



Camera dei Deputati

VIII Commissione (Ambiente)

IX Commissione (Trasporti, Poste e telecomunicazioni)

Audizione

presso le Commissioni Riunite VIII E IX

della Camera dei Deputati

sul Decreto Legge n. 121 del 10 settembre 2021

Lunedì, 27 settembre 2021

ART.5 (DISPOSIZIONI URGENTI PER LA FUNZIONALITÀ DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI)

Nell'ambito delle norme per la riorganizzazione ed efficientamento del MIMS **l'art.5 comma 11 introduce disposizioni relative al funzionamento del Comitato** centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto di terzi che opera nell'ambito del Dipartimento per i trasporti dello stesso MIMS **con un chiaro obiettivo di semplificazione.**

Occorre richiamare il ruolo del Comitato che svolge rilevanti compiti in relazione al settore dell'autotrasporto tra cui quali:

- 1) curare la formazione, la tenuta e la pubblicazione dell'Albo;
- 2) effettuare studi preordinati alla formulazione delle strategie di governo del settore dell'autotrasporto, realizzare iniziative di formazione del personale addetto ai controlli sui veicoli pesanti e partecipare al finanziamento delle connesse operazioni, attuare iniziative di assistenza e di sostegno alle imprese di autotrasporto, esprimere il proprio avviso su progetti di provvedimenti amministrativi in materia di autotrasporto, formulare indirizzi in materia di certificazione di qualità delle imprese che effettuano trasporti di merci pericolose, di derrate deperibili, di rifiuti industriali e di prodotti farmaceutici;
- 3) verificare l'adeguatezza e la regolarità delle imprese iscritte all'Albo, in relazione alle modalità concrete di svolgimento dell'attività economica, e svolgere attività di controllo sulle imprese iscritte.

Appare evidente il ruolo di “governo” del settore che di fatto viene riconosciuto al Comitato.

Nel maggio 2018, con apposito decreto ministeriale, si è provveduto alla ricostituzione per un triennio del Comitato centrale.

Attualmente, oltre ai soggetti istituzionali previsti, fanno parte del Comitato ben 13 associazioni di categoria degli autotrasportatori, ivi compresi i rappresentanti del movimento cooperativo che nell'attuale procedimento di rinnovo - qualora NON si applicasse la norma in questione - sembrerebbero “proliferare” fino a 18 associazioni.

La parcellizzazione della rappresentanza di categoria già ora ha portato spesso ad uno stallo nelle attività del Comitato essendo necessario, per definire le azioni con la dovuta maggioranza, un difficile lavoro di coordinamento e contemperamento delle diverse istanze provenienti dal variegato mondo associativo.

Pur preservando una ampia rappresentanza da parte sia del mondo delle imprese artigiane che delle imprese più strutturate, e quindi una articolazione della rappresentanza che garantisca la pluralità degli interessi coinvolti, la normativa – tenuto conto dell'attuale stato delle associazioni di categoria esistenti ed aderenti alla Confederazione rappresentata in seno al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro – riduce il numero delle associazioni di categoria presenti nel Comitato Centrale.

A giudizio della scrivente pertanto, la nuova struttura del Comitato che si è delineata è più confacente alle reali esigenze del mondo dell'autotrasporto.



Osservazioni e Proposte di Unatras sul Decreto Legge n. 121 del 10 settembre 2021

Infatti, senza incidere sulla reale rappresentanza della categoria - di fatto non cambierebbero i requisiti sostanziali che ne sono alla base - anzi procedendo ad un rafforzamento della stessa rappresentanza attraverso un adeguato processo di sintesi, la norma di semplificazione del Comitato garantisce una maggiore efficacia ed efficienza dell'azione dello stesso a tutto vantaggio delle imprese.

Autorità di Regolazione dei Trasporti

(Semplificazione dell'attività di regolazione nel settore dell'autotrasporto)

Proposta di emendamento:

All'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, così come modificato dall'art. 16 comma 1 lett. a-bis e a-ter) del d.l. 109/2018 convertito con la legge 16 novembre 2018 n. 130, aggiungere in fine il seguente comma:

«6-bis. Le imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi, iscritte all'Albo degli autotrasportatori di merci per conto di terzi ed al Registro Elettronico Nazionale, non sono tenute a concorrere agli oneri di contribuzione di cui al comma 6 del presente articolo.»

