

Autotrasporto

Regolamento UE 1055/2020 di modifica alla disciplina per l'esercizio dell'attività di autotrasporto e l'effettuazione dei trasporti internazionali.

Dal **21 febbraio 2022** si applicherà il regolamento comunitario 15 luglio 2020, n. 1055, con le modifiche da esso introdotte alle seguenti discipline:

- esercizio dell'attività di trasportatore su strada di merci (reg. UE 1071/2009)
- effettuazione dei trasporti internazionali di merci su strada (reg. UE 1072/2009).

Vale la pena di ricordare che questo regolamento fa parte del cd. "primo pacchetto mobilità", approvato lo scorso anno dall'Unione Europea e pubblicato sulla GUCE L 249 del 31 luglio 2020

Si evidenziano di seguito le principali modifiche introdotte dal Reg. UE 1055/2020 aventi ripercussioni sulle attività delle imprese.

ATTIVITA' DI TRASPORTO

Accesso al mercato nazionale — Fermi restando i 4 requisiti richiesti per l'esercizio dell'attività (onorabilità, stabilimento, idoneità finanziaria e idoneità professionale), gli Stati comunitari non potranno più decidere di "imporre requisiti Supplementari, proporzionati e non discriminatori, che le imprese devono soddisfare per esercitare la professione di trasportatore su strada".

Tale possibilità — sinora contenuta nel comma 2, dell'articolo 3, del Reg. UE 1071/2009 — viene difatti eliminata (con la soppressione operata dal paragrafo 2, dell'articolo 1, del nuovo reg. 1055), **per cui decadrà la disciplina nazionale** nota come "accesso al mercato" (cfr. art. 2, comma 227 legge 247 del 2007, come modificato con art. 11, comma 6-sexies, della legge 4 aprile 2012, n. 35), in forza della quale le nuove aziende di autotrasporto possono iniziare ad esercitare solo per subentro ad altra impresa che si cancella dall'albo (per cessione azienda o cessione parco veicolare) oppure con ingresso diretto, tramite autoveicoli in disponibilità di categoria almeno Euro 5 e massa complessiva a pieno carico non inferiore a 80 tonnellate.

Stabilimento — Il Regolamento 1055/2020 riscrive completamente l'articolo 5 del precedente 1071/09, dettando ora una disciplina più severa per la dimostrazione ed il mantenimento del requisito di stabilimento, per il quale viene stabilito che l'impresa deve:

- a) disporre di locali in cui può avere accesso agli originali dei suoi documenti principali, in formato elettronico o altro formato (in particolare i contratti di trasporto), i documenti relativi ai veicoli a disposizione dell'impresa, i documenti contabili, i documenti di gestione del personale, i contratti di lavoro, i documenti della previdenza sociale, i documenti contenenti dati relativi alla distribuzione e al distacco dei conducenti, i documenti contenenti

- dati relativi al cabotaggio, ai tempi di guida e ai periodi di riposo e qualsiasi altra documentazione cui l'autorità competente deve poter accedere per la verifica del rispetto da parte dell'impresa delle condizioni stabilite dal presente regolamento;
- b) organizzare l'attività della sua flotta di veicoli in modo da garantire che i veicoli utilizzati nel trasporto internazionale ritornino a una delle sedi di attività, dello Stato membro cui appartiene, al più tardi entro otto settimane dalla partenza;
 - c) essere iscritta nel registro delle società commerciali del suo Stato membro;
 - d) essere soggetta all'imposta sui redditi e, se richiesto dalla legislazione nazionale, deve avere un numero di partita IVA valido;
 - e) una volta concessa l'autorizzazione (cioè l'iscrizione al REN — ndr.), disporre di uno o più veicoli immatricolati o messi in circolazione e di cui sia stato autorizzato l'utilizzo in conformità della normativa del suo Stato di appartenenza, indipendentemente dal fatto che tali veicoli siano posseduti a titolo di proprietà o detenuti ad altro titolo, per esempio in virtù di un contratto di vendita a rate, di un contratto di noleggio o di un contratto di leasing;
 - f) svolgere in modo efficace e continuativo, con l'ausilio delle attrezzature e strutture appropriate, le sue attività commerciali e amministrative nei locali di cui alla lettera a) situati nel suo Stato di appartenenza e gestire in modo efficace e continuativo le sue operazioni di trasporto utilizzando i veicoli di cui alla lettera g) con le attrezzature tecniche appropriate situate in tale Stato membro;
 - g) disporre ordinariamente, su base continuativa, di un numero di veicoli conformi alle condizioni di cui alla lettera e) e di conducenti che hanno normalmente come base una sede di attività in tale Stato membro che sia, in entrambi i casi, proporzionato al volume delle operazioni di trasporto da essa effettuate.

