

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente schema di decreto legislativo è stato predisposto in attuazione della delega di cui alla legge 25 febbraio 2008, n. 34, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alla Comunità europea – Legge comunitaria 2007, allegato B, nel quale è indicato il recepimento, tra le altre, della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti n. 3820/85/CEE e n. 3821/85/CEE del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio.

Il termine di recepimento della direttiva 2006/22/CE (di seguito la direttiva) è venuto a scadenza il 1° aprile 2007 e pende procedura d'infrazione contro la Repubblica Italiana allo stadio di parere motivato ex Art. 226 del Trattato, per mancato recepimento. E' quindi necessario procedere con urgenza alla sua trasposizione nell'ordinamento nazionale atteso che ai sensi dell'articolo 1, della legge n. 34 del 2008 (legge comunitaria 2007) per le direttive elencate negli Allegati A e B il cui termine di recepimento sia già scaduto ovvero scada nei tre mesi successivi alla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo è delegato ad adottare i decreti legislativi di attuazione entro e non oltre novanta giorni dalla data di entrata in vigore della stessa legge.

Il decreto si compone di quattordici articoli ed un allegato che, in conformità all'atto normativo europeo, dettano disposizioni circa:

- Il numero minimo annuo e le modalità di svolgimento dei controlli in materia di tempi di guida e di riposo dei conducenti, su strada e presso la sede delle imprese.
- La costituzione di un Ufficio di coordinamento che sarà incaricato della raccolta e trasmissione delle statistiche su detti controlli alla Commissione e che dovrà altresì curare le relazioni con i corrispondenti Uffici degli altri Paesi membri



2

ed organizzare annualmente operazioni congiunte di controllo ed interventi di formazione degli operatori.

- L'adozione di un sistema di classificazione del rischio che comporti un incremento della frequenza dei controlli a carico delle imprese sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni accertate.

Si illustrano di seguito le disposizioni del provvedimento.

Con l'articolo 1 viene precisato il contesto normativo comunitario nell'ambito del quale vengono svolti i controlli disciplinati dal presente decreto. Tali controlli infatti riguardano esclusivamente i conducenti, le imprese e i veicoli di tutte le categorie di trasporto che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga e sostituisce il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio.

I riferimenti normativi contenuti nel testo del decreto, come sopra riportati, differiscono da quelli originariamente indicati all'articolo 1 della direttiva 2006/22, in quanto, è entrato in vigore, fin dall'aprile 2006 il sopra citato regolamento (CE) n. 561/2006 che abroga e sostituisce il regolamento (CEE) n. 3820/85

L'articolo 2 dello schema di decreto legislativo, individua le Autorità nazionali competenti e le funzioni loro attribuite. In particolare all'Ufficio di coordinamento – individuato, come per il passato, nell'ambito della direzione generale del trasporto stradale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – è attribuita la funzione di pianificazione strategica dell'attività di controllo, Il predetto Ufficio, inoltre, funge da collettore dei dati statistici che devono essere trasmessi biennialmente e rappresenta l'organismo di riferimento per la Commissione e le autorità competenti degli altri Stati membri.



3

L'attività di pianificazione e coordinamento su tutte le operazioni di controllo su strada è comunque attribuita al Ministero dell'interno, come l'attività di controllo presso i locali delle imprese, da chiunque svolta, è pianificata e coordinata dal Ministero del lavoro della salute e delle politiche sociali.

Sono fatte comunque salve le specifiche competenze ed attribuzioni previste in capo ad altri soggetti, muniti di pubblici poteri, in materia di controlli su strada e presso la sede delle imprese, derivanti da disposizioni normative vigenti per ambiti di applicazione diversi da quelli del decreto.

A norma dell'articolo 3 ( articolo 2 della direttiva) i controlli sono effettuati, ogni anno, almeno sul 2 % dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85. La percentuale sarà portata al 3 %, dopo il 1 gennaio 2010. A partire dal 2012, la percentuale minima di controlli da effettuare sarà aumentata al 4% in base alle indicazioni che potrà dare la Commissione Europea conformemente a quanto disposto con l'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE.

Con lo stesso articolo si determinano, in conformità con le prescrizioni della direttiva ( articolo 2, paragrafo 3, comma 3) le percentuali dei controlli da effettuarsi su strada e nei locali delle imprese.