Motivazione

L'emendamento mira ad estromettere dall'ambito di applicazione del contributo all'Autorità di Regolazione dei Trasporti il settore del trasporto merci su strada, il quale è un comparto già liberalizzato e comunque già regolato da un altro organismo, l'Albo degli autotrasportatori.

L'aggiunta di un nuovo comma all'articolo 37 si pone come norma di interpretazione autentica, volta a chiarire definitivamente l'ambito applicativo dell'obbligo di contribuzione, il quale deve essere interpretato nel senso di escludere il settore del trasporto di merci per conto di terzi.

Rif.

L'emendamento che ha sospeso in ragione dei gravi effetti derivanti dal COVID per il 2021 il pagamento del contributo all'ART per le imprese di autotrasporto è il 37.0.15, primo firmatario senatrice Pergreffi ed è stato presentato in fase di conversione del DL Sostegni (decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, convertito in L. 69/2021) la scorsa primavera. L'emendamento è poi stato approvato in conversione.

Testo emendamento

37.0.15

Pergreffi, Campari, Corti, Rufa, Romeo, Tosato, Faggi, Montani, Saponara, Ferrero, Rivolta, Testor, Bagnai, Borghesi, Siri

Approvato

Dopo l'articolo, inserire il seguente: «Art. 37-bis. (Misure a sostegno delle imprese di autotrasporto)

1. In considerazione dei gravi effetti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, al fine di sostenere il settore del trasporto, alle imprese di autotrasporto merci in conto terzi, iscritte all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, non si applica per l'anno 2021, nel limite di spesa massima di cui al comma 2, l'obbligo di contribuzione nei confronti dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37, comma 6, lettera b), alinea, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

2. Agli oneri recati dal presente articolo, pari a 1,4 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, per come incrementato dall'articolo 41 del presente decreto».

Calendario merci

(Disposizioni per favorire la mobilità urbana ed extraurbana)

Proposta di emendamento:

Al codice della strada sono apportate le seguenti modificazioni:

all'articolo 6, comma 1:

1) al secondo periodo le parole «nei giorni festivi o in particolari altri giorni» sono sostituite dalle seguenti: «in particolari giorni»;

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Detti giorni sono individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso.»

Conseguentemente

All'articolo 7, comma 2, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 dicembre 1992, n. 495, sostituire le parole da “; tra detti giorni sono compresi” fino a fine comma, con le seguenti:

“Detti giorni sono individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso.”

Motivazione

In considerazione dei profondi cambiamenti intervenuti nel settore della distribuzione su gomma, l'organizzazione dei flussi produttivi e logistici è sempre più improntata a modelli di consegna “just in time”, la domanda potenziale di trasporto si distribuisce in maniera più uniforme durante i diversi giorni della settimana. L'emendamento, pertanto, intende adeguare alle nuove esigenze distributive, anche la disciplina delle giornate di divieto di circolazione dei mezzi pesanti fuori dai centri abitati, prevedendo la possibilità di introdurre tali divieti nelle giornate festive o feriali, soltanto in presenza di reali motivazioni legate alla sicurezza stradale, da contemperare in ogni caso, come già previsto, oggi dal solo Regolamento, con la considerazione degli effetti che tali divieti generano sull'attività di autotrasporto e sul sistema economico e produttivo nel complesso. In tal modo, si opererebbe anche una scelta di sostenibilità, andando a ridurre, ridistribuendolo, il flusso di traffico delle città su tutta la settimana.

Imponibilità IVA dei servizi di trasporto internazionale

(Adeguamento alla sentenza della Corte di giustizia europea del 29 giugno 2017, causa C-288/16)

Proposta di emendamento:

All' Art. _____

1. Dopo l'articolo 9, secondo comma, del decreto del Presidente della repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, è aggiunto il seguente: "3. Le prestazioni di cui al comma 1, n. 2), non comprendono i servizi di trasporto resi a soggetti diversi dall'esportatore, dal titolare del regime di transito o dall'importatore".
2. Sono fatti salvi i comportamenti difformi adottati dai contribuenti anteriormente alla data d'effetto del presente articolo, a seguito della sentenza della Corte di giustizia europea del 29 giugno 2017, causa C-288/16. In ogni caso, non si dà luogo al rimborso dell'imposta versata.
3. Le disposizioni di cui al presente articolo hanno effetto dal 1° gennaio 2022.

