di cui al presente articolo sono:
  - a) indicazione della categoria merceologica alla quale sono applicabili;
  - b) previsione della obbligatorietà della forma scritta dei contratti di trasporto stipulati in conformità degli accordi stessi;
  - c) previsione dell'obbligo di subordinare la stipula dei contratti alla condizione del regolare esercizio, da parte del vettore, dell'attività di autotrasporto;
  - d) previsione della responsabilità soggettiva del vettore e, se accertata, del committente, del caricatore e del proprietario della merce, nei termini di cui alla legge 1° marzo 2005, n. 32, articolo 2, comma 2, lettera b), numero 3), nei casi di violazione della normativa in materia di sicurezza della circolazione, con particolare riguardo a quelle relative al carico dei veicoli, ai tempi di guida e di riposo dei conducenti e alla velocità massima consentita;
  - e) previsione della dichiarazione, da parte dell'impresa di autotrasporto, con riferimento all'operato dei suoi conducenti, dell'osservanza dei contratti collettivi ed individuali di lavoro, della normativa in materia previdenziale ed assistenziale, e di quella in materia di autotrasporto di merci per conto di terzi, nonché per la perdita, i danni o l'avaria delle merci trasportate;
  - f) durata predeterminata, comunque non superiore al triennio, con possibilità di proroga tacita, salvo disdetta da comunicarsi entro un congruo periodo di tempo anteriore alla scadenza;
  - g) individuazione di organismi, composti da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle associazioni dei vettori e di quelle degli utenti, per la verifica sulla corretta applicazione degli accordi;
  - h) ricorso, in caso di controversie relative agli accordi, ad un tentativo di conciliazione, prima di procedere ad azioni sindacali, affidato ad un soggetto nominato dalle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Gli accordi volontari di cui al presente articolo possono prevedere l'adozione di un indice di riferimento per la variazione annuale dei costi, con particolare riguardo all'andamento del costo del carburante, al fine di consentire lo scambio di informazioni sensibili fra le parti.

4. Gli accordi entrano in vigore dieci giorni dopo la notifica degli stessi, da effettuarsi a cura delle organizzazioni firmatarie, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5. Gli accordi collettivi nazionali di settore, stipulati, ai sensi della disciplina tariffaria dettata dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e relative disposizioni attuative, prima della data di entrata in vigore dei decreti dirigenziali di cui agli articoli 6, 11 e 12, mantengono la loro validità fino alla scadenza indicata negli stessi, e comunque non oltre il 31 dicembre 2006.

**Art. 6: Forma dei contratti.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 26, commi 1 e 3, della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, nei confronti dei soggetti che esercitano abusivamente l'attività di autotrasporto, le sanzioni di cui all'articolo 26, comma 2, della legge 6 giugno 1974, n. 298, si applicano al committente, al caricatore ed al proprietario della merce che affidano il servizio di trasporto ad un vettore che non sia provvisto del necessario titolo abilitativo, ovvero che operi violando condizioni e limiti nello stesso prescritti, oppure ad un vettore straniero che non sia in possesso di idoneo titolo che lo ammetta ad effettuare nel territorio italiano la prestazione di trasporto eseguita. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca

delle merci trasportate, ai sensi dell'articolo 20 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni. Gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, procedono al sequestro della merce trasportata, ai sensi dell'articolo 19 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni.

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

4. Quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato concluso ai sensi dell'articolo 5, 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, 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 da 1 a 5, sono rilevanti le violazioni delle seguenti disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, inerenti la sicurezza della circolazione:

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

7. Il caricatore 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, dell'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 dell'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.

**Art. 9:** *Usi e consuetudini per i contratti non scritti.*

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

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

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

**Art. 10:** *Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate.*

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

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

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

Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati

determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.».

*Art. 11: Certificazione di qualità per specifiche categorie di trasporto.*

1. L'adozione di sistemi di certificazione di qualità da parte dei vettori per il trasporto su strada di categorie merceologiche particolarmente sensibili, quali le merci pericolose, le derrate deperibili, i rifiuti industriali ed i prodotti farmaceutici, 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 all'articolo 7, commi 4 e 5, non si applicano ai trasporti di merci su strada di cui al comma 1, laddove il committente abbia concluso in forma scritta il contratto di trasporto con vettore in possesso di specifica certificazione di qualità rilasciata conformemente a quanto previsto al comma 3.

3. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le altre amministrazioni interessate, da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono definiti modalità e tempi per l'adozione di sistemi di certificazione di qualità, nei limiti di quanto previsto al comma 1.

*Art. 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 decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il veicolo stesso deve recare a bordo copia del contratto di locazione e del certificato di iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori dei soggetti a ciò tenuti in base alle vigenti disposizioni, dal quale possano desumersi anche eventuali limitazioni all'esercizio dell'attività di autotrasporto.

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

3. Ai fini del presente articolo, 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.

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

5. I conducenti dei veicoli adibiti al trasporto di cose per conto di terzi sono obbligati a tenere a bordo la documentazione idonea a dimostrare il titolo in base al quale prestano servizio presso il vettore e, se cittadini extracomunitari, l'attestato del conducente di cui al regolamento (CE) n. 484/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 1° marzo 2002. In caso di mancato possesso di detta documentazione, si applicano le sanzioni previste dalle vigenti disposizioni.

**CAPO II: Attuazione della direttiva n. 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o di passeggeri.**

**Art. 13: Finalità.**

1. Il presente Capo ha per oggetto il recepimento della direttiva n. 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.

**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. Il comma 15 dell'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«15. 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 per i 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'articolo 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'articolo 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 del presente decreto legislativo, del certificato di abilitazione professionale di tipo KD;
- b) residenti in Italia, già titolari, alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, 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 legislativo;

2. I conducenti di cui al comma 1 richiedono, comunque, per le finalità di cui all'articolo 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 entrata in vigore del presente decreto legislativo.

**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 C e C+E, in deroga alle limitazioni di massa di cui all'articolo 115, comma 1, lettera d), numero 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;
- b) 21 anni, per guidare veicoli adibiti al trasporto di passeggeri per cui è richiesta la patente di guida delle categorie 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'articolo 311 del decreto del Presidente della Repubblica 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 da adottarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo.

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

- a) dalle autoscuole di cui all'articolo 335, comma 10, lettera a), del decreto del Presidente della Repubblica 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 adottate 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 di autotrasportatore 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. Tutti i conducenti titolari della carta di qualificazione sono tenuti al rinnovo della medesima, 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 adottate con il decreto di cui all'articolo 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. Il comma 7 dell'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«7. 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. All'articolo 216 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Sanzione accessoria del ritiro dei documenti di circolazione, della targa, della patente di guida o della carta di qualificazione del conducente»;

b) al comma 1, dopo le parole: «ovvero della patente di guida», sono inserite le seguenti: «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 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) n. 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'articolo 126-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, si applica anche alla carta di qualificazione del conducente di cui all'articolo 14, nonché al certificato di abilitazione professionale di tipo KB previsto dall'articolo 311 del decreto del Presidente della Repubblica 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'articolo 126-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. 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:** *Disposizione finanziaria.*

1. Dall'attuazione del presente decreto legislativo 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 (previsto dall'articolo 19, comma 2).****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 del Consiglio, del 16 luglio 1985, 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 del Consiglio, del 20 dicembre 1985; 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.

### **Sezione 2 - ESAMI PER IL CONSEGUIMENTO DELLA QUALIFICAZIONE INIZIALE OBBLIGATORIA.**

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 nel 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'articolo 335, comma 10, lettera a), del decreto del Presidente della Repubblica 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/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003.

#### **Allegato II (previsto dall'articolo 22, comma 1).**

##### **REQUISITI RELATIVI AL MODELLO DELLE COMUNITA' 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 cualificacion del conductor;
  - chaufføruddannelsesbevis;
  - Fahrerqualifizierungsnachweis;
  - driver qualification card;
  - carte de qualification de conducteur;
  - carta cailiochta tiomana;
  - carta di qualificazione del conducente;
  - kwalificatiekaart bestuurder;
  - carta de qualificação do motorista;
  - kuljettajan ammattipätevyyskortti;
  - yrkeskompetensbevis fr frare;
- 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, 4a), 4b), 4c), 5a), 5b) 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.

## LA RIFORMA DELL'AUTOTRASPORTO.

In conformità a quanto stabilito dalla Legge 1 marzo 2005, n. 32 "Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose" e dalla normativa comunitaria, sono stati pubblicati nella Gazzetta Ufficiale n. 6 del 9 gennaio 2006 una serie di provvedimenti attraverso i quali il Governo è intervenuto nel settore dell'autotrasporto.

