

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1130

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SANZA, BOCCHINO, CAMMARATA, FALLICA, FERRO, FLORESTA,
LEZZA, MURATORI, NICOTRA, RICCIOTTI, SARDELLI, TESTONI**

Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente

Presentata il 28 giugno 2001

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge si propone l'obiettivo di disciplinare l'attività di noleggio di autobus con conducente alla luce anche dell'evoluzione della normativa comunitaria.

I principi contenuti nel testo, che i proponenti sottopongono all'attenzione del Parlamento, redatto sulla base delle proposte di legge in materia presentate nel corso della passata legislatura, prevedono una graduale liberalizzazione dell'attività, sostituendo, dopo un periodo transitorio nell'ambito del quale sarà possibile procedere comunque ad un aumento delle licenze, all'attuale sistema basato sul contingentamento delle licenze rilasciate dai comuni per ogni singolo autobus, un sistema di autorizzazione generale all'esercizio di impresa. Quest'ultima dovrà co-

munque essere in possesso dei requisiti di capacità professionale previsti dalla legislazione comunitaria per lo svolgimento dell'attività di trasporto di viaggiatori su strada, nonché con quanto previsto dalla presente proposta di legge.

La disciplina va a colmare il vuoto normativo esistente nella nostra legislazione dando concreta attuazione a quanto disposto dall'articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) il quale rinvia ad una normativa speciale di regolamentazione del settore. Normativa presente per il settore delle autovetture con conducente con la legge 15 gennaio 1992, n. 21, mentre è del tutto assente per quanto riguarda gli autobus da noleggio con conducente.

Si osserva che la legge 21 del 1992 volutamente non contempla l'attività di noleggio di autobus con conducente, stante la diversità di questo veicolo rispetto all'autovettura. Tale scenario è stato realizzato anche dal legislatore comunitario che ha sempre individuato un'apposita normativa per tale tipo di veicoli in ragione della diversa funzione assolta dall'autobus quale mezzo adibito al trasporto collettivo di persone.

Circa il vuoto normativo nazionale, è da rilevare che l'articolo 231 del codice della strada ha determinato l'abrogazione dell'articolo 113 del testo unico delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, di cui al regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 (rimasto in vigore ai sensi dell'articolo 145 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, anch'esso ora abrogato), che prevedeva la facoltà dei comuni di dettare prescrizioni per quanto concerne il numero, il tipo e le caratteristiche degli autoveicoli, tra cui gli autobus, adibiti a servizi di noleggio. Tale previsione normativa ha costituito, sino alla sua abrogazione, la diretta fonte normativa del potere regolamentare dei comuni in materia di noleggio di autobus. Praticamente, quindi, con tale abrogazione l'assoggettamento alla direzione amministrativa del comune (i cui regolamenti sono soggetti all'approvazione della regione ai sensi dell'articolo 85 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977) dell'attività di noleggio di autobus non trova più un oggettivo riscontro normativo. La situazione è resa ancora più intricata dalla soluzione adottata dal legislatore delegato che in sede di redazione del nuovo codice della strada ha subordinato, ai sensi del comma 3, dell'articolo 85 della citata legge n. 285 del 1992 il rilascio della carta di circolazione per i veicoli da adibire a noleggio con conducente all'esibizione della « licenza comunale d'esercizio ». Non possiamo non chiederci in base a quale fonte normativa il comune possa ora ritenersi investito della competenza amministrativa a rilasciare il provvedimento autorizzatorio se, da un lato, le norme da

cui finora ne aveva ricavato la titolarità sono espressamente abrogate e se, dall'altro, la citata legge n. 21 del 1992 ne riconosce la funzione amministrativa solo in materia di noleggio di veicoli diversi dagli autobus. Né pare compatibile con il requisito di cui al comma 3, dell'articolo 85 del nuovo codice della strada la prescrizione a carico del proprietario dei veicoli da noleggiare, dell'obbligo di munirsi della licenza di cui all'articolo 86 del Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 e 158 del regolamento di attuazione di cui al regio decreto 6 maggio 1940, n. 635, attualmente di competenza del sindaco. Completamente diversa, appare, infatti la « ratio » della licenza di pubblica sicurezza rispetto al provvedimento autorizzatorio previsto dall'articolo 85 del nuovo codice della strada, in funzione della tutela dei fini di pubblico interesse sottesi all'esercizio di attività imprenditoriali per l'abilitazione alle quali esso è richiesto. Il combinato disposto degli articoli 1 e 2 della legge n. 21 del 1992 e l'articolo 85 del nuovo codice della strada apre un vuoto normativo colmabile solo con un nuovo intervento del legislatore. Diversamente non appare conciliabile una disciplina normativa, che da un lato esclude il noleggio di autobus dal novero delle attività il cui esercizio è assoggettato al provvedimento autorizzatorio previsto dalla legge quadro, dall'altro subordina il rilascio della carta di circolazione degli autobus da adibire a noleggio all'esibizione di una « licenza comunale d'esercizio » che non si sa in base a quale norma di legge i sindaci possano concedere, tenuto conto dell'abrogazione delle uniche fonti normative in materia.

