

TEMPI SEMPRE PIU' DIFFICILI PER I VETTORI STRANIERI

I controlli verso i vettori esteri che transitano sul territorio italiano si sono inaspriti negli anni, con l'introduzione di alcune norme e di un apparato sanzionatorio sempre più stringente.

Per questa ragione, è fondamentale, anche per gli autotrasportatori stranieri, prima di effettuare servizi nell'ambito nazionale, essere a conoscenza delle leggi italiane vigenti e della prassi dei controlli attualmente in essere, in base a check lists appositamente fornite alle autorità preposte.

Circa 10 anni fa, con l'entrata in vigore del dlgs 286/2005 il Legislatore ha ritenuto opportuno prevedere, attraverso una sostanziale riforma del settore del trasporto di merci per conto terzi, ai fini della sicurezza sociale e della circolazione, le modalità di controllo della regolarità amministrativa delle imprese di trasporto operanti nel territorio italiano.

A tale riguardo è stata data particolare attenzione alla documentazione da tenere a bordo camion e da esibire al momento dei controlli su strada. Ci si riferisce nello specifico alla giustificazione della disponibilità del mezzo (quindi prova della sussistenza di autorizzazioni e/o licenze al trasporto, eventuali contratti di locazione/noleggio senza conducente etc.) la cui assenza comporta l'irrogazione delle sanzioni di cui all'articolo 180 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, meglio noto come codice della strada.

Cabotaggio e art. 46 bis L. 298/74.

Come noto si parla di cabotaggio, laddove l'impresa di autotrasporto non stabilita in Italia esegua attività di autotrasporto merce per conto terzi nel territorio italiano, nel rispetto delle previsioni di cui al **regolamento Ce n. 1072/2009**.

Nello specifico ai sensi e per gli effetti dell'articolo 8 del suddetto Regolamento:

"qualsiasi" trasportatore di merci su strada per conto terzi che sia titolare di una licenza comunitaria è ammesso ad effettuare trasporti di cabotaggio; una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un "trasporto internazionale in entrata", i trasportatori di merci su strada sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con parte dello stesso veicolo, "fino a tre trasporti di cabotaggio successivi al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio prima di lasciare lo Stato membro ospitante deve avere luogo entro sette giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata"; i trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente "sono considerati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore può produrre prove che attestino chiaramente il trasporto internazionale in entrata, nonché ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato consecutivamente".

Ai sensi e per gli effetti dell'**art. 46-bis**, comma 1, l. n. 298/74: "Qualora un veicolo immatricolato all'estero effettui trasporti di cabotaggio in violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, nonché della relativa disciplina nazionale di esecuzione, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 5.000 a euro 15.000, nonché la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi ovvero, in caso di reiterazione nel triennio, per un periodo di sei mesi. il veicolo sottoposto a fermo amministrativo, secondo le procedure di cui all'articolo 214 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 214-bis del citato codice; si applicano le disposizioni dell'articolo 207 del medesimo codice". Con **Circolare del 15 gennaio 2015 Prot. 744** - a firma congiunta del Ministero dell'Interno e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - sono state dettati ulteriori dettagli applicativi, da cui parrebbe desumersi che il limite dei sette giorni sarebbe alternativo, anziché cumulativo, a quello dei tre viaggi in cabotaggio.

Articolo 46 bis come modificato nel novembre 2014 da legge n. 164/2014

Il nuovo articolo 46 bis legge 6.6.74 n. 298 ha esteso (**comma 1 bis**) la sanzionabilità anche nel caso di circolazione nel territorio nazionale di veicoli immatricolati all'estero, qualora si riscontrino durante la circolazione, la mancata corrispondenza fra le registrazioni del cronotachigrafo e le prove

documentali, che devono essere fornite a dimostrazione della corretta esecuzione del cabotaggio, nonché nel caso in cui le prove stesse non siano conservate a bordo ed esibite in sede di controllo. Lo stesso trattamento sanzionatorio è riservato alla mancata esibizione in sede di controllo dei documenti relativi alla attività di cabotaggio in corso di svolgimento o già svolta.

In sostanza tutti i dati identificativi richiesti dal regolamento Ce n. 1072/2009 (art. 8) devono risultare dai documenti tenuti a bordo del mezzo. La circolare 15.1.15 chiarisce che non è consentita nessuna produzione differita dei documenti probatori e, dunque, se risulta carenza di documentazione a bordo, verrà sempre applicata la sanzione di cui all'art. 46 bis sopra citata. Questo ancora più severamente, a differenza di quanto previsto dall'art. 46, che consente, in caso di mancata presenza di tale documentazione a bordo di mezzi immatricolati in Italia, la esibizione di tale documentazione ai sensi dell'art. 180, comma 8, del codice della strada.