Motivazione

L'art. 146, par. 1, lett. e), direttiva n. 2006/112/CE prevede che gli Stati membri "esentano" - ossia, secondo la terminologia nazionale, considerano non imponibili - "le prestazioni di servizi, compresi i trasporti e le operazioni accessorie..., qualora siano direttamente connesse alle esportazioni o importazioni di beni...".

---O---

La norma nazionale di riferimento è rappresentata dall'art. 9, comma 1, n. 2), D.P.R. n. 633/1972. Essa dispone che "costituiscono servizi internazionali o connessi agli scambi internazionali non imponibili... "2) i trasporti relativi a beni in esportazione, in transito o in importazione temporanea, nonché i trasporti relativi a beni in importazione i cui corrispettivi sono inclusi nella base imponibile ai sensi del primo comma dell'art. 69".

Ai fini della qualificazione come prestazioni non imponibili IVA, il dato normativo interno non prevede alcun requisito o condizione ulteriore né di carattere oggettivo né di carattere soggettivo relativamente al committente del trasporto ossia non prevede che il servizio debba essere reso nei confronti dell'esportatore, dell'importatore o del destinatario dei beni.

La norma dell'art. 9, comma 1, n. 2), D.P.R. n. 633/1972 è stata costantemente interpretata dagli operatori nel senso di rendere applicabile il regime di non imponibilità non solo alle prestazioni di trasporto internazionale rese direttamente nei confronti dell'esportatore (o importatore o destinatario), bensì anche

alle prestazioni rese da altri vettori o sub-vettori nei confronti del vettore principale o di consorzi di vettori o di società cooperative di vettori.

Il consolidato comportamento degli operatori del settore è stato più volte ritenuto legittimo dall'Amministrazione finanziaria nel tempo¹, in misura tale che la presenza di più vettori coinvolti nelle operazioni di esportazione, transito e importazione è stata considerata del tutto legittima, con la conseguenza che anche il sub-vettore che, per esempio, si è occupato di una tratta dell'intero trasporto ovvero lo abbia eseguito integralmente, potesse beneficiare della non imponibilità IVA, alla condizione che si trattasse di un trasporto o sub-trasporto relativo alle previste operazioni doganali.

Parimenti, è stata considerata del tutto legittima l'applicazione del regime di non imponibilità IVA in caso di prestazioni di trasporto o sub-trasporto rese da vettori o sub-vettori nei confronti di consorzi di vettori o di cooperative di vettori, purché, anche in tal caso, si trattasse di prestazioni relative alle operazioni doganali indicate dalla norma.

---O---

Con sentenza in data 29 giugno 2017 nella causa C-288/16, la Corte di giustizia europea ha affermato che le prestazioni di trasporto di beni godono dell'esenzione IVA (non imponibilità) alla condizione, prevista dalla menzionata norma comunitaria, che esse siano *“direttamente connesse”* a esportazioni o importazioni di beni. Tale locuzione postula l'esistenza di un rapporto diretto tra il prestatore del servizio e il mittente o il destinatario della merce. La conseguenza è che la disposizione normativa va interpretata nel senso che *“l'esistenza di un rapporto diretto implica non solo che, attraverso il loro obiettivo, le prestazioni di servizi interessate contribuiscano all'effettiva realizzazione di un'operazione di esportazione o di importazione, bensì anche che tali servizi siano forniti direttamente, a seconda del caso, all'esportatore, all'importatore o al destinatario dei beni di cui a tale disposizione”*.

In altre parole, la sentenza sostiene che, per fruire della non imponibilità IVA, il trasporto e i relativi servizi accessori dovrebbero essere forniti direttamente all'esportatore o all'importatore o al destinatario dei beni, escludendosi che possano essere forniti da un vettore o sub-vettore al contraente principale o ad altri soggetti diversi da quelli sopra individuati, per esempio, a consorzi di vettori o a cooperative di vettori.

