



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Ufficio Legislativo

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

1. Premessa

La legge 1 marzo 2005, n. 32, ha disposto, all'articolo 1, comma 1, la delega al Governo ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge, uno o più decreti legislativi per il riassetto normativo in materia di:

- a) servizi automobilistici interregionali di competenza statale;
- b) liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi e contestuale raccordo con la disciplina delle condizioni e dei prezzi dei relativi servizi;
- c) organizzazione e funzioni delle strutture e degli organismi pubblici operanti nel settore dell'autotrasporto di merci.

Il comma 4 dello stesso articolo 1 prevede che, entro due anni dalla data di entrata in vigore della legge, avvenuta il 25 marzo 2005, il Governo possa adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi di cui al comma 1.

In attuazione della delega, è stato emanato, tra gli altri, il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, che si compone di due Capi, il primo rivolto a disciplinare il riassetto normativo dell'attività di autotrasporto merci, che dà specifica attuazione alla citata delega, limitatamente alla materia di cui alla lettera b), ed il secondo finalizzato a recepire la direttiva europea 2003/59CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti professionali di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci e passeggeri, in attuazione della legge comunitaria 18 aprile 2005, n. 62.

Con successivi provvedimenti legislativi, e, da ultimo, con l'articolo 22 septies della legge 28 febbraio 2008, n. 31, che ha convertito con modificazioni il decreto legge 31 dicembre 2007, n. 248 (recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni urgenti in materia finanziaria), il termine previsto per l'adozione dei citati correttivi è stato prorogato al 31 dicembre 2008, ma limitatamente al decreto legislativo 286/05.

2. Illustrazione della proposta di decreto legislativo

La necessità di apportare disposizioni correttive al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, discende dall'esame dell'impatto della liberalizzazione tariffaria sul mercato dell'autotrasporto, che ha dato luogo ad un lungo ed approfondito confronto con le organizzazioni associative interessate, e con gli operatori dei controlli su strada, svoltosi essenzialmente nell'ambito della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, organo collegiale incardinato nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in base alle disposizioni di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

Dal dibattito in seno alla Consulta, prescelto in quanto organo in grado di mediare fra le esigenze e gli interessi sia degli operatori dell'autotrasporto, sia di quelli dei committenti, sono emerse criticità nell'impianto normativo del decreto legislativo



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Ufficio Legislativo

suddetto, da superare con correttivi, la cui esigenza è stata confermata nel Protocollo di intesa sottoscritto tra il Governo e ed i rappresentanti delle associazioni di categoria degli autotrasportatori in data 25 giugno 2008.

La messa a punto dei correttivi in parola scaturisce, pertanto, dall'approfondimento condotto, da oltre un anno a questa parte, dalla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, che ha formulato proposte fatte proprie dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Tali proposte sono contenute nel presente schema di decreto legislativo e vengono qui di seguito illustrate, con riferimento agli articoli del decreto legislativo n. 286/2005, cui il intendono apportare correttivi:

➤ Articolo 1, commi 1 e 2, di modifica dell'articolo 6 decreto legislativo n.286/05
(Forma dei contratti)

Il citato articolo 6, in conformità ai criteri dettati dalla legge di delega, dispone che la forma dei contratti di trasporto di regola è scritta ed individua gli elementi essenziali dei medesimi contratti (nome e sede del vettore e del committente; numero di iscrizione del vettore all'Albo degli autotrasportatori; tipologia e quantità della merce trasportata, corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento; luogo di presa in consegna e di riconsegna della merce), nonché gli elementi eventuali (termini temporali per la riconsegna della merce; istruzioni aggiuntive del committente o del caricatore).

Le modifiche introdotte, volte a conferire maggiore trasparenza ai rapporti contrattuali ed a favorire l'equilibrio delle prestazioni, prevedono:

- a) al comma 1, l'inserimento, dopo le parole "in forma scritta", delle seguenti: "e, comunque, con data certa". Detta modifica tende, in sostanza, a prevenire il fenomeno della cosiddetta "retrodatazione dei contratti", nella pratica ostativo alla individuazione di responsabilità per infrazioni eventualmente commesse durante un'operazione di trasporto;
- b) al comma 2, l'inserimento, dopo la lettera e), della seguente: "*f) i tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata.*" Le finalità di tale integrazione degli elementi essenziali del contratto tende ad indurre le parti a concordare i tempi in questione, ed a stabilire, consensualmente, un eventuale compenso aggiuntivo, da corrispondersi in caso di eccessive attese del trasportatore, riconducibili a responsabilità del committente.

