



Presidenza e Segreteria Generale

Piazza G.G. Belli n° 2

00153 Roma

Tel. 06/58.30.02.13

Fax.: 06/58.16.389

Sede operativa nazionale

Viale Bacchiglione n° 16

20139 - Milano

Tel. 02/53.93.539 r.a.

Fax 02/53.97.381

Codice Fiscale 97207870581



ASSOMARE



Roma, 5 Gennaio 2015

NOR15003
SM

Oggetto: Legge di Stabilità 2015. Pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale. Provvedimenti di interesse per l'autotrasporto.

Sul Supplemento ordinario n. 99 alla Gazzetta Ufficiale n. 300 del 29 Dicembre scorso, è stata pubblicata la Legge 190 del 23 Dicembre 2014 (cd Legge di Stabilità 2015) che, com'è noto, contiene importanti misure per il settore dell'autotrasporto.

In particolare, **dal 1 Gennaio scorso** sono diventate operative le disposizioni in materia di:

- risorse del settore, fissate in **250 mln €** strutturali a partire dal 2015 (art.1, comma 150). Una quota di queste risorse, non superiore al 20%, dovrà essere destinata alle imprese che pongono in essere iniziative per realizzare processi di aggregazione e ristrutturazione aziendale (art.1, comma 151);
- implementazione all'interno del d.lgvo 286/2005 (art. 2, comma 1), delle definizioni di vettore e committente ed aggiunta di quella del sub vettore (art.1, comma 247, lett. a);
- disciplina della subvezione (art. 1, comma 247, lett. b);
- **eliminazione della scheda di trasporto** (art.1, comma 247, lett.c);
- riforma dell'art. 83 bis della Legge 133/2008 e ss modifiche (art.1, comma 248) , con la previsione che la libertà contrattuale delle parti nel decidere il prezzo del trasporto, **deve tener conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale**;
- controversie in materia di contratto di trasporto e di sub trasporto (**ad eccezione dell'azione diretta** – art. 1, comma 249), per le quali è stata introdotta la condizione pregiudiziale del tentativo di negoziazione assistita da uno o più avvocati o, se previsto dalle parti, con la mediazione delle associazioni di categoria a cui aderiscono;
- pubblicazione, da parte del Ministero dei Trasporti, dei **valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio** (art. 1, comma 250);
- limiti alla dimostrazione della capacità finanziaria, attraverso la polizza assicurativa di responsabilità professionale (art.1, comma 251).

Sempre dal 1 Gennaio scorso, sono scattate le nuove disposizioni sul **recupero delle accise sul gasolio** (che, pertanto, si applicheranno a partire dal 1° trimestre di quest'anno) contenute nei commi 233 e 234 della Stabilità, che riguardano:

- l'esclusione dalla misura dei veicoli di categoria ecologica Euro 0 o inferiore;
- **il posticipo al 2019** del taglio dei rimborsi del 15% che, altrimenti, sarebbe scattato dal 1 Gennaio di quest'anno.

Tornando alle norme che hanno modificato il decreto legislativo 286/2005 e l'art. 83 bis della Legge 133/2008, esse sono già state commentate con la circolare Conftrasporto NOR14361 del 1 Dicembre 2014. Per comodità, riportiamo tuttavia di seguito il suddetto commento con i riferimenti normativi aggiornati.

- **DEFINIZIONI DI VETTORE, COMMITTENTE E SUBVETTORE (art. 1, comma 247, lett. a).**

Sono state implementate le definizioni di vettore e di committente contenute all'art.2, comma 1, lett. b) , c) del d.lgvo 286/2005, ed è stata aggiunta la lettera e bis) riferita al sub vettore. Pertanto, le nuove definizioni sono le seguenti (in **grassetto**, le aggiunte operate dal d.d.l):

- **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. **Si considera vettore anche l'impresa iscritta all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercita l'autotrasporto di cose per conto di terzi associata ad una cooperativa, aderente ad un consorzio o parte di una rete di imprese nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce;**
- **Committente:** l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore. **Si considera committente anche l'impresa iscritta Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercita l'autotrasporto di cose per conto di terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto;**
- **Sub-vettore:** l'impresa di autotrasporto iscritta all'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercita 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, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore.

