

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore CASTELLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 MAGGIO 1996

Disciplina dell'autotrasporto di cose

ONOREVOLI SENATORI. - La legge 6 giugno 1974, n. 298, si articola in tre titoli che prevedono:

a) l'istituzione di un albo professionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi;

b) la disciplina dell'autotrasporto in conto proprio e per conto terzi;

c) l'istituzione di un sistema di tariffe obbligatorio a forcella.

È interessante rilevare che un albo di impresa rappresentava, quando fu emanata la legge n. 298 del 1974, un'anomalia nel nostro ordinamento giuridico in quanto - in genere - gli albi erano costituiti da professionisti e solo eccezionalmente si incontravano albi di imprese, ma allora si trattava di albi di imprese fornitrici di beni o servizi alla pubblica amministrazione.

In questi ultimi anni, viceversa, il fenomeno si sta estendendo e sull'esempio degli autotrasportatori, altre categorie stanno ottenendo i loro albi professionali. Già previsto per legge, è in fase di realizzazione ad esempio, l'albo delle imprese di smaltimento dei rifiuti. Questo proliferare di albi fra imprese è un fenomeno tutto italiano, che rischia di creare nel nostro Paese una costellazione di potenti corporazioni capaci di condizionare pesantemente le istituzioni.

Per quanto concerne la legge n. 298 del 1974, questa, in origine, non prevedeva alcuna particolare qualificazione per l'iscrizione all'albo degli autotrasportatori, ma era sufficiente non aver riportato determinate condanne penali per poter ottenere l'iscrizione.

Quindi nessuna selezione qualitativa delle imprese.

Viceversa, un rigido controllo del mercato è affidato al Ministero dei trasporti a cui è

demandato il compito di adottare i provvedimenti necessari affinché l'offerta del trasporto di merci su strada, sia adeguata alla domanda. Inoltre, le imprese di autotrasporto devono rispettare, nei trasporti nazionali un sistema di tariffe a forcella. I trasporti di cose in conto proprio, hanno una disciplina sufficientemente coerente con quella comunitaria.

Riassumendo, in origine la legge n. 298 del 1974, mentre rinunciava a qualsiasi selezione qualitativa del mercato, sottoponeva lo stesso ad un controllo quantitativo, limitando nel contempo la concorrenza tra imprese di trasporto con le tariffe obbligatorie a forcella.

Solo in un secondo tempo, ed esattamente con il decreto-legge 6 febbraio 1987, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1987, n. 132, è stata prevista l'introduzione in Italia delle norme comunitarie sull'accesso alla professione. Oggi pertanto, in Italia c'è un duplice sbarramento: qualitativo con l'accesso alla professione e quantitativo con il contingentamento delle autorizzazioni (accesso al mercato).

La legge n. 298 del 1974 entrava in vigore pochi mesi prima dell'emanazione della direttiva 74/561/CEE, del Consiglio, del 12 novembre 1974, disciplinante l'accesso alla professione di autotrasportatore.

I principi ispiratori della politica della Comunità europea in materia di trasporti, in quanto tesi ad una completa liberalizzazione del mercato, vanno nella direzione diametralmente opposta rispetto a quelli che hanno ispirato il nostro legislatore. La Comunità europea distingue, infatti, tra l'accesso alla professione e l'accesso al mercato, prevedendo un rigido controllo qualitativo delle imprese all'atto dell'accesso alla professione.

Queste devono infatti possedere requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e capacità professionale.

Una volta dimostrato il possesso di tali requisiti, le imprese devono poter essere libere di accedere al mercato senza ulteriori intralci (nessuna selezione quantitativa quindi, per l'accesso al mercato dei trasporti).

Corollario di questa politica, sono le norme che hanno abolito qualsiasi contingentamento per i trasporti infracomunitari, la progressiva liberalizzazione del cabotaggio terrestre, la liberalizzazione da qualsiasi contingente o autorizzazione dei percorsi stradali di un trasporto combinato, la liberalizzazione del noleggio di veicoli industriali, l'eliminazione di qualsiasi tariffazione nei trasporti infracomunitari.

Tale discordanza tra le norme contenute nella legge n. 298 del 1974 e la normativa CEE, da una parte rende il nostro Paese inadempiente nei confronti della Comunità, e dall'altra pone le nostre imprese in una posizione di netto svantaggio nei confronti dei concorrenti comunitari, liberi dalle pastoie burocratiche che ingessano l'attività degli operatori italiani.