L'obiettivo della riforma è quello di operare una significativa razionalizzazione del settore dell'autotrasporto di persone e cose, attraverso il riassetto normativo di alcune materie e la semplificazione dei procedimenti amministrativi correlati. Più in dettaglio, nell'ottica di favorire una maggiore apertura del mercato, la riforma interviene su:

1) liberalizzazione dell'esercizio dell'attività di autotrasporto e raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi del servizio di autotrasporto di merci per conto terzi

(DECRETO LEGISLATIVO 21 novembre 2005, n. 286 - Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore).

2) organizzazione e funzioni delle strutture e degli organismi che operano nel settore dell'autotrasporto di merci.

(DECRETO LEGISLATIVO 21 novembre 2005, n. 284 Riordino della Consulta generale per l'autotrasporto e del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori - *Suppl. Ordinario n. 5*).

3) servizi automobilistici interregionali di competenza statale, nei quali viene introdotto, con gradualità, il principio di libera concorrenza nei servizi automobilistici interregionali di competenza statale, passando dall'istituto della concessione a quello autorizzatorio.

(DECRETO LEGISLATIVO 21 novembre 2005, n. 285 Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale - *Suppl. Ordinario n. 5*).

In questa sede, si approfondiranno i contenuti del Decreto Legislativo 21 novembre 2005 n. 286, relativo all'autotrasporto, che interviene su due aspetti principali:

- il riassetto normativo dell'attività di autotrasporto di merci in conto terzi;
- il recepimento della direttiva 2003/59 sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica di alcune categorie di conducenti professionisti.

### IL RIASSETTO NORMATIVO DELL'ATTIVITA' DI AUTOTRASPORTO DI MERCI PER CONTO TERZI (D.lgs 21 novembre 2005 . 286 – Capo I).

#### **Liberalizzazione delle tariffe.**

La riforma è improntata a favorire, da un lato, una maggiore competitività nei prezzi attraverso l'eliminazione di alcuni ostacoli normativi e, dall'altro, a migliorare la sicurezza stradale, introducendo il concetto di responsabilità di tutti i soggetti coinvolti nella catena del trasporto.

In particolare, per quanto riguarda il primo aspetto, viene abrogato il sistema delle tariffe obbligatorie a forcella per l'esercizio di attività di autotrasporto introdotto dalla legge 298/74 di istituzione dell'Albo degli Autotrasportatori. Il sistema in vigore finora prevedeva che la determinazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto fossero definite, in base a determinati parametri (1), dalle autorità competenti attraverso un meccanismo che stabiliva un limite minimo ed un limite massimo, il cui scarto non poteva essere superiore al 23%.

A partire dal **28 febbraio 2006**, i corrispettivi per i servizi di trasporto di merci su strada saranno determinati dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto di trasporto (art.3 co 1). A maggior tutela del trasportatore, che normalmente è dotato di minor forza contrattuale rispetto al committente, sono state introdotte una serie di misure difensive:

---

(1) Classe merceologica cui appartiene la merce; peso tassabile della spedizione; distanza tariffaria



- limitazione della responsabilità del vettore per perdita o avaria della merce trasportata, sensibilmente ridotta (1 euro per kg trasportato)<sup>2</sup>, salvo ovviamente il caso di colpa grave o dolo (art.10 co 1);
- forte spinta normativa a concludere contratti scritti ;
- possibilità, per le associazioni di categoria di vettori e utenti di trasporto, di concludere accordi volontari, diversificati per settori merceologici (art 5 co1). Tali accordi dovranno contenere, quale elemento essenziale (art.5 co 2): la categoria merceologica alla quale applicare gli accordi; la previsione dell'obbligatorietà della forma scritta; la previsione della responsabilità soggettiva del vettore ed, eventualmente, del committente, del caricatore e del proprietario della merce nei casi di violazione della normativa sulla sicurezza nella circolazione (con specifico riferimento a carico dei veicoli, rispetto dei tempi di guida e riposo e limiti di velocità); la previsione della dichiarazione, da parte dell'impresa di trasporto, dell'osservanza dei contratti collettivi ed individuali di lavoro; durata predeterminata e inferiore ai tre anni (rinnovabili tacitamente); l'individuazione di organismi per la corretta applicazione degli accordi; il ricorso, in caso di controversie, a tentativi di conciliazione; la possibilità di prevedere l'adozione di un indice di riferimento per la variazione annuale dei costi (con particolare riferimento al costo del carburante).