La modifica proposta attiene strettamente a profili di sicurezza e non solo di tutela della parte contraente "debole". Ed infatti, la pratica del trasporto, ed in particolare delle operazioni di carico e scarico delle merci, è spesso legata al concetto di attesa, non solo per il traffico che congestionava le strade, con tutte le conseguenze che ciò determina sotto il profilo della sicurezza, ma anche e soprattutto a causa delle difficoltà che si incontrano nell'esecuzione di tali operazioni. Tali inefficienze generano costi che, più correttamente, potrebbero essere definiti sprechi; i costi associati, inoltre, coinvolgono l'intera filiera



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Ufficio Legislativo

logistica, con la conseguenza che la disciplina di tale aspetto non può rivestire carattere marginale.

Si precisa, inoltre, che tale modifica si armonizza con le norme che disciplinano il trasporto marittimo, atteso che il codice della navigazione disciplina tale aspetto, prevedendo all'art. 444 comma 2 che "il termine di stalla, in mancanza di patto, regolamento od uso, deve essere fissato dal comandante del porto....", attribuendo così espressamente a tale termine il carattere dell'essenzialità.

- Articolo 1, commi 3 e 4, dopo l'articolo 7 (Responsabilità del vettore, del committente, del caricatore e del proprietario della merce) del decreto legislativo n.286/05, inserisce l'articolo 7 bis (Istituzione della scheda di trasporto)
- Con l'articolo 7 del decreto legislativo n.286/05, si provvede alla disciplina delle responsabilità dei vari soggetti coinvolti nel contratto di trasporto di merci, con particolare riguardo a quelle del vettore, per l'esercizio abusivo della professione e per la violazione delle disposizioni legislative e regolamentari poste a tutela della sicurezza della circolazione e della sicurezza sociale, del committente, del caricatore e del proprietario della merce, per l'affidamento del servizio di trasporto ad un vettore abusivo, nonché, in concorso con il vettore, per le violazioni delle norme sulla sicurezza della circolazione (con espresso riferimento agli articoli del Codice della Strada su sagoma limite, massa limite, sistemazione del carico, limiti di velocità, trasporto di cose su veicoli a motore e sui rimorchi, durata della guida), sia in presenza di un contratto in forma scritta o di un accordo collettivo di diritto privato, sia in presenza di un contratto di trasporto in forma verbale.
- Obiettivo fondamentale delle previsioni contenute nell'articolo in esame è, da un lato, quello di affermare una condivisione di responsabilità tra i soggetti coinvolti nell'effettuazione di servizi di trasporto di merci su strada, al fine di garantire il rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza della circolazione e sociale, e, dall'altro, quello di incentivare al massimo la stipula di contratti in forma scritta.
- Proprio al fine di conseguire maggiori livelli di sicurezza della circolazione stradale e facilitare i controlli su strada, traendo spunto anche dall'esigenza manifestata dal Ministero dell'Interno, si propone di istituire un documento di "tracciabilità della merce", in grado di identificare tutti i soggetti coinvolti nella filiera del trasporto.
- La proposta viene tradotta in un apposito articolo (il 7 bis), da inserire dopo l'art. 7, e istituisce la "scheda di trasporto", da conservare a bordo del veicolo adibito al trasporto delle merci, che può tener luogo del contratto di trasporto scritto, anche ai fini dell'accertamento delle responsabilità.
- In particolare, in tale scheda, dovranno figurare le indicazioni relative al vettore, al committente, al caricatore ed al proprietario della merce, così come definiti all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, nonché quelle relative alla tipologia della merce trasportata ed ai luoghi di carico e scarico della stessa. In particolare:



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Ufficio Legislativo

- al comma 1 è specificato che la previsione normativa si applica all'attività di trasporto effettuata in ambito nazionale e quindi deve essere osservata anche dagli autotrasportatori stranieri che operano nel territorio nazionale;
- al comma 2 si precisa che tale scheda costituisce documentazione idonea ai fini dell'accertamento delle responsabilità dei soggetti della filiera del trasporto;
- il comma 3 prevede l'adozione di un decreto interministeriale per l'approvazione del modello della scheda di trasporto e le indicazioni relative alle modalità e procedure di compilazione della predetta scheda per consentire alle autorità di polizia un efficace controllo;
- i commi 4, 5, e 6, riguardano rispettivamente, le sanzioni concernenti la mancanza della scheda di trasporto o la sua alterazione, o la sua incompleta o non veritiera compilazione, prevedendo, per tali fattispecie, la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 600,00 ad euro 1800,00 (comma 4); la mancata conservazione a bordo della scheda in parola prevedendo la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione, con conseguente fermo del mezzo (comma 5); l'applicazione delle sanzioni anzidette anche ai trasporti internazionali compiuti da vettori stranieri, nelle ipotesi di mancanza o non corretta compilazione dei documenti previsti al comma 3 (comma 6).