La stessa circolare ha precisato che vada attentamente valutata la sussistenza di "incoerenza" tra le registrazioni del cronotachigrafo o altro e le prove documentali, poiché solo nel caso in cui il vettore non riesca a motivare detta incoerenza, troverà applicazione la sanzione dell'art. 46 bis.

L'46 ter L. 298/74 ex legge 208/2015

Con ulteriore norma appena introdotta con **la recente legge di stabilità (l. n. 208/15)**, con decorrenza dal 1 gennaio 2016, se il vettore, durante lo svolgimento di un trasporto internazionale, non è in grado di esibire agli organi di controllo la prova documentale del trasporto stesso, viene applicata la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 400 ad euro 1200, oltre al fermo amministrativo del mezzo, che viene restituito solo previa esibizione della documentazione richiesta (qualsiasi documento di accompagnamento delle merci previsto per trasporto da normativa internazionale o nazionale) o dopo 60 giorni.

Se il mezzo è stato messo in circolazione senza il documento di accompagnamento di cui sopra o questo non è stato compilato correttamente in base alla normativa sui trasporti nazionale o internazionale, allora la sanzione pecuniaria sarà da 2000 a 6000 euro. Se, ancor peggio, le autorità, a causa della omessa o incompleta compilazione, non possono stabilire se il trasporto internazionale sia o meno regolare, si applicheranno le sanzioni di cui all'art. 46 in tema di trasporto abusivo (sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.065 ad euro 12.394 e fermo del mezzo per mesi 3).

Queste sanzioni dovranno essere pagate subito all'agente accertatore oppure, ai sensi dell'art. 207 codice della strada, in mancanza, c'è l'obbligo di prestare una cauzione oppure, in assenza, il fermo del mezzo per 60 giorni.

Documentazioni per il personale conducente

Quanto ai conducenti dei veicoli adibiti al trasporto di cose per conto di terzi, è previsto l'obbligo di tenere a bordo la documentazione idonea a dimostrare il titolo in base al quale prestano servizio presso il vettore (contratto di lavoro, ultime buste paga, lettera di distacco) e, se cittadini extracomunitari, anche l'attestato del conducente di cui al regolamento (CE) n. 484/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 1° marzo 2002.

In caso di mancato possesso di detta documentazione, si applicano le sanzioni amministrative pecuniarie di cui all'articolo 180, commi 7 e 8 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, oltre alle sanzioni previste in tema di rapporto di lavoro dipendente.

Proprio con riferimento al rapporto di lavoro, nel trasporto internazionale, è frequente la prassi del **distacco transnazionale**, di cui alla Direttiva Ce n. 96/71 recepita in Italia dal decreto legislativo n. 72/2000. La direttiva si applica quando le imprese di autotrasporto distaccano in lavoratore sul territorio di uno Stato membro. Al personale conducente, peraltro, dal punto di vista lavoristico, andranno applicate le tutele minime, quali il principio di parità di trattamento economico e normativo tra i lavoratori somministrati e i lavoratori in forza presso l'utilizzatore, nonché il principio di **responsabilità solidale** tra somministratore ed utilizzatore per i trattamenti retributivi spettanti al lavoratore. Dunque, in Italia, al lavoratore distaccato sul suo territorio nazionale dovranno essere garantite nel periodo di distacco le stesse condizioni di lavoro previste dalla vigente normativa, dai contratti collettivi nazionali di lavoro per i lavoratori italiani che effettuino prestazioni lavorative subordinate analoghe (c.d. lex loci laboris), pena la responsabilità solidale dell'utilizzatore, anche per l'adempimento dei crediti retributivi e previdenziali (questi ultimi sottoposti al principio di personalità e quindi in base alla legge del Paese d'origine, posto tuttavia il principio di parità di trattamento della retribuzione su cui calcolare l'imponibile anche contributivo) Altrimenti vi saranno anche sanzioni amministrative ed un possibile contenzioso giuslavoristico.

Consigli pratici

E' a nostro parere di fondamentale importanza utilizzare personale che conosca la lingua italiana e in caso ed in fase di controllo sia in grado di esibire laddove esistente la documentazione di viaggio

richiesta, nonché di fornire spiegazioni e motivazioni relative alla stessa, oltre che dichiarazioni utili al proprio datore di lavoro la cui possibilità è prevista in calce al verbale di contestazione.

Spesso invece gli autisti nulla conoscono della lingua italiana con grave pregiudizio per l'impresa, vista la gravosità delle sanzioni di cui abbiamo trattato sopra.

Restando a Vostra disposizione per ogni ulteriore eventuale approfondimento, porgo cordiali saluti.

Milano, 5 febbraio 2016

Avv. Maria Cristina Bruni

[Privacy Policy](#) | [Note legali](#) | ©2020 Studio Legale Associato EurAmbrosiano
P.IVA e C.F. 05540340964