Ciò significa che solo l'operatore *“a diretto contatto”* con l'esportatore o con l'importatore o con il destinatario dei beni, potrebbe applicare il regime di non imponibilità nella fase di emissione della fattura relativa alla prestazione di trasporto di beni all'esportazione, in transito o in temporanea importazione o in importazione definitiva (all'ulteriore condizione, in tale ultimo caso, che i relativi corrispettivi siano stati inclusi nella base imponibile all'importazione). Tutte le prestazioni che si collocano *“a monte”* rispetto a detto rapporto, rese da altri vettori o sub-vettori, e che possono riguardare l'intero trasporto internazionale o una sua tratta, sarebbero conseguentemente soggette a IVA.

---O---

Secondo quest'impostazione e presupponendo che la sentenza contenga un principio di carattere generale a prescindere dal caso concreto che affronta, la questione che va risolta rimane quella concernente gli effetti della sentenza e, nello specifico, quelli relativi alla sua retroattività.

¹ Circolare ministeriale n. 62 del 3 novembre 1973, par. VII, punto 1; Circolare ministeriale n. 26 del 3 agosto 1979; Risoluzione ministeriale n. 411770 del 22 marzo 1977

A quanto risulta (sulla base di documentazione reperibile in rete), la Danimarca (peraltro, si tratta del paese la cui amministrazione tributaria ha sollevato le perplessità all'origine del Working Paper sopra citato) ha pubblicato un'istruzione vincolante (*binding instruction*) per precisare il cambio di prassi amministrativa a seguito della sentenza, avente decorrenza 1° settembre 2018. Per via normativa, l'Ungheria ha disposto che l'esenzione sui servizi di trasporto all'esportazione spetta solo se la prestazione è resa all'esportatore; il tutto, con effetto dal 1° gennaio 2019. Stessa decorrenza per l'Austria. Allo stesso modo, anche l'amministrazione finanziaria della Repubblica ceca ha disposto la restrizione rispetto alla precedente prassi interpretativa con effetto dal 1° marzo 2018. Da ultimo, anche la Germania pare aver accolto la modifica con effetto dal primo luglio 2020.

Le conseguenze di una generalizzata retroattiva applicazione delle conclusioni della sentenza con riferimento all'Italia sarebbero dirompenti per tutti gli operatori del settore.

In estrema sintesi, ne deriverebbe l'applicazione dell'imposta su tutte le operazioni (precedentemente considerate non imponibili) per tutti i periodi d'imposta ancora suscettibili di accertamento, oltre che, evidentemente, per quello in corso. Ciò comporterebbe altresì, per gli operatori interessati in quanto esportatori abituali, il disconoscimento del plafond con conseguente recupero dell'imposta sugli acquisti eseguiti fruendo dell'agevolazione. Con un effetto "a catena" per tutti i prestatori dei servizi riqualificati come imponibili.

Il tutto, senza considerare l'applicazione di sanzioni e interessi, astrattamente applicabili ai fornitori di tali servizi, ma anche ai rispettivi committenti con riferimento alle possibili violazioni di mancata regolarizzazione delle fatture ricevute recanti il titolo di non imponibilità, oltre che quelle in materia d'indebito utilizzo del plafond per acquisti senza applicazione dell'imposta.

La situazione rappresentata è identica ad altre verificatesi in passato, pur nella diversità degli effetti (sono i casi dell'esenzione IVA delle prestazioni di medicina legale o delle prestazioni didattiche delle scuole-guida).

Si potrebbe ipotizzare un intervento di tipo interpretativo da parte dell'Amministrazione finanziaria, il quale tuttavia, oltre a richiedere alla stessa Amministrazione il superamento di approcci consolidati a fronte di simili vicende, potrebbe altresì essere oggetto di future "revisioni".

Preferibile quindi un intervento di natura legislativa, in linea con quanto avvenuto nel caso delle scuole guida (di cui alla sentenza C-449/17), il quale avrebbe il pregio di conferire maggiori certezze ai contribuenti, definendo esattamente la decorrenza della modifica normativa e fornendo copertura ai pregressi comportamenti difformi.

Affinché l'accoglimento delle conclusioni della sentenza C-288/16 non abbia a determinare effetti pregiudizievoli per gli operatori, è necessario che sia fatto proprio il precetto per cui, in casi come quello in esame, occorre garantire la cosiddetta "tutela piena" del legittimo affidamento dei contribuenti che abbiano confidato nelle istruzioni fornite dall'Amministrazione finanziaria.