Il testo della direttiva prevede che il numero dei controlli da assicurare sia pari all'1% del numero totale dei giorni lavorativi fino al 31 dicembre 2007 e che dal 1 gennaio 2008 tale numero sarebbe stato incrementato al 2 %. Poiché la data di entrata in vigore del decreto legislativo di recepimento, è sicuramente posteriore al 1 gennaio 2008, si è ritenuto di cadenzare direttamente da quella data gli incrementi previsti della percentuale del numero dei controlli.

Premesso che, come è noto, la direttiva 2006/22 prevede un aumento del numero dei controlli da effettuare, gli articoli 4 e 5, dello schema di decreto dettano disposizioni, per il calcolo delle percentuali di controlli minimi da svolgere in relazione al parco circolante e per la determinazione del campione di riferimento



4

nonché per le successive operazioni di raccolta, organizzazione e trasmissione dei dati all'Ufficio di coordinamento.

Con l'articolo 4 di definiscono i meccanismi mediante i quali si perviene alla determinazione del numero dei controlli da assicurare nel corso dell'anno solare.

Tale numero è determinato dal prodotto tra il numero dei veicoli soggetti ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85 registrati al 31 dicembre dell'anno immediatamente precedente ed numero complessivo dei giorni di lavoro che ciascun conducente deve effettuare nel periodo di riferimento.

In relazione ai dati di cui sopra, trasmessi rispettivamente dal sistema informatico del Dipartimento dei trasporti terrestri e il trasporto intermodale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero del lavoro della salute e delle politiche sociali, l'Ufficio di coordinamento determina il numero minimo dei controlli da garantire ai sensi dell'articolo 3.

L'articolo 5 stabilisce i termini entro i quali il Ministero dell'interno, ed il Ministero del lavoro della salute e delle politiche sociali, comunicano all'Ufficio di coordinamento i dati e le informazioni di loro competenza, riferiti all'anno precedente.

Sulla base di tali dati l'Ufficio di coordinamento comunica alla Commissione, ai sensi dell' articolo 17 del regolamento (CE) n. 561/2006, le informazioni necessarie per l'elaborazione della relazione ivi prevista.

Gli articoli 6 e 7 del provvedimento in esame disciplinano le modalità di svolgimento dei controlli.

L'articolo 6 che detta indicazioni sulle modalità di svolgimento dei controlli su strada, recepisce le disposizioni dell'articolo 4 della direttiva 2006/22/CE e della parte A dell'allegato I alla direttiva stessa ed i primi tre commi del predetto articolo 6 del decreto ne recepiscono le disposizioni contenute nei paragrafi 1, 2, 3 e 4.



Al fine di razionalizzare l'impianto normativo, e per garantire una maggiore coerenza interna del provvedimento, le disposizioni dell'articolo 3 della direttiva, relative ai dati da raccogliere durante i controlli su strada per l'elaborazione delle statistiche, sono trasfuse in due appositi commi, il quarto e il quinto, direttamente nel corpo dell'articolo 6, che così detta una disciplina organica circa le modalità di svolgimento dei controlli su strada.

Il sesto comma dell'articolo in commento, che innova rispetto al testo della direttiva, ha l'intento di ricondurre ad unità, mediante l'utilizzazione di un singolo formulario, le disposizioni normative contenute in vari punti nel testo della direttiva (articolo 2, comma 4; articolo 3, allegato 1, parte A) relative alla modalità di svolgimento dei controlli su strada.

Il modello di lista di controllo, da adottarsi con decreto dirigenziale delle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'Interno e contenente tutte le indicazioni prescritte dalla direttiva, nell'attuare le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 5, della direttiva stessa, oltre a consentire una più agevole elaborazione statistica dei dati può altresì rivelarsi un utile strumento per agevolare le operazioni di controllo.

L'articolo 7 che detta indicazioni sulle modalità di svolgimento dei controlli presso la sede delle imprese, recepisce le disposizioni dell'articolo 6 della direttiva 2006/22/CE e delle parti A e B dell'allegato I alla direttiva stessa.

Con il secondo comma dell'articolo in esame si dà attuazione alle prescrizioni contenute nell'articolo 3, comma 1, lettera b), della direttiva concernenti le informazioni statistiche che devono essere raccolte nel corso delle visite ispettive presso le imprese.

Anche per le operazioni condotte presso la sede delle imprese, viene prevista l'elaborazione di un formulario unificato per l'attività di controllo. Il modello di lista di controllo, da utilizzarsi presso la sede delle imprese è adottato con decreto dirigenziale delle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero del lavoro della salute e delle politiche sociali e le



6

indicazioni in tal senso sono contenute nel comma quattro dell'articolo in commento.