La necessità di dotare, in tempi brevi, il settore di una disciplina organica scaturisce anche dagli attuali principi comunitari che sono ispirati a condizioni di liberismo nel mercato in contrasto con qualsiasi restrizione alla libertà di impresa, soprattutto se limitativa nell'acquisizione dei beni destinati alla produzione.

Sebbene la polverizzazione delle competenze non consenta di disporre di pre-

cise statistiche al riguardo, si può affermare che il parco autobus è di oltre diecimila unità con un fatturato annuo che supera i 1.000 miliardi di lire.

L'attuale mancanza di ogni riferimento legislativo appare ancora di più preoccupante in quanto non ci troviamo più in presenza di un'attività rivolta a soddisfare le esigenze di mobilità di un singolo comune, ma di fronte ad un'attività che ha raggiunto dimensioni internazionali. L'autobus svolge una funzione fondamentale sulla mobilità turistica, con riflessi positivi sull'economia del Paese. Basti pensare alla « ricaduta » che tale attività ha verso altri settori, quali, ad esempio alberghi, ristoranti, attività culturali, eccetera. Inoltre, l'autobus svolge una funzione essenziale di supporto tra i luoghi di arrivo dei flussi turistici che si servono poi di altre modalità di trasporto (stazioni, aeroporti, porti) e le località di destinazione. L'aver conservato nel tempo la collocazione di norme inerenti l'esercizio dell'attività all'interno del codice della strada, senza dotare il settore di una disciplina organica, ha finito per soffocarne le potenzialità, limitando l'operatività della disciplina al riduttivo ambito inerente l'immatricolazione dei veicoli, mentre è l'attività nel suo complesso che deve essere regolamentata in armonia con l'attuale disciplina comunitaria. Deve, in sintesi, essere evitato il ripetersi di errori di prospettiva, consacrando quella autonomia imprenditoriale ed operativa che deve essere la premessa necessaria per un salto qualitativo dell'intero settore.

Sul piano comunitario, si rileva che in attuazione dei principi del Trattato istitutivo della Comunità economica europea, firmato a Roma il 25 marzo 1957, sono state emanate normative e direttive finalizzate a realizzare libertà fondamentali, quali la libera circolazione delle persone, delle merci, dei servizi e dei capitali. Sono state così eliminate tutte quelle restrizioni nei confronti del prestatore dei servizi che discendono dalla sua nazionalità o dal fatto che sia stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione deve essere fornita. All'interno dell'Unione

europea è ormai radicato il principio del non contingentamento, e nei principali Paesi che ne fanno parte la liberalizzazione ha comportato di fatto la possibilità per l'impresa di adeguare la propria dimensione alle reali esigenze del mercato. In particolare, il regolamento (CEE) n. 2454 del Consiglio del 23 luglio 1992, ora sostituito dal regolamento (CE) n. 12/98 del Consiglio, dell'11 dicembre 1997, aveva già fissato, ai sensi dell'articolo 71, comma 1, lettera a) del Trattato, come modificato dal Trattato di Amsterdam, di cui alla legge n. 209 del 1998, le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di persone su strada in uno Stato membro, in considerazione del fatto che è opportuno sottoporre i prestatori a regimi comparabili, in modo da limitare le disparità nelle condizioni di concorrenza dovute alla loro nazionalità e allo Stato di stabilimento, favorendo così il progressivo riavvicinamento delle legislazioni nazionali. In virtù di tale normativa qualsiasi vettore che sia stabilito in uno Stato membro e che in tale Stato sia legittimato ad esercitare la professione di vettore di viaggiatori su strada nel settore dei trasporti internazionali, è autorizzato ad effettuare trasporti nazionali di viaggiatori su strada per conto terzi (i c.d. « trasporti di cabotaggio ») in un altro Stato membro senza che in tale Stato abbia una sede. Sulla base di quanto previsto dalla normativa comunitaria occorre, sul piano nazionale, eliminare tutti quei « lacci e laccioli » che contrastano con i principi di autonomia commerciale delle imprese di trasporto, procedendo ad una regolamentazione del mercato interno, intensificando e potenziando i controlli, in modo da restituire alle imprese una corretta competitività, non soggetta a limitazioni condizionamenti esterni, necessaria a reggere il confronto nel mercato con le altre imprese straniere. In sintesi, devono essere eliminate tutte quelle forme di controllo amministrativo finalizzate non già al controllo sulla qualità dell'impresa, ma sul contenuto dell'attività. Va rilevato inoltre che, per i servizi di trasporto di viaggiatori con autobus, sono state recepite