In determinate circostanze, per garantire concreta effettività al principio del legittimo affidamento, è necessario espandere la portata della norma includendo anche la disapplicazione del tributo, oltre a quella di sanzioni e interessi. In pratica, in un caso come quello di specie, dovrebbe concludersi che, in presenza di istruzioni dal contenuto inequivocabile e senza prospettazioni alternative, al contribuente che si sia attenuto a tali indicazioni non dovrebbero essere chiesti né sanzioni, né interessi, ma neppure l'imposta, così da garantire una tutela piena del legittimo affidamento.

Questo, in effetti, è il caso delle prestazioni di trasporto internazionale, per le quali dalla lettura della norma di cui all'art. 9, comma 1, n. 2), D.P.R. n. 633/1972, non si evince l'esclusione delle relative prestazioni dal novero di quelle non imponibili, dal momento che non solo sono assenti riferimenti alla "diretta connessione" di dette prestazioni con le operazioni di esportazione/importazione, ma altresì che non è dato rinvenire alcun richiamo a specifiche condizioni legittimanti la disapplicazione dell'imposta.

In modo analogo a quanto avvenuto per i precedenti relativi all'esenzione delle prestazioni medico-legali (cause C-212/01 e C-307/01) e delle prestazioni didattiche delle scuole-guida (causa C-449/17), si tratterebbe di limitare il perimetro della disposizione di cui all'art. 9, comma 1, n. 2), D.P.R. n. 633/1972, alle sole prestazioni di trasporto rese nei confronti dell'esportatore, dell'importatore o del destinatario dei beni, stabilendo espressamente che la modifica apportata abbia effetto a decorrere da una individuata data futura, così che nessuna contestazione possa essere mossa in relazione al comportamento di quegli operatori, vettori e sub-vettori, che abbiano applicato il regime di non imponibilità alle prestazioni di trasporto o sub-trasporto rese nei confronti di altri vettori o sub-vettori ovvero nei confronti di consorzi di vettori o di cooperative di vettori, fino alla data d'effetto della modifica legislativa.

Inoltre, andrebbe espressamente disposto che sono fatti salvi i comportamenti difformi eventualmente adottati dagli operatori che abbiano emesso e ricevuto, esercitando il diritto di detrazione, fatture imponibili IVA anteriormente alla data d'entrata in vigore della nuova disposizione, in diretta applicazione della sentenza della Corte di giustizia europea nella causa C-288/16, fermo in ogni caso restando che non dovrebbe darsi luogo al rimborso dell'imposta versata.

Esami per l'attività di autotrasportatore e di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto su strada

(Trasferimento della funzione al MIMS per unificazione dei controlli sui requisiti per l'esercizio delle attività)

Proposta di emendamento:

Dal 31 dicembre 2021 è soppresso l'articolo 105, comma 3 lettera g) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112.

Dal 1° gennaio 2022 la funzione agli esami per il conseguimento dei titoli professionali di autotrasportatore di merci per conto terzi e di autotrasporto di persone su strada e dell'idoneità ad attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto su strada è attribuita al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, che la esercita mediante il Comitato Centrale che opera nell'ambito del Dipartimento per la mobilità sostenibile.

Tutti i bandi di esami emanati dalle singole amministrazioni provinciali sino alla data di entrata in vigore della presente legge devono essere conclusi entro il 30 giugno 2022.

Gli esami gestiti dal Comitato Centrale nell'esercizio della funzione conferita dal 1° gennaio 2022 sono disciplinati con decreto dirigenziale del Presidente del Comitato Centrale, da emanare entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge e si svolgono presso le sedi degli Uffici Provinciali Motorizzazione dei capoluoghi di Regione. Sono salve le funzioni svolte dalle Regioni a statuto autonomo e dalle Province autonome di Trento e Bolzano.

Con Decreto dirigenziale di cui al comma precedente viene indicata in particolare la composizione delle Commissioni di esame e fissato l'importo del diritto di segreteria che i candidati all'esame devono versare per partecipare agli esami.