Con i commi 5, 6 e 7 dell'articolo 7 del decreto, nel dare attuazione alle disposizioni dei paragrafi 1 e 4 dell'articolo 6 della direttiva vengono altresì indicate nel dettaglio le modalità con le quali l'ufficio di coordinamento individua le imprese, stabilite in Italia o in uno dei Paesi membri, sanzionate per gravi infrazioni, da segnalare all'ispettorato del Lavoro affinché vengano assoggettate a controllo.

L'articolo 8 dello schema di decreto attua le disposizioni di cui all'articolo 5 della direttiva, ed individua nell'Ufficio di coordinamento, istituito ai sensi dell'articolo 2 sopra descritto, l'organismo deputato a concludere accordi, con le autorità competenti dei Paesi Membri individuate ai sensi dell'articolo 7 della Direttiva 2006/22/CE, per l'organizzazione di operazioni concertate per controllare su strada i conducenti e i veicoli oggetto dei regolamenti (CEE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85.

Poiché la titolarità delle operazioni di controllo su strada spetta, in via principale al Ministero dell'interno, è previsto il concerto con le competenti strutture di quel Ministero per la definizione delle modalità operative per lo svolgimento delle operazioni concertate.

Con l'articolo 9 dello schema di decreto, in attuazione delle disposizioni contenute nell'articolo 11, paragrafo 3 della direttiva, si disciplina compiutamente l'adozione di un documento di controllo obbligatorio, relativo alle assenze dei conducenti per malattia, ferie annuali o perché alla guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.

Il documento, che deve essere conforme a quello elaborato dalla Commissione Europea e riportato in allegato alla decisione della Commissione 2007/230/CE del 12 aprile 2007, è conservato dall'impresa di trasporto per un anno dalla scadenza del periodo cui si riferisce ed il conducente di un veicolo a cui si



7

applicano i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85, deve avere con sé il modulo che deve essere esibita ad ogni richiesta degli organi di controllo.

Con i commi 4 e 5 dell'articolo in commento si delinea un sistema sanzionatorio da applicarsi nel caso in cui non vengano rispettate le prescrizioni di cui ai commi precedenti in materia di formazione e conservazione del documento di controllo o nel caso in cui il modulo non venga esibito agli organi di controllo.

L'articolo 10 detta disposizioni per l'acquisizione e la successiva comunicazione dei dati oggetto dello scambio di informazioni tra gli uffici di coordinamento dei diversi Stati membri, come previsto dall'articolo 8 della direttiva

Con l'articolo 11 dello schema di decreto si attuano le disposizioni di cui all'articolo 9 della direttiva 2006/22/CE.

Viene introdotto un sistema di classificazione del rischio da attribuire alle imprese sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni di cui ai regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85.

Sulla base del coefficiente di rischio attribuito, viene calibrata l'attività di controllo, assoggettando a controlli più frequenti le imprese che presentano un indicatore della classe di rischio elevato.

Poiché la puntuale applicazione della norma prevede una fase di organizzazione necessaria per procedere alla creazione di un registro informatico delle imprese e delle infrazioni - la cui istituzione è peraltro ipotizzata nell'ambito delle discussioni in sede comunitarie relative alla nuova disciplina per l'accesso alla professione ed al mercato per le imprese di autotrasporto - la definizione dei criteri e delle modalità del sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto sono demandate ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro, la salute e delle politiche sociali, da adottarsi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto.



8

L'**articolo 12** dello schema di decreto dà attuazione alle norme di cui all'articolo 11 della direttiva, ed in particolare ai paragrafi 1, 2 e 4 riguardanti la formazione periodica degli addetti ai controlli, **svolta nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.**

Sarà compito dell'Ufficio di coordinamento nazionale, l'elaborazione con cadenza biennale di un programma di formazione, destinato agli operatori addetti al controllo, tenuto conto degli orientamenti pubblicati nella relazione biennale della Commissione sulle migliori prassi adottate nell'ambito dell'Unione Europea. E' altresì compito dell' Ufficio di coordinamento l'organizzazione degli scambi formativi e del personale con gli organismi di collegamento intracomunitario di altri Stati membri.

Con l'**articolo 13**, relativo alle norme finanziarie, si stabilisce l'invarianza degli oneri a carico del bilancio dello Stato.