- **DISCIPLINA DELLA SUB - VETTURA (ART. 1, comma 247, lett. b)**

All'interno del d.lgvo 286/2005 viene inserito l'art. 6 ter, dedicato interamente alla sub- vettura (o sub-vezione). La norma è stata così strutturata:

- **Comma 1.** Il ricorso alla sub-vezione è possibile **soltanto se è stato concordato** tra le parti del contratto di trasporto al momento della stipula o durante l'esecuzione della prestazione; pertanto, **in assenza di accordo con il committente**, il vettore **non può sub-vezionare il trasporto**. Nella sub-vezione, il primo vettore assume gli oneri e le responsabilità che i nuovi articoli (dal 4 al 4 sexies dell'art. 83 bis della Legge 133/2008 e ss modifiche) fanno ricadere sul committente, concernenti la verifica dell'adempimento degli obblighi retributivi, contributivi e previdenziali da parte del sub-vettore; quindi, se questa verifica non viene eseguita, il primo vettore va incontro alle conseguenze previste per il committente nei nuovi commi 4 ter e 4 quinquies dell'art. 83 bis.
- **Comma 2.** Se il ricorso alla sub-vezione non è stato concordato ma, ciò nonostante, il vettore sub-veziona ugualmente il trasporto, il comma 2 prevede che il contratto di trasporto può essere risolto per inadempimento, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite.
- **Comma 3.** Viene previsto il **divieto del sub-vettore di affidare l'esecuzione del trasporto ad un secondo sub-vettore** . La violazione comporta:
 - la nullità del contratto, fatto salvo il diritto del secondo sub-vettore, di percepire il compenso pattuito per le prestazioni eseguite. In particolare, il secondo sub-vettore ha diritto a ricevere il compenso già previsto per il primo sub-vettore, il quale, in caso di giudizio, deve esibire la propria fattura a semplice richiesta;

- in caso di inadempimento, da parte del secondo sub-vettore, degli obblighi fiscali, retributivi, contributivi ed assicurativi legati al trasporto eseguito, l'assunzione in capo al primo sub-vettore delle responsabilità previste dal nuovo comma 4 ter, art. 83 bis.
- **Comma 4.** Viene introdotta un'eccezione al divieto di ricorrere alla sub-vezione, con riferimento al trasporto di collettame con raggruppamento di più partite e spedizioni, ciascuna di peso non superiore a 50 quintali, qualora vi sia la "rottura del carico". In tal caso viene prevista la possibilità di avvalersi, in tutto o in parte, delle prestazioni di trasporto di uno o più sub vettori dopo ogni rottura del carico.

- **ELIMINAZIONE DELLA SCHEDA DI TRASPORTO (Art.1, comma 247, lett c).**

La norma **sopprime la scheda di trasporto**, abrogando l'art. 7 bis del d.lgvo 286/2005 che, come si ricorderà, era stato inserito con la Legge 127/2010, il cui obbligo era scattato dal 19 Luglio 2011.

- **RIFORMA DELL'ART. 83 BIS DELLA LEGGE 133/2008 E SS MODIFICHE. (art. 1, comma 248).**

L'art 83 bis viene riformulato per tener conto delle conseguenze prodotte, sull'impianto dei costi minimi di esercizio, dal pronunciamento della Corte di Giustizia U.E del 4 Settembre 2014. Le novità introdotte sono le seguenti.