le normative comunitarie in materia di accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada e che, pertanto, si rende ormai necessario procedere in tempi brevi ad un'armonizzazione della nostra legislazione con quella degli altri Paesi dell'Unione europea.

Le norme introdotte dal legislatore comunitario subordinano l'accesso alla professione al possesso di un triplice ordine di requisiti di idoneità ed in particolare di idoneità morale, di idoneità finanziaria e a quelli di idoneità professionale da accertare con apposito esame. In esito a tale prova, ove superata, viene rilasciato un attestato di idoneità professionale. In ogni caso, i suddetti requisiti devono permanere sempre in capo all'impresa essendo prevista, oltre ad una verifica quinquennale, la possibilità di accertamento in ogni tempo da parte dell'ente competente. Sull'argomento si osserva che il Consiglio dell'Unione europea ha ritenuto di dover modificare la materia dapprima con la direttiva 96/26/CE e poi con la direttiva 98/76/CE, riunendo in un'unica le direttive precedenti riguardanti l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché quella inerente il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli, allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento dei trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali. Le nuove direttive comunitarie sono state recepite nel nostro ordinamento con il decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395. Circa i contenuti della presente proposta di legge, si osserva che ponendosi l'obiettivo di stabilire i principi e le norme generali sull'esercizio dell'attività di trasporto di viaggiatori svolta mediante noleggio di autobus con conducente, alla luce della normativa comunitaria in materia, deve ritenersi superato l'attuale concetto di territorialità, insito nella normativa ora in vigore. Per adeguare le imprese al mercato occorre fare riferimento ad un'autorizzazione all'esercizio di impresa in luogo dell'attuale autorizzazione all'immatricolazione di un singolo autobus. È però opportuno che tale processo di libe-

ralizzazione avvenga senza traumi per le imprese, attraverso un quadro di riferimento certo, per evitare un processo di avvicinamento ad un mercato liberalizzato senza regole e che non sia in grado di assicurare a tutti gli operatori il rispetto della libera concorrenza e la trasparenza dei mercati. Tale obiettivo può essere conseguito:

con un rigoroso accesso alla professione attuato mediante un maggior raccordo a livello nazionale finalizzato a migliori ed omogenei criteri selettivi ed una capacità finanziaria adeguata alle necessità economiche delle imprese, attraverso un innalzamento degli attuali livelli previsti dalla normativa sull'accesso alla professione, in linea con quanto previsto dalla nuova disciplina comunitaria;

con il superamento dell'attuale concetto di ambito territoriale di operatività delle imprese liberalizzando la possibilità di immatricolazione degli autobus;

con l'introduzione nel mercato interno di tutte le misure idonee ad assicurare una corretta concorrenza;

con la liberazione dell'attività delle imprese da tutti gli ostacoli e i vincoli di natura tecnica ed amministrativa che comportano solo costi aggiuntivi, anche al fine di ottimizzare l'impiego del materiale rotabile. Per superare in maniera non traumatica l'attuale regime di contingentamento è stato previsto un sistema di autorizzazione aziendale che consenta di introdurre, in linea con gli attuali orientamenti comunitari, un graduale sistema di liberalizzazione per l'immatricolazione dell'autobus, confermando, altresì, alle regioni le specifiche competenze in materia già attribuite dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Circa l'illustrazione dei singoli articoli, si segnala che:

l'articolo 1 definisce l'oggetto e le norme applicabili. L'articolo statuisce, inoltre, che in materia di noleggio di autobus con conducente non trovano ap-

plicazione le norme di cui agli articoli 86 e 121 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, afferenti l'esercizio dei mestieri ambulanti e girovaghi. Si tratta di retaggi normativi che sono ampiamente superati dalla normativa comunitaria in materia di accesso alla professione. Allo scopo di superare alcune imperfezioni della citata legge 21 del 1992, è previsto, inoltre, che le imprese di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente possano gestire anche i servizi di noleggio di autovetture con conducente. Per evitare contrasti normativi è prevista la modifica del comma 3, dell'articolo 85, del nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

l'articolo 2 assegna alle regioni, nell'ambito delle proprie attribuzioni in materia di noleggio di autobus con conducente, già trasferite ai sensi dell'articolo 85 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, la verifica per l'accesso al mercato;

l'articolo 3 stabilisce i requisiti dell'impresa per il rilascio dell'autorizzazione. Subordina l'esercizio dell'attività al rilascio, da parte della regione in cui il noleggiatore ha la propria sede legale, di un'apposita autorizzazione quinquennale, non soggetta a limiti territoriali. È previsto che sull'autorizzazione sia indicato il numero massimo degli autobus che possono essere immatricolati in relazione alla capacità finanziaria dell'impresa;

l'articolo 4 assegna alle regioni il compito di provvedere al rilascio delle autorizzazioni ed all'accertamento dei requisiti;

l'articolo 5 prevede l'istituzione presso ciascuna regione di un registro delle imprese che esercitano l'attività di trasporto viaggiatori mediante noleggio di autobus con conducente;

l'articolo 6 dispone norme per l'immatricolazione degli autobus ed il rilascio da parte della regione, allo scopo di age-

volare i controlli sull'esercizio abusivo dell'attività, di un disco da apporre sul parabrezza dell'autobus con la dicitura « noleggio con conducente » le cui caratteristiche saranno stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

l'articolo 7 prevede, allo scopo di evitare il ricorso a modalità di lavoro illegali, che la qualità di dipendente o di lavoratore con contratto per prestazioni di lavoro temporaneo risulti da una dichiarazione resa dal legale rappresentante dell'impresa o nel caso di titolare, socio, o collaboratore familiare da certificazione rilasciata dalla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura. È stata prevista l'inclusione del noleggio di autobus con conducente nell'elenco delle attività aventi carattere stagionale per le quali, ai sensi dell'articolo 1 della legge 18 aprile 1962, n. 230, sulla disciplina del contratto di lavoro a tempo determinato, è consentito per il personale assunto temporaneamente l'apposizione del termine nei contratti di lavoro;

l'articolo 8 dispone, allo scopo di contrastare la concorrenza sleale, soprattutto in termini di trasparenza e correttezza contabile, la compilazione di un apposito documento di noleggio che deve accompagnare il servizio di trasporto. È previsto che le caratteristiche di tale documento siano determinate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

l'articolo 9 reca le sanzioni per l'esercizio abusivo dell'attività e per la violazione alle disposizioni della legge allo scopo di rendere più cogente l'applicazione della normativa;

l'articolo 10 è finalizzato a consentire l'utilizzo promiscuo degli autobus adibiti ai servizi di trasporto di persone in conto terzi fermo restando, in relazione ai servizi da effettuare, il possesso delle caratteristiche costruttive previste dalla normativa vigente. Per le imprese in possesso dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di trasporto di viaggiatori svolta mediante noleggio di autobus con conducente l'impegno degli autobus adibiti al servizio di

linea in quello di noleggio con conducente e viceversa non è più subordinato al rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 82, comma 6 del nuovo codice della strada;

l'articolo 11 è volto a garantire la continuità dell'esercizio da parte delle imprese già autorizzate alla data di entrata in vigore della legge sino alla data del rilascio della nuova autorizzazione. È pre-

visto che durante il periodo transitorio, che avrà termine comunque il 31 dicembre del 2003, le imprese già titolari di licenze di noleggio di autobus con conducente possano immatricolare ulteriori autobus da adibire al servizio di noleggio con conducente entro il limite del 30 per cento delle licenze possedute alla data di entrata in vigore della legge, con il minimo di un'unità.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Definizione e norme applicabili).