Poiché l'attività di controllo è attività istituzionale, di tutte le Amministrazioni coinvolte, per l'attuazione delle disposizioni contenute nel decreto, gli uffici interessati si avvalgono delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili sulla base della legislazione vigente, **con particolare riferimento all'Ufficio di coordinamento previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo, le cui funzioni saranno assolte nell'ambito dell'apposita struttura della Direzione Generale del trasporto statale - Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale.**

L'articolo 14 contiene le norme finali disponendo l'abrogazione del decreto ministeriale 12 luglio 1995, recante disposizioni per l'attuazione della direttiva del Consiglio 23 novembre 1988, n. 88/599/CEE, sulle procedure uniformi concernenti l'applicazione del regolamento CEE n. 3820/85 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e del regolamento CEE n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada.





L'abrogazione esplicita del decreto ministeriale in questione, pur se operata con lo strumento del decreto legislativo, si rende opportuna in quanto in analogia con quanto operato dalla direttiva 2006/22/CE che ha abrogato la direttiva 88/599/CEE, con il decreto legislativo in commento viene operata l'abrogazione della norma interna di recepimento della citata direttiva 88/599/CEE.

L'allegato I allo schema di decreto è integralmente riproduttivo dell'allegato I alla direttiva 2006/22/CE, salvo i riferimenti normativi al regolamento 3820/85/CEE.

Poiché tale regolamento è stato abrogato dal successivo regolamento 561/2006/CE, sono stati indicati i riferimenti normativi corrispondenti del nuovo regolamento.

Gli allegati II e III della direttiva non sono stati inseriti nel testo del decreto in quanto, per ciò che attiene all'allegato II, gli organi di controllo italiani, hanno già in dotazione o sono in procinto di dotarsi delle apparecchiature in grado di rilevare i dati registrati negli apparecchi di bordo.

Per quanto riguarda l'allegato III, non si è ritenuto opportuno l'immediato inserimento nel decreto di prescrizioni che nella loro formulazione attuale risultano piuttosto generiche, preferendo demandare ad altro provvedimento normativo – in particolare al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro, della salute e delle politiche sociali, da emanarsi a norma dell'articolo 11 dello schema di decreto, relativo al sistema di classificazione del rischio delle imprese in relazione alle infrazioni commesse – la specificazione delle fattispecie previste come infrazioni, alla luce anche di eventuali ulteriori orientamenti della Commissione in materia di armonizzazione delle norme dei vari Paesi membri.



### RELAZIONE TECNICO – FINANZIARIA

Il provvedimento non comporta nuove spese a carico del bilancio dello Stato, né minori entrate. Gli uffici interessati si avvalgono delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili sulla base della legislazione vigente, **con particolare riferimento all'Ufficio di coordinamento previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo, le cui funzioni saranno assolte nell'ambito dell'apposita struttura della Direzione Generale del trasporto stradale – Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale.**

Il provvedimento inoltre, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico delle Amministrazioni dello Stato interessate all'attività di controllo su strada in quanto l'oggetto dei controlli stessi, ai sensi dell'art 11 del Decreto Legislativo 30 aprile 102 n. 285 e successive modificazioni costituisce parte dei compiti istituzionale di tutti gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12 dello stesso Decreto Legislativo. Le risorse umane e strumentali utilizzate per l'attività di controllo sono, perciò, reperite nell'ambito dell'ordinaria dotazione di ciascuna Amministrazione.

Per quanto infine attiene all'attività di controllo presso i locali delle imprese si precisa che per l'acquisto del software da utilizzare per la lettura dei dati del



cronotachigrafo verranno utilizzati i fondi relativi agli stanziamenti del capitolo di bilancio gestiti dalla Direzione generale per l'innovazione tecnologica e la comunicazione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale. Inoltre, per i controlli che dovranno essere effettuati dal personale ispettivo del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, non si farà ricorso a specifiche assunzioni ma verranno utilizzate le risorse umane già in servizio presso le Direzioni provinciali del lavoro.

Per quanto riguarda infine l'attività di formazione di cui all'articolo 12, i relativi oneri rientrano negli ordinari stanziamenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il trasporto statale.

16/06/08  
16/06/08  
*[Handwritten signature]*

Verifica del Ministero dell'economia e delle Finanze  
Dipartimento Ragioneria Generale dello Stato ai sensi e per  
gli effetti dell'art. 117 del D.Lgs. n. 118 del 2017 e del D.Lgs. n. 118  
prevedibilmente per il 2018 e per il 2019.