### **I contratti di trasporto e la corresponsabilità delle parti.**

*Al fine di favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti tra i contraenti, il contratto di trasporto è stipulato, di regola, in forma scritta (art. 6 co1). In questa prospettiva, il Ministero delle Infrastrutture emanerà un decreto dirigenziale (entro 90 giorni) contenente i modelli contrattuali tipo (art. 6 co 2). In ogni caso, gli elementi essenziali dei contratti stipulati in forma scritta (in mancanza di anche uno solo dei quali il contratto si considera stipulato non in forma scritta), sono (art.6 co 3):*

- indicazione del nome e della sede del vettore, del committente ed eventualmente del caricatore;
- numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli Autotrasportatori di cose per conto terzi;
- tipologia e quantità della merce oggetto del trasporto;
- corrispettivo per il servizio e modalità di pagamento;
- indicazione dei luoghi di origine e destinazione della merce
- termini temporali di consegna e istruzioni aggiuntive del committente (elementi, questi ultimi, eventuali).

*Per la risoluzione di controversie che dovessero avere luogo fra le parti nei casi in cui il contratto non sia stato stipulato in forma scritta, sono applicati gli usi e le consuetudini raccolti nei bollettini predisposti nelle Camere di Commercio (art. 9). Si tratta, in sostanza, di tariffe d'uso stilate dalla Consulta generale dell'autotrasporto per mezzo di un apposito Osservatorio, che vengono aggiornate annualmente, tenuto conto delle condizioni di mercato, dei costi medi delle imprese, dei prezzi medi di trasporto applicati nel territorio.*

Le **sanzioni** previste per l'esercizio abusivo di autotrasporto continuano ad essere quelle previste dall'art.26 co 1 e 3 L.298/74, legge di riferimento per il settore: sanzione amministrativa da 2.065 a 12.294 euro; da 2582 a 15493 nel caso di recidiva nei cinque anni; fermo amministrativo di tre mesi del veicolo che diventa confisca nel caso di recidiva.

Qualora, invece, i servizi di autotrasporto siano affidati ad un vettore non in possesso del titolo abilitativo o che opera violando condizioni e limiti prescritti, oppure ad un vettore straniero non in possesso di idoneo titolo che lo ammetta ad effettuare nel territorio italiano la prestazione di servizio, il committente, il caricatore ed il proprietario della merce saranno soggetti alla sanzione amministrativa prevista dall'art 26 co 2 della L.298/74 (da 1549 a 9295) e le merci trasportate saranno confiscate (art. 7 co 2).

---

(2) Fino ad ora il limite veniva determinato in 3 modi diversi, a seconda del tipo di trasporto: 1) trasporti nazionali a tariffa obbligatoria: 0.26 euro per kg di merce perduta o avariata con un tetto massimo di 7300 euro; 2) trasporti nazionali non soggetti a tariffa obbligatoria: 6.20 euro per kg; 3) trasporti internazionali: 8.33 euro per kg.

In presenza di contratto di trasporto in **forma scritta**, nel caso in cui il conducente, nell'ambito del servizio di trasporto, violi particolari norme di comportamento del CdS (sagoma limite, art.61; massa limite, art.62; limiti di velocità, art.142; sistemazione del carico a bordo, art.164; modalità di trasporto delle cose, art.167; tempi di guida, art.174), il vettore, il committente, il caricatore<sup>3</sup> ed il proprietario delle merci oggetto del trasporto sono obbligati in concorso con lo stesso conducente (art. 197 CdS), qualora le modalità di esecuzione della prestazione indicate nel contratto risultino incompatibili con il rispetto, da parte del conducente, delle norme sulla sicurezza nella circolazione violate (art 7 co 3 primo periodo): a maggior tutela del vettore, in questi casi, sono nulli e privi di effetto gli atti e le clausole volte a far gravare sul vettore le conseguenze economiche delle sanzioni applicate al committente, al caricatore o al proprietario delle merci (art 7 co 3, secondo periodo).