Motivazione

La necessità di riportare la gestione degli esami per l'idoneità professionale di autotrasportatore di cose e di persone dalle singole Amministrazioni provinciali al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (ex Ministero dei Trasporti, che la gestiva sino al 1999) deriva dal "Pacchetto mobilità" dell'Unione europea ed in particolare dal regolamento UE 1055 del 2020 che impone, dal 21 febbraio 2022, ai singoli Stati membri di attuare un controllo più stringente su tutti i requisiti per l'esercizio dell'attività di autotrasportatore professionale.

Questi controlli oggi sono già svolti dai singoli uffici provinciali della motorizzazione su tre dei quattro requisiti sopra indicati: onorabilità, idoneità finanziaria e stabilimento. Manca invece la possibilità di controllare pienamente il requisito dell'idoneità professionale, con la gestione degli esami da cui deriva il rilascio del relativo attestato.

Corollario necessario della nuova funzione è quello di gestire gli esami per dell'idoneità ad attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto su strada, non solo perché detta funzione è parte integrate della disposizione che si propone di sopprime (art. 105, comma 3, lettera g), ma soprattutto perché la gestione dei detta funzione completa il controllo sulla regolarità delle attività di autotrasporto e contribuisce a contrastare maggiormente il fenomeno dell'abusivismo del settore.

Legge Delega - “Carenza” Autisti

(legge delega per favorire l’assunzione di giovani autisti dalle imprese di autotrasporto merci per conto di terzi)

ART 1

Delega al Governo per favorire l’assunzione di giovani autisti dalle imprese di autotrasporto merci per conto di terzi

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di sei mesi dall’entrata in vigore della presente legge delega, uno o più decreti legislativi per promuovere l’assunzione di giovani autisti muniti di patenti di **categoria C** da parte delle imprese di autotrasporto merci per conto di terzi.
2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con i Ministri del Lavoro e delle Politiche Sociali, dell’Economia e delle Finanze e il Dipartimento delle Politiche comunitarie presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.
3. Gli schemi dei decreti legislativi di cui al comma 1 sono trasmessi, entro la scadenza del termine previsto dal medesimo comma, alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica, perché su di essi sia espresso, entro trenta giorni dalla data di trasmissione, il parere dei competenti organi parlamentari. Qualora il termine previsto per il parere dei competenti organi parlamentari scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti ai commi 1 o 4, o successivamente, questi ultimi sono prorogati di sessanta giorni.
4. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo può adottare, nel rispetto dei commi 2 e 3 del presente articolo e dei principi e dei criteri direttivi previsti dall'articolo 2, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi di cui al comma 1.

ART.2

Principi e criteri direttivi

I decreti legislativi di cui al comma 1, sono adottati nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

- a) Prevedere in deroga alla direttiva 2002/126/CE concernente la patente di guida, e limitatamente al solo trasporto nazionale, la riduzione da anni 21 ad anni 18 del requisito minimo di età previsto dall’art. 115, comma 1, lett. e, 2), del codice della strada, per il conseguimento delle patenti di guida di categoria C e CE;
- b) Prevedere il recepimento della direttiva 2003/59/CE, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti (CQC), con l’opzione del conseguimento per soli esami, come stabilito dall’art. 3 della summenzionata direttiva, con conseguente abrogazione del recepimento già effettuato per corso ed esame con decreto legislativo 286/2005, Capo II, articoli 18 e 19, limitatamente alle parti incompatibili con le nuove prescrizioni.
- c) Stabilire che i conducenti di età inferiore ai 21 anni che ottengano la patente C o CE tramite l’opzione di cui alla precedente lettera b): debbano effettuare un periodo di affiancamento alla

guida di almeno 6 mesi continuativi presso la stessa impresa, con un altro conducente titolare di patente di guida della medesima categoria da almeno 5 anni; trascorso questo periodo di 6 mesi, detti conducenti possano guidare in autonomia esclusivamente in territorio italiano fino al raggiungimento dei 21 anni e sempre alle dipendenze della medesima impresa. In caso di inosservanza delle suddette disposizioni, la patente viene declassata alla categoria inferiore.