1. L'attività di noleggio di autobus con conducente consiste nella prestazione di servizi di trasporto di viaggiatori con autobus, effettuati dal noleggiante, per uno o più viaggi ordinati dal noleggiatore entro un periodo di tempo convenuto, dietro pagamento di un corrispettivo.

2. Per autobus si intendono gli autoveicoli così definiti all'articolo 54, comma 1, lettera *b*), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada).

3. Al contratto di noleggio di autobus con conducente si applicano le norme degli articoli 1678, 1681 e 2951 del codice civile e per quanto riguarda il trasporto di bagagli si applica l'articolo 2 della legge 22 agosto 1985, n. 450.

4. Le disposizioni di cui all'articolo 121 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e successive modificazioni, non si applicano all'attività di noleggio di autobus con conducente. L'autorizzazione di cui all'articolo 3 della presente legge assorbe la licenza di cui all'articolo 86 del citato testo unico.

5. Le imprese di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente sono abilitate ad esercitare il servizio di noleggio di veicoli con conducente ai sensi e per gli effetti previsti dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21.

6. All'articolo 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *5-bis.* Le autorizzazioni per l'esercizio del noleggio con conducente possono essere altresì rilasciate alle imprese di trasporto, siano esse società di persone o

di capitali, che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing del veicolo o natante ».

7. All'articolo 85, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) le parole: « della licenza comunale d'esercizio » sono sostituite dalle seguenti: « dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente ».

8. Con riferimento ai regolamenti (CE) n. 11/98 e n. 12/98 del Consiglio, dell'11 novembre 1997, i servizi di cui al comma 4 sono assimilati ai servizi « occasionali ».

ART. 2.

(Competenze regionali).

1. Le regioni esercitano le loro competenze in materia di noleggio di autobus con conducente ai sensi dell'articolo 85 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, nel quadro dei principi stabiliti dalla presente legge.

2. Le regioni promuovono l'attività di noleggio di autobus con conducente al fine di tutelare l'ambiente e migliorare l'offerta dei servizi di trasporto collettivo di persone.

ART. 3.

(Autorizzazione).

1. L'attività di noleggio di autobus con conducente è subordinata al rilascio di apposita autorizzazione, non soggetta a limiti territoriali, da parte della regione in cui il noleggiante ha la propria sede legale.

2. Per l'esercizio dell'attività di noleggio di autobus con conducente, l'impresa deve:

a) essere in possesso dei requisiti previsti per l'accesso alla professione di trasportatore su strada di viaggiatori. Per quanto riguarda l'idoneità finanziaria si applicano i commi 5 e 6 del presente articolo;

b) essere iscritta nel registro delle imprese istituito presso la camera di com-

mercio, industria, artigianato e agricoltura competente per territorio, ai sensi della legge 29 dicembre 1993, n. 580, e successive modificazioni, per lo svolgimento dell'attività di trasporto di persone;

c) avere la disponibilità degli autobus al momento dell'immatricolazione degli stessi. Per disponibilità si intende la proprietà, l'usufrutto, la locazione finanziaria o la vendita con patto di riservato dominio.

3. Sulla base dell'attestato di idoneità professionale per l'accesso alla professione di trasportatore su strada di viaggiatori, l'autorizzazione è rilasciata per svolgere servizi nazionali ovvero nazionali ed internazionali. L'autorizzazione deve essere esibita all'atto della immatricolazione degli autobus presso i competenti uffici provinciali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e gli estremi della stessa devono essere annotati da parte di questi ultimi sulla carta di circolazione.

4. L'autorizzazione viene rilasciata per un periodo di cinque anni e può essere rinnovata. Essa deve indicare il numero massimo degli autobus che possono essere immatricolati in relazione alla capacità finanziaria dell'impresa.

5. L'attività di noleggio di autobus con conducente è subordinata alla dimostrazione della capacità finanziaria dell'impresa, in relazione al numero degli autobus da adibire al servizio, determinata come segue:

a) fino a cinque autobus: 250 milioni di lire;

b) da sei a dieci autobus: 500 milioni di lire;

c) da undici a venti autobus: un miliardo di lire;

d) oltre venti autobus: l'importo di un miliardo di lire aumentato nella misura di 50 milioni di lire per ciascun veicolo.