Quando invece il contratto di trasporto **non è stato stipulato in forma scritta**, in caso di accertamento di violazione dei limiti di velocità (art.142 CdS) o di mancata osservanza dei tempi di guida e riposo (art. 174 CdS), a richiesta dell'organo di polizia accertatore, il committente<sup>4</sup> (o, in mancanza, il vettore) sono tenuti a produrre la documentazione relativa alle istruzioni trasmesse, che evidentemente deve risultare coerente con il potenziale rispetto delle norme di circolazione (art. 7 co 4)

L'accertamento delle responsabilità del vettore, del committente, del caricatore e del proprietario (art. 8) può essere effettuato contestualmente alla contestazione della violazione commessa dall'autore materiale della medesima, mediante esame del contratto di trasporto e di ogni altra documentazione di accompagnamento. In caso di mancata esibizione del contratto all'atto della contestazione, l'autorità può richiedere (entro 15 giorni) l'esibizione, entro 30 giorni dalla notifica della richiesta, di:

- copia del contratto (se redatto in forma scritta);
- copia della eventuale documentazione di accompagnamento;
- documentazione relativa alle istruzioni impartite al vettore in merito all'esecuzione della prestazione (se il contratto non ha forma scritta).

Sulla base della documentazione fornita, l'autorità competente, entro 30 giorni, applica le sanzioni previste, al vettore, al committente, al caricatore e al proprietario, qualora emerga la loro responsabilità o qualora la documentazione non venga fornita.

Con riferimento a specifiche categorie di trasporto (merci pericolose, derrate deperibili, rifiuti industriali e prodotti farmaceutici), i vettori possono adottare dei sistemi di certificazione di qualità, allo scopo di offrire agli utenti una maggiore qualità del servizio (art 11 co 1). Il Ministero delle Infrastrutture definirà con decreto dirigenziale (entro 90 giorni) le modalità e i tempi per l'adozione di sistemi di certificazione di qualità (art 11 co 3).

### **Controllo amministrativo.**

Il D.L.vo introduce delle novità anche con riferimento ad aspetti amministrativi, al fine di svolgere un più regolare controllo sulla regolarità amministrativa della circolazione (art 11). In particolare:

- in sede di revisione annuale dei veicoli adibiti al trasporto merci, il vettore dovrà esibire un certificato dal quale risulti la permanenza dell'iscrizione presso l'Albo nazionale degli autotrasportatori (co 1);
- qualora il vettore sottoscriva dei contratti di locazione senza conducente, i veicoli dovranno tenere a bordo copia del contratto di locazione e certificato di iscrizione all'Albo (co 2): in mancanza di tali documenti, verrà applicata la sanzione amministrativa prevista dall'art. 180 CdS (da euro 35 a euro 143);

---

(3) Il caricatore è in ogni caso responsabile quando venga accertata la violazione degli artt. 61 e 62 CdS (norme in materia di massa limite) e degli artt. 164 e 167 (norme relative alla corretta sistemazione del carico sui veicoli).

(4) Il committente è comunque tenuto ad acquisire: copia della CC del veicolo adibito al trasporto, dichiarazione del vettore di regolare iscrizione all'Albo Autotrasportatori, dichiarazione del vettore di aver titolo a svolgere attività di autotrasporto. In mancanza di tale documentazione al committente è sempre applicata la sanzione pecuniaria da euro 1.549,00 ad Euro 9.226,00 (art. 26 co 2 L.298/74)

- in sede di controllo su strada sugli autoveicoli adibiti al trasporto merci, le forze di polizia si atterranno ad un “modello di lista di controllo” che sarà predisposto entro 90 giorni dal Ministro delle Infrastrutture (sentito il Ministero dell’Interno e la Consulta generale per l’autotrasporto) tramite decreto dirigenziale (co 4);
- i conducenti dei veicoli adibiti al trasporto di cose per conto terzi sono obbligati a tenere a bordo idonea documentazione volta a dimostrare il titolo in base al quale prestano servizio presso il vettore e, per i cittadini extracomunitari, l’”attestato del conducente” previsto dal regolamento CE n.484/2002 (co 5).

### QUALIFICAZIONE INIZIALE E FORMAZIONE PERIODICA DEI CONDUCENTI DI VEICOLI ADIBITI AL TRASPORTO DI MERCI E PASSEGGERI - attuazione della Direttiva n.2003/59/CE - (D.lgs 21 novembre 2005 . 286 – Capo II).

#### La carta di qualificazione del conducente.

In attuazione delle normative europee di riferimento, l’obbligo di qualificazione iniziale e di formazione periodica nello svolgimento della professione di autotrasportatore (patente C, C+E, D e D + E), si concretizza nel conseguimento della **carta di qualificazione del conducente** (art 14 co 1), di validità di 5 anni, che viene rilasciata ai conducenti già titolari patente di guida in corso di validità residenti in Italia che svolgono attività di autotrasporto di cose o persone o a conducenti non appartenenti alla UE (o allo SEE) che svolgono la loro attività alle dipendenze di un’impresa di autotrasporto stabilita nel territorio nazionale (art 15 co 1).