Rispetto a tali condizioni, il nuovo Regolamento consente agli Stati membri di aggiungere ulteriori richieste (come quella di un numero proporzionato di personale amministrativo rispetto alle dimensioni dell'azienda e la reperibilità del gestore dei trasporti negli orari di ufficio dell'azienda, nonché un'infrastruttura operativa diversa dalle attrezzature tecniche richiamate alla lettera f).

Onorabilità — Con le modifiche apportate all'articolo 6 del 1071/09, si:

- estende la verifica dell'onorabilità anche agli eventuali Direttori esecutivi dell'impresa (oltre ovviamente ai legali rappresentanti, amministratori e gestori dei trasporti);
- aumentano le tipologie di condanne e sanzioni che possono determinare la perdita del requisito (ad esempio sanzioni per diritto tributario, le condanne per distacco dei lavoratori nel trasporto su strada, le violazioni sul cabotaggio e alla legge sulle obbligazioni contrattuali);
- prevede la possibilità che le Autorità competenti, dello Stato dove ha sede l'impresa, possano disporre l'ispezione dei locali della stessa impresa, nei casi di applicazione delle menzionate condanne in altro Stato membro (e di annotazione delle stesse nel Registro elettronico delle imprese comunitarie di autotrasporto — ERRU, di prossima implementazione anche in Italia);
- consente all'Autorità competente di decidere, nel caso sopra indicato, se la perdita dell'onorabilità costituisce una risposta sproporzionata alla violazione o condanna ricevuta

- (in tal caso l’Autorità annota tali motivi nel sopra citato Registro). Nel caso in cui la giudichi proporzionata, applica essa stessa la perdita dell’onorabilità in capo all’impresa o al suo gestore dei trasporti;
- prevede di fare riferimento all’elenco di categorie per tipi e livelli di gravità delle infrazioni che, oltre quelle in materia di autotrasporto — elencate nell’allegato IV al reg. 1071/2009, possono comportare la perdita dell’onorabilità (elenco che al momento in Italia deve essere ancora attivato);
- prevede, per il gestore inidoneo, che lo stesso non possa essere riabilitato prima che sia trascorso un anno dalla data di perdita dell’onorabilità e dopo la frequenza di una formazione adeguata di almeno tre mesi o il superamento di un esame riabilitativo (cfr. modifica all’articolo 16 del reg. 1071/09).

Idoneità finanziaria — Con la modifica all’articolo 7 del precedente Reg. 1071/09 si prevedono ora nuovi importi di capacità economica:

- per le imprese che esercitano esclusivamente con autoveicoli da 2,5 a 3,5 ton. di massa complessiva, sono pari a:
 - a) 800 euro per il primo autoveicolo e
 - b) 900 euro per ogni autoveicolo supplementare
- per gli autoveicoli di massa complessiva tra 2,5 e 3,5 ton. in disponibilità delle imprese aventi anche autoveicoli di massa superiore. Per questi veicoli leggeri l’importo da garantire sarà (dal 21 febbraio 2022) pari a 900 euro cadauno, mentre sino a quel momento in Italia si devono garantire 5000 euro.

Idoneità professionale — L’unica modifica introdotta dal Regolamento 1055 riguarda la facoltà, concessa agli Stati membri, di organizzare una formazione di aggiornamento dei gestori dei trasporti anziché ogni 5 anni (come già previsto dal precedente 1071/09) ogni tre anni. Si tratta ora di vedere quanto l’Italia darà attuazione a tale facoltà, peraltro già fatta propria con la legge 35/2012, ma mai applicata in concreto per assenza dei decreti di attuazione.

Dispensa dall’esame — Con l’aggiunta di un nuovo comma all’art. 9 del reg. 1071/09, viene ora previsto che gli Stati membri possano decidere di dispensare dagli esami di accertamento dell’idoneità professionale le persone che dimostrino di aver diretto in maniera continuativa un’impresa dello stesso tipo nei dieci anni precedenti il 20 agosto 2020 (data di entrata in vigore del regolamento 1050). Si tratta ora di vedere se l’Italia deciderà di applicare tale dispensa, atteso che la riduzione del limite per l’applicazione del Reg. Ue 1071/09 da 3,5 a 1,5 ton. è stata già esercitata con la legge 35/2012 e che per consentire alle imprese di esercitare con automezzi tra 1,5 a 3,5 è stato concesso di non sottoporsi agli esami, ma solo alla frequenza di un corso professionalizzante di 74 ore.