*[Handwritten initials]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
IL RAGIONIERE GENERALE DELLO STATO  
*[Handwritten signature]*

17 GIU. 2008



## **RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA**

### **I. Aspetti tecnico-normativi in senso stretto**

#### **Analisi dell'impatto normativo delle norme proposte sulla legislazione vigente.**

Il provvedimento, adottato sulla base della direttiva 2006/22/CE, disciplina il numero minimo annuo e le modalità di svolgimento dei controlli in materia di tempi di guida e di riposo dei conducenti, su strada e presso la sede delle imprese analogamente a quanto già previsto in passato con la direttiva comunitaria 88/599/CEE.

La direttiva 2006/22/CE, ha peraltro introdotto significativi aspetti di novità rispetto alla direttiva abrogata ed in particolare prevede la costituzione di un Ufficio di coordinamento che sarà incaricato della raccolta e trasmissione delle statistiche su detti controlli alla Commissione e che dovrà altresì curare le relazioni con i corrispondenti Uffici degli altri Paesi membri ed organizzare annualmente operazioni congiunte di controllo ed interventi di formazione degli operatori. Viene inoltre introdotta l'adozione di un sistema di classificazione del rischio che comporti un incremento della frequenza dei controlli a carico delle imprese sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni accertate.

**Analisi del quadro normativo e delle situazioni di fatto che giustificano l'innovazione della legislazione vigente**



11

Accertamento dell'esistenza nella materia oggetto di intervento di riserva assoluta o relativa di legge.

L'articolo 11 della direttiva 2006/22/CE, al paragrafo 3, stabilisce l'obbligatoria redazione di un documento di controllo, relativo alle assenze dei conducenti per malattia, ferie annuali o perché alla guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006.

Il documento è conservato dall'impresa di trasporto per un anno dalla scadenza del periodo cui si riferisce ed il conducente di un veicolo a cui si applicano i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85, deve avere con sé una stampa del modulo che deve essere esibita ad ogni richiesta degli organi di controllo.

Con i commi 4 e 5 dell'articolo 9, si delinea un sistema sanzionatorio da applicarsi nel caso in cui non vengano rispettate le prescrizioni in materia di formazione e conservazione del documento di controllo o nel caso in cui il modulo non venga esibito agli organi di controllo

#### **Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.**

Non si ravvisano elementi di contrasto al riguardo in quanto il provvedimento viene emanato in applicazione del diritto comunitario.

#### **Analisi della compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie e a statuto speciale.**

Non si ravvisano elementi di contrasto al riguardo.

#### **Verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.**

Non si ravvisano elementi di contrasto al riguardo.



## **2. Valutazione dell'impatto amministrativo.**

**Ricognizione degli obiettivi del progetto e analisi dei tempi e mezzi individuati per il perseguimento.**

La legge 25 febbraio 2008, n. 34 (Legge comunitaria 2007), ha delegato il Governo ad adottare il provvedimento di recepimento della direttiva.

Il termine di recepimento della Direttiva 2006/22/CE è venuto a scadenza il 1° aprile 2007 e pende procedura d'infrazione contro la Repubblica Italiana. E' quindi necessario procedere con urgenza alla sua trasposizione nell'ordinamento nazionale.

**Valutazione dell'esistenza di oneri organizzativi a carico delle pubbliche amministrazioni.**

Le disposizioni del provvedimento non comportano nuovi oneri organizzativi per le pubbliche Amministrazioni, in quanto gli Uffici interessati si avvalgono delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili sulla base della legislazione vigente.

**Valutazione dell'eventuale previsione della creazione di nuove strutture amministrative.**

Non si prevede l'istituzione di nuove strutture amministrative.



13

Il decreto prevede la costituzione di un Ufficio di coordinamento che sarà incaricato della raccolta e trasmissione delle statistiche su detti controlli alla Commissione e che dovrà altresì curare le relazioni con i corrispondenti Uffici degli altri Paesi membri ed organizzare annualmente operazioni congiunte di controllo ed interventi di formazione degli operatori.

Tale ufficio non è da ritenersi nuova struttura amministrativa in quanto le funzioni individuate dal decreto saranno assolve nell'ambito del Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale – direzione generale per il trasporto stradale.

#### **Elementi di drafting e linguaggio normativo.**

Il provvedimento:

- contiene riferimenti legislativi corretti ;
- introduce nuove definizioni normative;