➤ Articolo 1, comma 5, reca modifiche all'articolo 12 del decreto legislativo n.286/05
(Controllo della regolarità amministrativa di circolazione)

Con tale articolo, si provvede alla disciplina degli obblighi dei vettori e dei conducenti per favorire l'attività di controllo sul regolare esercizio dell'attività di autotrasporto, con particolare riguardo all'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori, ed alla regolarità del rapporto di lavoro dei conducenti.

A quest'ultimo proposito, è prevista la tenuta a bordo dei veicoli, da parte dei conducenti, della documentazione idonea a dimostrare il titolo in base al quale prestano servizio presso il vettore e, se cittadini extracomunitari, dell'attestato del conducente, con applicazione delle sanzioni previste dalla normativa vigente in caso di mancato possesso di detta documentazione. Peraltro, in caso di mancato possesso di detta documentazione, si può solo procedere a segnalare il caso all'Ispettorato del Lavoro, che spesso si manifesta intempestiva ed inefficace.

Pertanto, appare opportuno prevedere la possibilità di applicare una sanzione immediata a carico del conducente per dare effettività alla norma.

La proposta si estrinseca nell'integrazione del quinto comma con la previsione dell'applicazione anche delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui all'articolo 180, commi 7 e 8 del codice della strada (pagamento di una somma da € 370 a € 1485), per la mancata esibizione di documentazione da tenere obbligatoriamente a bordo dei veicoli.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Ufficio Legislativo

- Articolo 2, comma 1, sostituisce il comma 1 dell'art.18 del decreto legislativo n.286/05 (qualificazione iniziale)

Si introduce la possibilità di svolgere la formazione accelerata (140 ore invece di 280), per i soggetti che hanno i requisiti previsti dalle norme comunitarie, e cioè

- a) aventi almeno 18 anni di età e titolari di patente di guida di categoria C o C+E;
- b) aventi almeno 21 anni di età e titolari di patente di guida di categoria D o D+E,
- c) aventi almeno 23 anni di età e titolari di patente di guida di categoria D o D+E.

- Articolo 2, comma 2, modifica l'articolo 19 del decreto legislativo n.286/05 (carta di qualificazione del conducente comprovante la qualificazione iniziale)

Rinvia a disposizioni conseguentemente modificate sulla base delle innovazioni introdotte all'articolo 18.

- Articolo 2, comma 3, modifica l'Allegato I del decreto legislativo n.286/05, la Sezione 2 ed inserisce la Sezione 2 bis dopo la Sezione 2

Allegato I, sezione 2

Sono introdotte le modifiche conseguenti alle proposte emendative di cui all'articolo 19. La proposta introduce anche, alla Sezione 2, terzo capoverso, l'utilizzo di simulatori di alta qualità per i corsi di guida individuale.

L'allegato I, sezione 2 bis

E' relativo ai requisiti minimi della qualificazione iniziale obbligatoria accelerata dei conducenti ai fini dell'ottenimento della carta di qualificazione, così come prevista dall'emendato articolo 19 al comma 2 bis. Esso riproduce l'allegato alla direttiva 2003/59/CE del 15 luglio 2003 (recepita con il Capo II del decreto legislativo 286/05), ad eccezione della parte che si intende emendare, per rendere la normativa italiana perfettamente in linea con quella comunitaria, semplificando gli esami per il conseguimento della qualificazione iniziale obbligatoria.

Si precisa, infine, che dalle norme proposte non derivano maggiori o nuovi oneri a carico del bilancio statale.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio Legislativo

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

Le finalità fondamentali del provvedimento in esame tendono a rafforzare la condivisione di responsabilità tra i vari soggetti coinvolti nell'effettuazione di servizi di trasporto di merci su strada, nel senso di contemperare le diverse esigenze delle parti, al fine di garantire, da un lato, il rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza della circolazione e sociale, e, dall'altro, di favorire la trasparenza e la correttezza dei rapporti contrattuali fra vettori e committenti; le misure adottate, inoltre, si prefiggono di semplificare gli esami per il conseguimento della qualificazione iniziale obbligatoria per i conducenti, introducendo, ove ricorrano le condizioni previste dalla disciplina europea, la formazione accelerata (140 ore invece di 280) e l'uso di simulatori di guida.