È una posizione di svantaggio destinata, peraltro, ad aggravarsi tra qualche anno, quando il cabotaggio terrestre sarà completamente liberalizzato.

La legge 10 ottobre 1990, n. 287, tende alla tutela della libertà di concorrenza e di mercato, attribuendo tra l'altro all'Autorità tutoria - di cui agli articoli 10 e seguenti della stessa legge - il potere di evidenziare e segnalare al Parlamento e al Governo i casi di particolare rilevanza, nei quali, norme di legge o di regolamenti o provvedimenti amministrativi di carattere generale determinino distorsioni della concorrenza o del corretto funzionamento del mercato.

Orbene, la suddetta autorità ha segnalato al Parlamento proprio la legge n. 298 del 1974 sostenendo che il regime di contingentamento delle autorizzazioni e la disciplina tariffaria sono in netto contrasto con la tutela della libertà di concorrenza e di mercato (v. la lettera del 24 maggio 1993).

Il Senato della Repubblica, nella seduta del 25 maggio 1993, in occasione della conversione in legge del decreto-legge n. 82 del 1993 ha approvato un ordine del giorno che invitava il Governo a riformulare le norme che disciplinano l'autotrasporto in modo tale da eliminare quelle in contrasto con le finalità perseguite dalla citata legge n. 287 del 1990.

In occasione dell'ultima vertenza sull'autotrasporto, il Governo si è impegnato a sottoporre al Parlamento una riforma della legge n. 298 del 1974, conforme alla normativa comunitaria.

La presente proposta di legge tende ad armonizzare la disciplina italiana agli orientamenti europei, anche in considerazione del progressivo aumento del contingente annuale di autorizzazioni comunitarie per il cabotaggio terrestre, che sfocerà nel 1998 nella completa liberalizzazione dei trasporti all'interno dei singoli Stati della Comunità.

A partire da tale data, i vettori di ciascuno Stato membro della Comunità potranno effettuare trasporti interni in qualsiasi Stato membro, onde consentire alle imprese italiane di affrontare il Mercato unico con strutture adeguate.

È per questo che la presente proposta di legge tende:

a) a garantire in un'economia di mercato, la crescita delle imprese di autotrasporto in grado di affrontare la concorrenza straniera;

b) a favorire l'esodo di quelle imprese monoveicolari che intendano ritirarsi dal mercato;

c) a incentivare lo sviluppo delle piccole imprese attraverso la formazione di cooperative;

d) a prevedere opportune regole di salvaguardia in caso di conclamata crisi del settore.

Inoltre:

introduce una classificazione dei veicoli destinati al trasporto di cose che integra quella prevista dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (nuovo codice della strada);

definisce l'autotrasporto di cose in conto proprio in maniera conforme alle disposizioni comunitarie;

tende a disciplinare l'autotrasporto di cose in conto proprio in maniera tale che, da una parte, sia garantito che gli interessati possano utilizzare tutti i veicoli di cui hanno necessità per soddisfare le esigenze dell'attività principale e, dall'altra, siano evitati eventuali abusi;

introduce, come già praticato ampiamente negli altri Paesi della CE, l'attività di locazione senza conducente di veicoli destinati al trasporto di cose per conto terzi.

Le norme comunitarie, del resto, liberalizzano la locazione dei veicoli destinati al trasporto di cose all'interno della Comunità.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I

PRINCÌPI GENERALI

Art. 1.

1. I veicoli destinati al trasporto di cose si intendono adibiti:

a) ad uso proprio quando sono utilizzati per l'autotrasporto di cose in conto proprio;

b) ad uso terzi quando sono utilizzati per:

1) autotrasporto di cose per conto di terzi;

2) locazione senza conducente;

3) noleggio con conducente.

CAPO II

AUTOTRASPORTO IN CONTO PROPRIO

Art. 2.

1. Il trasporto di cose in conto proprio è quello eseguito da persone fisiche o giuridiche, enti privati o pubblici, qualunque sia la loro natura, per esigenze proprie, quando concorrano le seguenti condizioni:

a) il trasporto avvenga con mezzi di proprietà, o in usufrutto, di chi esercita il trasporto, o da questi acquistati con patto di riservato dominio, ovvero presi in locazione con facoltà di acquisto ed i preposti alla guida ed alla scorta dei veicoli, se non esercitata personalmente dal titolare della licenza di cui all'articolo 3, risultino lavoratori dipendenti o equiparati;

b) le merci trasportate appartengano all'impresa o siano state da essa vendute, acquistate, date o prese in affitto, prodotte, estratte, trasformate o riparate;

c) il trasporto serva a far affluire le merci all'impresa, o a spedirle dall'impresa o, per esigenze aziendali, all'esterno dell'impresa stessa;

d) il trasporto costituisca soltanto un'attività accessoria nell'ambito di tutte le attività dell'impresa.