- d) Introdurre un sistema di defiscalizzazione di tutti gli oneri sociali e fiscali a favore delle imprese che assumano conducenti di età inferiore ai 21 anni, che intendano ottenere la patente di categoria C o CE e la CQC ai sensi delle suddette disposizioni, per un periodo di 3 anni dall'assunzione. L'assunzione deve avvenire nel rispetto delle qualifiche stabilite dal Contratto Collettivo Nazionale di lavoro settore logistica, trasporto e spedizione merci.
- e) Stabilire, per le imprese che sostengano delle spese legate alla formazione del candidato dipendente di età inferiore a 21 anni per la preparazione alle prove di teoria e di pratica dell'esame per ottenimento della CQC, un credito di imposta pari all'ammontare delle spese a tal fine sostenute.

Licenze comunitarie

Estensione dell'ambito di applicazione ai mezzi tra 2,5 e 3,5 tonnellate

Legge delega per esentare dalla dimostrazione dell'idoneità professionale i soggetti con comprovata esperienza

In data 22 maggio 2022, per i trasporti internazionali, entrerà in vigore l'obbligo di conseguire una licenza comunitaria e conseguentemente il relativo titolo di idoneità professionale, anche per coloro che svolgono tale attività esclusivamente con mezzi di massa complessiva tra 2,5 e 3,5 tonnellate; a stabilirlo è il Reg. CE n.1055/2020.

Nonostante ciò, il Parlamento Europeo, con l'articolo 9 del Reg. n.1071/2009, così come modificato dal punto "7" del Reg. CE n.1055/2020, stabilisce che gli Stati membri possono esentare dalla dimostrazione i soggetti che possono vantare una comprovata idoneità professionale:

Articolo 1

Modifiche del regolamento (CE) n. 1071/2009

Il regolamento (CE) n. 1071/2009 è così modificato:

OMISSIS

7) all'articolo 9 è aggiunto il comma seguente:

«Ai fini del rilascio di una licenza a un'impresa di trasporto di merci su strada che utilizza veicoli a motore singoli o insiemi di veicoli accoppiati la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, gli Stati membri possono decidere di dispensare dagli esami di cui all'articolo 8, paragrafo 1, le persone che dimostrino di aver diretto in maniera continuativa un'impresa dello stesso tipo nei dieci anni precedenti il 20 agosto 2020.»;

A nostro avviso, pur condividendo il principio che ha portato all'estensione, è opportuno che il MIMS introduca una norma che faccia salve le imprese con una consolidata e comprovata esperienza professionale per i seguenti motivi:

- Perché trattasi di soggetti che hanno acquisito una comprovata professionalità "sul campo"
- Far frequentare un corso obbligatorio di 150 ore a soggetti che magari ne hanno già frequentato uno da 74 sarebbe estremamente penalizzante e magari anche con la beffa che altri Stati introducano questa esenzione
- Questo ulteriore appesantimento nello svolgimento dell'attività, potrebbe indurre molte imprese a cessare l'attività, contribuendo ulteriormente alla carenze dell'offerta di servizi di trasporto

Dai dati forniti dal CED, le imprese che svolgono l'attività con mezzi tra 2,5 e 3,5 tonnellate, complessivamente sono 12.700.

Di queste circa il 30% (3.800) sono già in possesso di licenza comunitaria; circa 9.000 sono quelle coinvolte nelle novità che entreranno in vigore il 22 Maggio 2022.

Si ricorda infine che anche in precedenza la CE ha previsto la possibilità di rilasciare attestati di capacità professionale in esenzione di corso ed esame.

Trattasi dell'art.9 del Reg.CE 1071/2009: *"Gli Stati membri possono decidere di dispensare dagli esami di cui all'articolo 8, paragrafo 1, le persone che dimostrino di aver diretto in maniera continuativa un'impresa di trasporti di merci su strada o un'impresa di trasporti di persone su strada in uno o più Stati membri nei dieci*



Osservazioni e Proposte di Unatras sul Decreto Legge n. 121 del 10 settembre 2021

anni precedenti il 4 dicembre 2009". In quella circostanza, lo Stato Italiano adottò l'art. 11, comma 6 del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con legge 4 aprile 2012, n. 35

Si desidera quindi richiedere che il Ministero predisponga tempestivamente un provvedimento, sulla falsa riga di quanto fatto nel 2012, al fine di permettere alle aziende interessate di poter richiedere per tempo l'attestato di capacità professionale internazionale in esenzione di corso ed esame e la licenza comunitaria nonché le copie conformi previste per proseguire l'attività anche oltre il 21 maggio 2022.