Lo schema di decreto legislativo in esame risponde all'esigenza, largamente condivisa dai Ministeri dell'Interno e delle Infrastrutture e dei trasporti, di conseguire maggiori livelli di sicurezza della circolazione stradale e facilitare le operazioni di controllo su strada.

Destinatari del provvedimento sono gli operatori della filiera dell'autotrasporto di merci (vettori, committenti, caricatori e proprietari della merce), che esplicano l'attività di trasporto sul territorio italiano, ivi inclusi i trasporti internazionali compiuti da vettori stranieri.

Le misure introdotte con il provvedimento in esame risultano coerenti sia con la vigente disciplina nazionale (legge 1 marzo 2005, n. 32; Codice della Strada) sia con la normativa comunitaria (direttiva 2003/59/CE del 15 luglio 2003).

Si precisa che dalle norme proposte non derivano maggiori o nuovi oneri a carico dello Stato e, pertanto, si ritiene di non provvedere alla redazione della relazione tecnica.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio Legislativo

RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ufficio Legislativo –
Tel.: 06/44123201
Fax: 06/44123377
e-mail: segreteria.legislativo@infrastrutture.gov.it

Titolo: schema di decreto-legislativo recante: “Disposizioni modificative ed integrative al decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286, concernente disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell’esercizio dell’attività di autotrasporto.”

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.*

La necessità di apportare disposizioni correttive al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, discende dall'esame dell'impatto della liberalizzazione tariffaria sul mercato dell'autotrasporto, che ha dato luogo ad un lungo ed approfondito confronto con le organizzazioni associative interessate, e con gli operatori dei controlli su strada, svoltosi essenzialmente nell'ambito della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, organo collegiale incardinato nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in base alle disposizioni di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284.

Dal dibattito in seno alla Consulta, prescelto in quanto organo in grado di mediare fra le esigenze e gli interessi sia degli operatori dell'autotrasporto, sia di quelli dei committenti, sono emerse criticità nell'impianto normativo del decreto legislativo suddetto, da superare con correttivi, la cui esigenza è stata confermata nel Protocollo di intesa sottoscritto tra il Governo e ed i rappresentanti delle associazioni di categoria degli autotrasportatori in data 25 giugno 2008.

La messa a punto dei correttivi in parola scaturisce, pertanto, dall'approfondimento condotto, da oltre un anno a questa parte, dalla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, che ha formulato proposte fatte proprie dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le modifiche proposte sono in coerenza con il programma di governo relativamente agli obiettivi di sviluppo e di crescita di competitività del Paese mediante misure di riequilibrio dei rapporti contrattuali, tendenti a garantire, inoltre, una maggiore trasparenza degli stessi.

In particolare:

➤ Articolo 1, commi 1 e 2, di modifica dell'articolo 6 decreto legislativo n.286/05 (Forma dei contratti)

Il citato articolo 6, in conformità ai criteri dettati dalla legge di delega, dispone che la forma dei contratti di trasporto di regola è scritta ed individua gli elementi essenziali dei medesimi contratti (nome e sede del vettore e del committente; numero di iscrizione del vettore all'Albo degli autotrasportatori; tipologia e quantità della merce trasportata, corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento; luogo di presa in consegna e di riconsegna della merce), nonché gli elementi eventuali (termini temporali per la riconsegna della merce; istruzioni aggiuntive del committente o del caricatore).

Le modifiche introdotte, volte a conferire maggiore trasparenza ai rapporti contrattuali ed a favorire l'equilibrio delle prestazioni, prevedono:

- a) al comma 1, l'inserimento, dopo le parole "in forma scritta", delle seguenti: "*e, comunque, con data certa*". Detta modifica tende, in sostanza, a prevenire il fenomeno della cosiddetta "retrodatazione dei contratti", nella pratica ostativo alla individuazione di responsabilità per infrazioni eventualmente commesse durante un'operazione di trasporto;
- b) al comma 2, l'inserimento, dopo la lettera e), della seguente: "*f) i tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata.*". Le finalità di tale integrazione degli elementi essenziali del contratto tende ad indurre le parti a concordare i tempi in questione, ed a stabilire, consensualmente, un eventuale compenso aggiuntivo, da corrispondersi in caso di eccessive attese del trasportatore, riconducibili a responsabilità del committente.

La modifica proposta attiene strettamente a profili di sicurezza e non solo di tutela della parte contraente "debole". Ed infatti, la pratica del trasporto, ed in particolare delle operazioni di carico e scarico delle merci, è spesso legata al concetto di attesa, non solo per il traffico che congestionava le strade, con tutte le conseguenze che ciò determina sotto il profilo della sicurezza, ma anche e soprattutto a causa delle difficoltà che si incontrano nell'esecuzione di tali operazioni. Tali inefficienze generano costi che, più correttamente, potrebbero essere definiti sprechi; i costi associati, inoltre, coinvolgono l'intera filiera logistica, con la conseguenza che la disciplina di tale aspetto non può rivestire carattere marginale.