2. In caso di guasto di breve durata del veicolo normalmente utilizzato dall'impresa, il trasporto può essere effettuato con un veicolo preso in locazione senza conducente, previa comunicazione all'ufficio provinciale della motorizzazione civile che ha rilasciato la licenza.

3. Una copia del contratto di locazione di cui al comma 2 deve essere conservata durante il trasporto.

4. L'ufficio provinciale della motorizzazione civile può effettuare eventuali controlli anche successivamente alla esecuzione dei trasporti.

5. Chiunque esegua il trasporto di cose in conto proprio senza essere munito della licenza di cui all'articolo 3 è punito con la reclusione fino a sei mesi o con la multa da lire 1.000.000 a lire 4.000.000.

6. Se l'illecito di cui al comma 5 viene accertato durante l'esecuzione del trasporto, si procede al sequestro del veicolo e della merce.

7. L'accertamento dell'esercizio abusivo dell'attività di autotrasporto di cose in conto proprio ha come effetto la cancellazione dall'elenco di cui all'articolo 15 e l'interessato non può essere riscritto se non dopo che siano trascorsi due anni dalla sua cancellazione.

Art. 3.

1. L'impresa che intenda esercitare l'autotrasporto di cose in conto proprio con veicoli di massa complessiva superiore ai 6.000 kg deve presentare all'ufficio provinciale della motorizzazione civile del luogo

in cui ha sede, apposita domanda dalla quale risultino il numero e la massa complessiva di ciascuno dei veicoli per i quali si chiede l'autorizzazione, nonché la documentazione necessaria a dimostrare l'esigenza di trasporto.

2. L'ufficio provinciale della motorizzazione civile rilascia all'impresa richiedente, entro trenta giorni dalla presentazione della domanda, una licenza nella quale sono elencate le cose che possono essere trasportate.

3. Una copia conforme della licenza di cui al comma 2, rilasciata dallo stesso ufficio provinciale della motorizzazione civile, deve trovarsi a bordo del veicolo.

4. Il regolamento, di cui all'articolo 24, stabilisce la documentazione da allegare alla domanda per il rilascio della prima licenza e per le eventuali variazioni del suo contenuto.

CAPO III

AUTOTRASPORTO DI COSE PER CONTO DI TERZI

Art. 4.

1. Esercita l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi l'imprenditore che si obbliga a prestare, dietro corrispettivo, i servizi di autotrasporto di cose commissionati dal committente.

Art. 5.

1. Le imprese che intendono esercitare l'autotrasporto di cose per conto di terzi devono dimostrare all'ufficio provinciale della motorizzazione civile della provincia in cui hanno la sede principale di essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a) onorabilità;
- b) capacità finanziaria;
- c) capacità professionale.

2. La capacità professionale è accertata da apposite commissioni di esame istituite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione presso ogni direzione provinciale della motorizzazione civile, composte esclusivamente da funzionari della pubblica amministrazione e da docenti.

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, determina in armonia con le norme comunitarie, l'accesso alla professione, stabilendo:

a) i criteri per accertare i requisiti di onorabilità, capacità finanziaria, e capacità professionale, di cui al comma 1;

b) i criteri e le modalità di accertamento del permanere di tali requisiti nelle imprese esercenti l'attività di autotrasporto di cose per conto terzi;

c) i criteri di riconoscimento dell'accesso alla professione ottenuta in altro Stato membro della Comunità europea.

4. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, sono stabiliti l'ammontare dei gettoni di presenza da corrispondere ai membri delle commissioni di cui al comma 2.

5. Con il decreto di cui al comma 4 è altresì stabilito l'importo della tassa da versare da parte di ciascun candidato per essere ammesso a sostenere l'esame di accertamento della capacità professionale.

Art. 6.

1. All'impresa in possesso dei requisiti di cui all'articolo 5 è rilasciata dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile della provincia in cui l'impresa ha sede principale, un'autorizzazione all'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi con veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 6.000 kg.