- **LETTERA a)** Sono stati abrogati i commi 1, 2 e 3 della norma, che assegnavano all'Osservatorio sulle attività di autotrasporto le competenze in materia di fissazione dei costi minimi.
- **LETTERA b).** Vengono completamente riscritti i commi dal 4 al 4 quinquies dell'art. 83 bis, ed è aggiunto un nuovo comma, il 4 sexies. In particolare, i predetti commi prevedono:
 - **Comma 4.** Nei contratti di trasporto scritti e non, stipulati ai sensi del d.lgvo 286/2005, *"i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale"*. La norma segna il **superamento dei costi minimi di esercizio** nella concezione conosciuta fin'ora (quindi, di costi decisi dal Ministero dei Trasporti e inderogabili dalle parti, con il potere del vettore di richiedere un decreto ingiuntivo per il recupero delle differenze), fermo restando che la libertà contrattuale, come stabilisce ora la norma, deve tener conto **dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale**. Questo riferimento, come già evidenziato nella nota Conftrasporto NOR14384 del 22 Dicembre scorso, valorizza ulteriormente la norma già contenuta al comma 2, art. 4 del dlgo 286/2005 (tutt'ora in vigore), sulla **nullità delle "clausole dei contratti di trasporto che comportano modalità e condizioni di esecuzione delle prestazioni contrarie alle norme sulla sicurezza della circolazione stradale"**.
 - **Comma 4 bis.** Il trasporto deve essere affidato a vettori in regola con gli obblighi retributivi, previdenziali ed assicurativi. Per questo motivo il committente (o il primo vettore, in caso di subvezione), prima di affidare il trasporto, **deve verificare** che il vettore (sub-vettore) sia in linea con i suddetti adempimenti, facendosi consegnare da quest'ultimo il DURC di data non anteriore ai 3 mesi, da cui risulti che l'azienda è in regola con i versamenti previdenziali e assicurativi (comma 4 sexies). Occorre aggiungere che **la verifica mediante il DURC ha carattere provvisorio** giacché, una volta che sarà stato implementato il sistema previsto nel comma 4 quater che ruota intorno al Comitato Centrale per l'Albo, essa verrà assolta dal committente accedendo al portale internet del Comitato Centrale.
 - **Comma 4 ter.** Il committente che **non esegue** la verifica di cui al precedente comma 4 bis (o, nel momento in cui sarà attivata, quella ai sensi del successivo comma 4 quater), risponde **in solido** con il vettore (nonché con ciascuno degli

eventuali sub-vettori), **dell'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi legati alle prestazioni ricevute durante la vigenza del contratto di trasporto.** Questa responsabilità sussiste per **un anno** dalla cessazione del contratto di trasporto, e non comprende le eventuali sanzioni amministrative comminate al trasportatore per gli inadempimenti di cui sopra. Il soggetto che ha eseguito il pagamento, può agire in regresso nei confronti degli altri coobbligati.

- **Comma 4 quater.** Entro 6 mesi dall'entrata in vigore della Legge di stabilità, il Presidente del Comitato Centrale per l'Albo dovrà emanare una delibera grazie alla quale il committente potrà accertare la regolarità contributiva del trasportatore non più attraverso il DURC ma in via telematica, all'interno dell'apposita sezione del sito internet del Comitato Centrale per l'Albo.
 - **Comma 4 quinquies.** Disciplina le conseguenze per il committente per non aver condotto le verifiche sulla regolarità del vettore sopra descritte, in presenza di un contratto di trasporto **non scritto**. In questo caso **la responsabilità è più grave**, in quanto egli risponde:
 - dell'inadempimento, da parte del vettore, non solo degli obblighi retributivi, previdenziali, assicurativi, ma anche di quelli **fiscali**;
 - **delle violazioni del codice della strada commesse nello svolgimento dei trasporti per conto del committente.**
 - **Comma 4 sexies.** Il contenuto è già stato anticipato nella descrizione del comma 4 bis. In pratica, è stato previsto che il committente verifichi la regolarità contributiva del trasportatore tramite il DURC di data non anteriore a 3 mesi.
 - **Comma 5.** Per i contratti di trasporto di durata superiori ai 30 gg, viene riproposta la clausola di adeguamento della parte di corrispettivo legata ai costi del carburante (individuata nel contratto o nelle fatture emesse in riferimento alle prestazioni effettuate dal vettore nel primo mese di vigenza del contratto), in presenza di variazioni del prezzo che superino del 2 % il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto o dall'ultimo adeguamento effettuato. Questo adeguamento scatta anche in relazione alle variazioni delle tariffe autostradali italiane.
- **LETTERA c).** Sono stati abrogati i commi 6,7,8,9,11 e 16 dell'art. 83 bis, oramai non più in linea con l'assetto in materia di prezzi e condizioni nel contratto di trasporto, stabilito nel nuovo comma 4 dell'art. 83 bis.
- **LETTERA d).** E' stato riscritto il comma 14 dell'art. 83 bis, dal quale viene eliminata la sanzione legata ai costi minimi di esercizio mentre è stata mantenuta quella sul mancato rispetto dei tempi di pagamento (oltre i 90 gg dall'emissione della fattura). Si tratta, ricordiamo, della sanzione amministrativa pecuniaria pari al 10% dell'importo della fattura e comunque non inferiore a 1.000 €. Ai sensi del successivo comma 15 (che non viene modificato dall'emendamento), l'accertamento della sanzione è condotto dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Entrate durante i controlli nei locali delle imprese.