Si precisa, inoltre, che tale modifica si armonizza con le norme che disciplinano il trasporto marittimo, atteso che il codice della navigazione disciplina tale aspetto, prevedendo all'art. 444 comma 2 che "il termine di stallia, in mancanza di patto, regolamento od uso, deve essere fissato dal comandante del porto....", attribuendo così espressamente a tale termine il carattere dell'essenzialità.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

Il quadro normativo nazionale di rango primario di riferimento si compone dei seguenti provvedimenti legislativi:

Legge 1 marzo 2005, n.32, articolo 1, comma 1 lettera b) e comma 4; articolo 2, comma 1, lettere a), b), c), d) e comma 2, lettera b)

Decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286;

Legge 28 febbraio 2008, n.31, articolo 22-*septies*, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 31 dicembre 2007, n.248.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

L'articolo 1 incide sull'articolo 6 e sull'articolo 12 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 ed inserisce l'articolo 7-bis dopo l'articolo 7 del predetto decreto.

L'articolo 2, ha, invece, incidenza sugli articoli 18 e 19 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286 ed introduce ex novo la sezione 2 bis.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali, essendo, viceversa, le modifiche di cui all'articolo 2 dirette a rendere la normativa italiana perfettamente aderente con quella comunitaria, all'uopo introducendo un sistema di semplificazione degli esami per il conseguimento della qualificazione iniziale obbligatoria e la formazione periodica dei conducenti professionali di taluni veicoli adibiti al trasporto merci.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

In relazione ai punti 5) e 6), non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali, né di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate. Il decreto legislativo ha il proprio fondamento nella legge delega n.32 del 1 marzo 2005 e nell'articolo 22-septies della legge 28 febbraio 2008, che ha prorogato il termine previsto per l'adozione dei relativi correttivi al 31 dicembre 2008 ed ha carattere obbligato, dovendosi dare attuazione alle disposizioni contenute nella citata legge delega.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non sussistono, allo stato, all'esame del Parlamento, progetti di legge disciplinanti materia analoga.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte costituzionale sul medesimo o analogo oggetto né una casistica giurisprudenziale sulla materia.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non sussistono procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Il provvedimento legislativo in esame non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Non sussistono indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

- 1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Il provvedimento in esame introduce un nuovo documento, denominato "scheda di trasporto", al fine di conseguire maggiori livelli di sicurezza della circolazione stradale e facilitare i controlli su strada, che, peraltro, costituisce anche un documento di tracciabilità della merce, in grado di identificare tutti i soggetti coinvolti nella filiera di trasporto.

- 2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.*

I riferimenti normativi contenuti nel provvedimento in esame sono corretti.

- 3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Il provvedimento in esame, all'articolo 1, commi 1 e 2, integra l'articolo 6 del decreto legislativo, prevedendo che i contratti debbano avere data certa, al fine di evitare la retrodatazione dei contratti ed inserendo tra gli elementi necessari del contratto i tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportato; ai commi 3 e 4 inserisce l'articolo 7 bis dopo l'articolo 7 del decreto legislativo, istituendo la scheda di trasporto; al comma 5 integra l'articolo 12 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n.286, prevedendo l'applicazione delle sanzioni pecuniarie di cui all'articolo 180, commi 7 e 8 del Codice della strada.

L'articolo 2, al comma 1 sostituisce il comma 1 dell'articolo 18 del decreto legislativo n.286/05; ai commi 2 e 3 modifica l'articolo 19 del decreto legislativo n.286/05.

- 4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Non sono previsti effetti abrogativi impliciti.

- 5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

- 6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

Non sussistono deleghe aperte sul medesimo oggetto.

- 7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*

All'articolo 1, comma 3, è stato introdotto il nuovo articolo 7 *bis*, che al comma 3 prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro dell'economia e delle finanze, è stabilito il contenuto della scheda di trasporto.

All'articolo 2, comma 4, è previsto un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in cui sono dettate le disposizioni relative alle caratteristiche tecniche ed agli standard di qualità necessari a definire un simulatore di alta qualità ed alla misura massima consentita di impiego dello stesso nei corsi di formazione.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Non sussiste la necessità di fare ricorso a dati statistici già esistenti ovvero di commissionare all'ISTAT apposite elaborazioni statistiche.