2. I veicoli di cui al comma 1 devono essere in disponibilità dell'impresa, intendendosi come disponibili i veicoli in proprietà o in usufrutto del richiedente l'autorizzazione, o da questi presi in locazione

con facoltà di acquisto ovvero acquistati con patto di riservato dominio.

3. L'ufficio provinciale della motorizzazione civile della provincia di immatricolazione del veicolo rilascia una copia conforme dell'autorizzazione, che deve accompagnare il veicolo.

4. Qualora l'immatricolazione avvenga in provincia diversa da quella in cui l'impresa ha sede principale, il rilascio della copia conforme è condizionata all'esibizione dell'autorizzazione originale. Tale copia deve accompagnare il veicolo.

Art. 7.

1. La perdita di anche uno solo dei requisiti di cui all'articolo 5, comporta la revoca dell'autorizzazione prevista dall'articolo 6 da parte dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile che l'ha rilasciata.

2. L'impresa può riottenere l'autorizzazione qualora dimostri di essere nuovamente in possesso dei requisiti di cui all'articolo 5.

Art. 8.

1. Chiunque esercita l'attività di cui all'articolo 4, senza aver ottenuto l'autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi di cui all'articolo 6, è punito con la reclusione fino a sei mesi, o con la multa da lire 1.000.000 a lire 4.000.000.

2. In caso di flagranza si procede al sequestro del veicolo e della merce.

3. Con la sentenza di condanna può essere disposta l'interdizione dalla professione da tre mesi a due anni.

4. Le sanzioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano ai soggetti che esercitano professionalmente l'autotrasporto di merci per conto di terzi con veicoli immatricolati ad uso proprio.

Art. 9.

1. Le imprese che esercitano attività di autotrasporto di cose per conto di terzi o di

locazione senza conducente esclusivamente con veicoli di massa complessiva non superiore a 6.000 kg possono ottenere l'immatricolazione di tali veicoli ad uso di terzi, a condizione che dimostrino l'avvenuta iscrizione, anche in via provvisoria, alla camera di commercio, industria, artigianato, agricoltura, per l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi, o per attività di locazione senza conducente.

2. Le imprese di cui al comma 1 sono esentate dalla dimostrazione del possesso dei requisiti di cui all'articolo 5.

Art. 10.

1. Le imprese esercenti attività di locazione di veicoli senza conducente possono impiegare per tale attività veicoli destinati al trasporto di cose e immatricolati ad uso di terzi, anche se di massa complessiva superiore a 6.000 kg.

2. Il regolamento di cui all'articolo 24 stabilisce le condizioni in base alle quali le persone fisiche e le persone giuridiche possono esercitare l'attività di locazione con veicoli di massa complessiva superiore ai 6.000 kg, nonché le caratteristiche del documento che deve accompagnare tali veicoli.

Art. 11.

1. È consentita la locazione di veicoli fra imprese autorizzate all'autotrasporto di cose per conto di terzi ai sensi dell'articolo 6.

Art. 12.

1. È consentito, fra le imprese autorizzate al trasporto di cose per conto di terzi, il noleggio con conducente di autoveicoli a condizione che il relativo contratto sia stipulato per iscritto e contenga le seguenti clausole:

a) devono essere indicate espressamente le date di inizio e di fine del contratto che non può essere tacitamente prorogato;

b) il conducente deve essere lavoratore alle dipendenze dell'impresa noleggiatrice ovvero titolare o contitolare della stessa;

c) la responsabilità vettoriale per perdita o avaria della merce è posta a carico dell'impresa che prende a noleggio l'autoveicolo;

d) l'impresa che ha preso a noleggio l'autoveicolo con conducente risponde nei confronti del mittente di ogni azione dolosa o colposa del conducente che provochi la perdita o l'avaria della merce, salvo diritto di rivalsa ai sensi delle disposizioni contenute nel codice civile.

2. All'impresa che noleggia ed all'impresa che prende a noleggio l'autoveicolo con conducente senza rispettare quanto previsto alle lettere a) e b) del comma 1, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.000.000 a lire 4.000.000.

Art. 13.

1. In caso di crisi nel settore dei trasporti di merci su strada, si applicano le disposizioni del regolamento CEE n. 3916/90 del Consiglio del 21 dicembre 1990.