6. La capacità finanziaria di cui al comma 5 deve essere comprovata attraverso un'attestazione di affidamento rila-

sciata da aziende o istituti di credito ovvero da società finanziaria con capitale sociale non inferiore a 20 miliardi di lire.

7. Una copia autentica dell'autorizzazione deve essere sempre a bordo dell'autobus durante il viaggio.

ART. 4.

(Rilascio e rinnovo dell'autorizzazione) .

1. Le regioni:

a) istruiscono le domande di autorizzazione all'attività di noleggio di autobus con conducente e provvedono al rilascio e al rinnovo delle stesse;

b) accertano, in sede di rinnovo, la permanenza dei requisiti per lo svolgimento dell'attività di noleggio di autobus con conducente.

ART. 5.

(Elenco delle imprese) .

1. Le regioni istituiscono ed aggiornano un elenco delle imprese esercenti il noleggio di autobus con conducente alle quali hanno rilasciato l'autorizzazione per l'esercizio dell'attività. Per ogni impresa è indicato il numero autorizzato e il numero degli autobus immatricolati per il servizio di noleggio con conducente. Una copia dell'elenco è trasmessa entro il 30 giugno di ogni anno al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ART. 6.

(Immatricolazione di autobus).

1. La carta di circolazione degli autobus adibiti a noleggio con conducente è rilasciata sulla base dell'autorizzazione di cui all'articolo 3.

2. La regione, per ogni autobus immatricolato, rilascia un disco contrassegno originale con il proprio stemma, recante la dicitura « noleggio con conducente » e il numero dell'autorizzazione, da apporre in modo visibile sul vetro parabrezza, le cui caratteristiche sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da emanare entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 7.

(Disposizioni in materia di conducenti).

1. I conducenti degli autobus adibiti a servizio di noleggio possono essere lavoratori dipendenti, lavoratori con contratto per prestazioni di lavoro temporaneo, titolari, soci, collaboratori familiari, di imprese esercenti l'attività di trasporto di persone.

2. La qualità di dipendente o di lavoratore con contratto per prestazioni di lavoro temporaneo deve risultare da una dichiarazione del legale rappresentante dell'impresa, contenente, nel caso di lavoratore dipendente, gli estremi della registrazione a libro matricola. La qualità di titolare, socio o collaboratore familiare deve risultare da certificazione rilasciata dalla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

3. Il noleggiante che contravviene alle disposizioni indicate nel presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1 milione a lire 4 milioni.

4. Dopo il numero 52 dell'elenco di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 ottobre 1963, n. 1525, e successive modificazioni, è aggiunto, infine, il seguente:

« 52-bis) Attività di noleggio di autobus con conducente svolto da personale che abbia, nell'anno solare, mediamente un periodo di inattività non inferiore a trenta giorni continuativi o a sessanta giorni non continuativi ».

ART. 8.

(Documento di noleggio).

1. Per ogni servizio di noleggio è obbligatoria la compilazione di un apposito documento numerato emesso dal vettore, da esibire a richiesta degli organi preposti al controllo della circolazione stradale.

2. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale, determina il contenuto e le modalità di compilazione del documento di noleggio.

3. Il documento di cui al comma 1 deve accompagnare il servizio di trasporto e, al termine dello stesso, deve essere conservato dal noleggiante per un periodo di cinque anni.

4. Può essere prescritto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'uso di un unico documento riferito ai diversi servizi effettuati nello stesso giorno.

5. Qualora sia richiesta la presentazione di certificati rilasciati da organismi indipendenti per accertare la rispondenza del prestatore di servizi a determinate norme in materia di garanzia della qualità, deve essere fatto riferimento ai sistemi di garanzia della qualità riconosciuti a livello comunitario e certificati da organismi conformi alla serie di norme europee vigenti.

6. Chiunque contravviene alle disposizioni di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1 milione a lire 4 milioni.

7. Il noleggiante che non provvede a conservare per almeno cinque anni copia del documento di trasporto è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500 mila a lire 2 milioni.

8. È soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 200 mila a lire 800 mila il conducente che, a richiesta degli organi preposti al con-

trollo della circolazione stradale, non è in grado di esibire:

- a) la copia autenticata dell'autorizzazione di cui all'articolo 3;
- b) la copia autenticata della documentazione di cui all'articolo 7;
- c) il documento di noleggio cui al presente articolo.