Faccetta 1

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

Faccetta 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. Rilasciato da  
5a. Numero della patente  
5b. Numero di serie  
10. Codice comunitario

La carta di qualificazione del conducente (nonché il certificato di abilitazione professionale KB valido per taxi, autovetture e motoveicoli da noleggio con conducente e per autovetture con rimorchio adibite a noleggio con conducente) è sottoposta alla disciplina sanzionatoria dell’art.126-bis del CdS (**patente a punti**). Le decurtazioni di punteggio si applicano alla carta di qualificazione del conducente qualora gli illeciti siano commessi nell’ambito dell’attività di autotrasporto (art 23 co 2): in caso di perdita totale del punteggio, la carta di qualificazione viene revocata se il conducente non supera l’esame di revisione. (5)

(5) In caso di revoca della patente di guida per esito negativo dell’esame di revisione, è revocata anche la carta di qualificazione del conducente.

L'innovazione è particolarmente importante perché permette di evitare che un autista professionale possa essere penalizzato nell'esercizio della propria professione, per sanzioni ricevute alla guida di un veicolo privato.

La carta di qualificazione del conducente **NON** è richiesta per condurre alcune categorie di veicoli (art 16):

- veicoli che sviluppano una velocità inferiore a 45 km/h;
- veicoli in uso a forze armate, protezione civile, pompieri;
- destinati a prove su strada al fine del perfezionamento tecnico o utilizzati per lezioni di guida;
- veicoli utilizzati in servizio di emergenza;
- veicoli utilizzati per il trasporto di passeggeri o di merci ai fini privati;
- veicoli utilizzati dal conducente nell'esercizio della propria attività, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente.

#### **Qualificazione iniziale.**

La carta di qualificazione sostituisce il certificato di abilitazione professionale di tipo KC (6) e KD (7) ed è rilasciata (art 18 co 1) a 18 anni per guidare veicoli adibiti al trasporto merci per cui è richiesta la patente di categoria C e C+E, e 21 anni per guidare veicoli adibiti al trasporto passeggeri per cui è richiesta la patente di categoria D e D+E, a seguito della frequenza di specifico **corso** (280 ore con 20 ore di guida; 3 aree di insegnamento: 1.perfezionamento per una guida razionale sulla base delle norme di sicurezza; 2. conoscenza della normativa di settore; 3. salute, sicurezza stradale, ambiente, servizi, logistica) (8), organizzato dalle autoscuole o da soggetti autorizzati dal Ministero (art 19 co 3), e previo superamento di un **esame di idoneità** (scritto e/o orale).

Sono esentati dall'obbligo di qualificazione iniziale (art 17 co 1):

- residenti in Italia già titolari del certificato di abilitazione professionale KD;
- residenti in Italia già titolari della patente di guida C o C+E;
- cittadini non appartenenti alla UE (o allo SEE) dipendenti di un'impresa di autotrasporto stabilita in Italia, titolari di patente di guida equivalente alle categorie C, C+E, D, D+E

Tali soggetti dovranno in ogni caso richiedere il rilascio della carta di qualificazione del conducente, sulla base di criteri e scadenza fissati con decreto dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture da adottarsi entro 6 mesi (art 17 co 2).

#### **Qualificazione periodica.**

**Ogni 5 anni**, il Ministero dei Trasporti rilascia al conducente una nuova carta di qualificazione, a seguito della frequenza obbligatoria di un **corso** di formazione (35 ore ogni 5 anni con periodi di almeno 7 ore; corso organizzato dalle autoscuole o dai soggetti autorizzati dal Ministero) (9) che consiste nell'aggiornamento professionale, con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla razionalizzazione del consumo di carburante (art 20).

**Direzione Studi  
Gennaio 2006**

---

(6) Autocarri con massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 t.; autoarticolati, autotreni, autosnodati con massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 t.

(7) Autobus e scuolabus in servizio pubblico di linea e da noleggio con conducente; autoarticolati, autosnodati, autotreni adibiti al trasporto di persone in servizio pubblico di linea e da noleggio con conducente.

(8) Le modalità di svolgimento del corso sono riportate nell'Allegato I, sezioni 1,2 e 3.

(9) Le modalità del corso di aggiornamento periodico sono quelle stabilite dall'Allegato I, sezioni 3 e 4.