Controlli — Sui controlli alle imprese, la modifica recata all’art. 12 del Reg. 1071/09, prevede ora che gli stessi siano svolti “periodicamente” (non ogni cinque anni), con anche la possibilità di fare controlli mirati e specifici alle imprese che occupano le posizioni più a rischio nel sistema di classificazione previsto dalla direttiva 22 del 2006, ancora in attesa di piena attuazione in Italia.

Registri elettronici nazionali — Viene modificato l’articolo 16 del vecchio regolamento 1071 stabilendo che nei registri siano riportati, tra gli altri:

- i nomi dei gestori dei trasporti designati dalle imprese;
- le targhe dei veicoli a disposizione delle imprese;
- il numero delle persone occupate al 31 dicembre dell'anno precedente;
- il fattore di rischio dell'impresa nella classificazione di cui alla direttiva 22/2006;

Mentre il primo dei summenzionati dati va reso comunque accessibile a terzi, sui successivi decide lo Stato membro (se renderli pubblici o meno). Viene comunque raccomandato agli Stati comunitari di adottare tutte le misure necessarie per garantire che i dati contenuti nel registro elettronico nazionale siano aggiornati ed esatti.

TRASPORTI INTERNAZIONALI

Estensione della Licenza Comunitaria alle imprese che esercitano con automezzi da 2,5 a 3,5 ton. — Con una modifica all'articolo 1 del vecchio Regolamento comunitario 1072/09 viene disposto che a decorrere dal 21 maggio 2022 (21 mesi dopo il 20 agosto 2020, data di entrata in vigore del regolamento 1055) **anche le imprese** che intendono effettuare trasporti internazionali di merci su strada per conto di terzi nel territorio dell'Unione europea con automezzi di massa compresa **tra 2,5 e 3,5 tonnellate devono essere in possesso della Licenza Comunitaria** (prevista dall'articolo 4 dello stesso Reg. 1072).

Su tale obbligo e le tempistiche per fare la relativa richiesta è già stata emanata dal Ministero la circolare n. 19023 del 9 agosto 2021.

Ciò che qui va evidenziato e che per le imprese che esercitano esclusivamente con automezzi di massa complessiva tra 2,5 e 3,5 tonnellate, la modifica all'articolo 4 stabilisce che sull'originale della Licenza Comunitaria e sulle relative copie conformi va riportata, nella sezione "Osservazioni particolari", la seguente dicitura **≤ 3,5 t.** “.

Altro aspetto da evidenziare è quello **dell'idoneità professionale necessaria** per la richiesta della Licenza Comunitaria. Come già indicato nella menzionata circolare ministeriale, occorre l'attestato d'idoneità professionale valido per il trasporto internazionale di merci (cioè quello completo, che si ottiene con il superamento dell'esame). Per cui le imprese prive di tale requisito dovranno alternativamente: affrontare l'esame di accertamento dell'idoneità professionale (da sostenere davanti alla Commissione della Provincia competente, previo corso di preparazione per i candidati privi del diploma di scuola media superiore) ovvero dotarsi di un gestore dei trasporti (anche collaboratore esterno) in possesso di detto attestato.

Cabotaggio — con l'aggiunta del comma 2-bis all'art. 8 del vecchio reg. 1072, viene introdotto il periodo di "raffreddamento", secondo il quale al trasportatore che ha svolto i trasporti di cabotaggio consentiti (cioè i 3 trasporti di cabotaggio, entro una settimana, dallo scarico del trasporto internazionale in entrata nel Paese ospitante) non è consentito effettuare altri trasporti di cabotaggio per i 4 giorni successivi nello stesso Paese in questione.

Seguono altre disposizioni sulle prove documentali che il vettore deve fornire per dimostrare la correttezza e la regolarità dei trasporti di cabotaggio eseguiti ed evitare che i menzionati trasporti siano effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continuativa, nello Stato membro ospitante. Tra queste vi è la produzione della E-CMR (lettera di vettura internazionale elettronica) conforme alla convenzione del 2008, dall'Italia non ancora attuata (ma che rientra nel programma di transizione digitale legato al PNRR).



Si fa infine notare che la violazione delle norme in materia di cabotaggio (e distacco) può comportare la perdita dell'onorabilità ed il conseguente ritiro delle autorizzazioni al trasporto delle imprese e che gli Stati membri possono scegliere se applicare le norme sul cabotaggio anche per la parte della strada effettuata nel quadro di un trasporto combinato, onde evitare possibili abusi legati alla fornitura illimitata e continuativa di servizi consistenti in tragitti stradali iniziali o finali all'interno di uno Stato membro ospitante (cfr. modifica all'art. 10 del reg. 1072/09).

Si riporta il testo del Regolamento UE 1055 del 2020 pubblicato nella GUCE L247 del 31.7.2020, nonché un testo integrato di tale regolamento con quelli modificati 1071 e 1072 del 2009.