ART. 9.

(Servizio abusivo di noleggio di autobus con conducente. Revoca dell'autorizzazione).

1. Chiunque esercita l'attività di noleggio di autobus con conducente senza essere in possesso dell'autorizzazione di cui all'articolo 3 o in violazione della stessa è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 3 milioni a lire 12 milioni. La violazione comporta anche la sanzione accessoria della confisca amministrativa e del sequestro del veicolo al sensi dell'articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), e successive modificazioni. Alla medesima sanzione è soggetto il noleggiatore che si avvalga di un noleggiante privo dell'autorizzazione.

2. Il titolare dell'autorizzazione di cui all'articolo 3, che non apponga sull'autobus il disco contrassegno originale di cui al comma 2 dell'articolo 6, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500 mila a lire 2 milioni.

3. Gli agenti accertatori delle violazioni di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo e degli articoli 7 e 8 segnalano le infrazioni alla regione che ha rilasciato l'autorizzazione. Qualora siano state accertate nel corso di un biennio più di tre violazioni, la regione sospende l'autorizzazione per un periodo da uno a quattro mesi. In caso di ulteriore sospensione nel biennio successivo, la regione revoca l'autorizzazione.

4. La misura delle sanzioni amministrative pecuniarie previste nella presente legge è aggiornata ai sensi del comma 3 dell'articolo 195 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada).

5. Chiunque svolge con autobus immatricolati all'estero servizi di noleggio di autobus con conducente senza essere in possesso dei documenti di controllo previsti dalle normative nazionali e comunitarie è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 3 milioni a lire 12 milioni ed alla sanzione accessoria della confisca amministrativa e sequestro del veicolo ai sensi dell'articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), e successive modificazioni.

ART. 10.

(Destinazione ed uso degli autobus).

1. È consentito l'utilizzo promiscuo degli autobus adibiti ai servizi di trasporto di persone in conto terzi fermo restando, in relazione ai servizi da effettuare, il possesso delle caratteristiche costruttive di cui al decreto del Ministro dei trasporti 18 aprile 1977, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 135 del 19 maggio 1977, e successive modificazioni.

2. La lettera *c)* del comma 5 dell'articolo 82 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) è sostituita dalla seguente:

« *c)* servizio di trasporto di persone con autobus per conto terzi ».

3. A decorrere dalla data di rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 3, per le imprese in possesso dell'autorizzazione stessa, l'impiego degli autobus adibiti al servizio di linea in quello di noleggio con conducente e viceversa, non è subordinato al rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 82, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada). L'idoneità tecnica dell'autobus è accertata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo modalità che sono stabilite con decreto del Ministro medesimo da emanare entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. L'esito dell'accertamento è annotato

sulla carta di circolazione dell'autobus. L'impiego degli autobus in servizio di noleggio con conducente, sulla base delle disposizioni di cui al presente comma, resta subordinato al rilascio dell'autorizzazione prevista dall'articolo 87, comma 4, del citato decreto legislativo n. 285 del 1992.

4. L'ultimo periodo del comma 6, dell'articolo 82 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), è soppresso.

ART. 11.

(Norme transitorie).

1. Le licenze di noleggio di autobus con conducente rilasciate prima della data di entrata in vigore della presente legge conservano la loro validità fino al rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 3. Tale autorizzazione deve essere rilasciata entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Fino al 31 dicembre 2003 l'autorizzazione di cui all'articolo 3 è rilasciata per il numero di autobus dell'impresa già immatricolati in servizio di noleggio con conducente alla data di entrata in vigore della presente legge. Qualora la licenza sia stata rilasciata per autobus con un numero di posti non superiore a 16, escluso il conducente, o di lunghezza non superiore a metri 6,90, non è consentita l'immatricolazione, in luogo dei predetti veicoli, di autobus con più di 16 posti o di lunghezza superiore a metri 6,90.

3. Durante il periodo transitorio le imprese già titolari di licenze di noleggio di autobus con conducente possono immatricolare ulteriori autobus da adibire al servizio di noleggio con conducente, entro il limite del 30 per cento delle licenze possedute alla data di entrata in vigore della presente legge, con il minimo di un'unità.

4. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, le licenze non possono essere più cedute.

Lire 500 = € 0,26



14PDL0007820