- **CONTROVERSIE IN MATERIA DI CONTRATTO DI TRASPORTO E DI SUBTRASPORTO (Art. 1, comma 249).**

Prima di proporre una causa su questioni inerenti il contratto di trasporto o di sub trasporto, l'interessato è obbligato ad attivare la procedura di negoziazione assistita da uno o più avvocati prevista nel decreto legge 132/2014 (convertito con Legge 162/2014 - cd decreto sulla degiurisdizionalizzazione, commentato con la circolare Confrtrasporto NOR14343 del 12 Novembre scorso). Nel contratto di trasporto o mediante accordo separato, le parti possono prevedere che la negoziazione assistita si svolga presso le Associazioni di categoria a cui aderiscono. E' importante precisare che questa disposizione **non si applica all'azione**

diretta di cui all'art. 7 ter del d.lgvo 286/2005, per cui quest'ultima continuerà ad esercitarsi senza dover prima tentare la negoziazione assistita con la controparte.

- **PUBBLICAZIONE, DA PARTE DEL MINISTERO DEI TRASPORTI, DI VALORI INDICATIVI DI RIFERIMENTO DEI COSTI DI ESERCIZIO (art. 1, comma 250).**

A far da corollario alla norma sul rispetto dei principi di adeguatezza nella determinazione del prezzo del servizio di trasporto (nuovo comma 4 dell'art. 83 bis), è stato previsto che il Ministero dei Trasporti pubblici ogni mese, sul proprio sito internet, "*i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi*", nei quali si terrà conto delle variazioni del prezzo del gasolio registrate mensilmente dal Ministero dello Sviluppo Economico.

- **LIMITI ALLA DIMOSTRAZIONE DELLA CAPACITA' FINANZIARIA MEDIANTE LA POLIZZA DI RESPONSABILITA' PROFESSIONALE. (art. 1, comma 251).**

L'impresa di autotrasporto potrà dimostrare la capacità finanziaria attraverso la polizza di responsabilità professionale, **limitatamente ai primi due anni** di attività che decorrono dalla data di autorizzazione all'esercizio della professione di cui all'art. 11 del Regolamento (CE) 1071/2009. A partire dal terzo anno, invece, l'impresa non potrà più avvalersi del predetto strumento, per cui la dimostrazione del requisito dovrà avvenire mediante: i conti annuali dell'azienda, certificati da un revisore o da altro soggetto debitamente riconosciuto; l'attestazione rilasciata sotto forma di fidejussione bancaria o assicurativa. Le polizze di responsabilità professionale in essere alla data di entrata in vigore della Legge di Stabilità (1 Gennaio 2015) sono valide fino alla scadenza, e ne è escluso il rinnovo tacito; una volta scadute, le imprese dovranno dimostrare la capacità finanziaria con gli strumenti prima indicati.

Uno stralcio delle norme della Legge di Stabilità di interesse del settore, è disponibile al link sotto indicato.

Cordiali saluti.