2. In applicazione di tali norme, ed espendo la procedura da esse prevista, il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dell'industria, commercio e dell'artigianato, adotta uno o più decreti diretti a limitare l'aumento dell'attività delle imprese iscritte nel registro di cui all'articolo 15 e a prevedere restrizioni all'accesso al mercato di nuove imprese, nonchè a prevedere forme di disciplina tariffaria in virtù di accordi collettivi conclusi tra le associazioni delle imprese esercenti l'autotrasporto di cose per conto di terzi e le associazioni di committenti.

3. Nell'ambito degli accordi collettivi di cui al comma 2, ovvero con accordi diretti, le associazioni delle imprese esercenti l'autotrasporto di cose per conto di terzi possono prevedere tariffe e condizioni particolari per i contratti da stipularsi fra le stesse imprese di trasporto.

Art. 14.

1. Chiunque non osservi le condizioni e le tariffe di trasporto previste dagli articoli 13 e 22 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.000.000 a lire 4.000.000 per ciascuna violazione.

2. La sanzione di cui al comma 1 si applica congiuntamente a chi è tenuto al pagamento del trasporto ed al vettore.

3. Chiunque commetta, con una sola azione od omissione, più violazioni della stessa disposizione soggiace alla sanzione di cui al comma 1, aumentata sino al triplo.

4. Alla stessa sanzione di cui al comma 3 soggiace anche chi con più azioni od omissioni, esecutive di un medesimo disegno posto in essere per violare quanto previsto al comma 1, commette, anche in tempi diversi, più violazioni della stessa.

Art. 15.

1. Presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile sono tenuti tre separati registri nei quali sono iscritte rispettivamente le imprese esercenti autotrasporti di cose in conto proprio, quelle esercenti trasporti per conto di terzi e quelle che esercitano la locazione dei veicoli senza conducente. Tali registri sono pubblici.

2. I dati relativi alle imprese che devono essere indicati nei registri di cui al comma 1, sono stabiliti dal regolamento di cui all'articolo 24.

CAPO IV

DISPOSIZIONI VARIE E TRANSITORIE

Art. 16.

1. Alle società cooperative, costituite da imprese artigiane di autotrasporto di cose

per conto di terzi successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge, che sostituiscono i veicoli in disponibilità con veicoli rispondenti alle caratteristiche di cui alle direttive 88/77/CEE, del Consiglio, del 3 dicembre 1987 e 91/542/CEE, del Consiglio, del 1° ottobre 1991, è concessa per il periodo di un biennio a partire dalla data di costituzione, la fiscalizzazione totale degli oneri sociali dovuti per i soci dipendenti.

2. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, gli oneri previdenziali ed assistenziali, per i lavoratori dipendenti con la qualifica di conducente per autotreni che effettivamente svolgono tale mansione presso aziende autorizzate ad esercitare l'autotrasporto di cose per conto di terzi, sono ridotti del 50 per cento.

Art. 17.

1. Per le finalità previste dall'articolo 9 della legge 5 febbraio 1992, n. 68, a favore degli imprenditori la cui autorizzazione all'autotrasporto di cose per conto di terzi sia relativa ad autoveicoli di massa complessiva superiore a 18.000 kg e che abbiano in disponibilità alla data di entrata in vigore della presente legge il relativo rimorchio, è stanziata, per ciascuno degli anni dal 1996 al 2000 la somma di lire 100 miliardi annue.

Art. 18.

1. Fino al 30 giugno 2000 le imprese di autotrasporto per conto di terzi, costituite dopo la data di entrata in vigore della presente legge, non possono ottenere immatricolazioni per rimorchi o semirimorchi.

2. La disposizione di cui al comma 1 non è applicabile alle nuove imprese che risultano da trasformazioni, fusioni, cessioni di aziende o di rami di aziende, e, in ogni caso, da tutte quelle operazioni che non hanno per effetto un aumento della capacità di trasporto.

3. Fino al termine di cui al comma 1, le imprese già autorizzate da almeno cinque

anni al trasporto di cose per conto di terzi possono aumentare annualmente del 30 per cento il proprio parco veicolare, con arrotondamento all'unità superiore delle frazioni di unità.

Art. 19.

1. Fino al 30 giugno 2000, possono essere immatricolati senza limiti e condizioni a favore di imprese che siano in possesso dei requisiti di cui all'articolo 5 e che esercitino i trasporti combinati, veicoli trattori isolati destinati esclusivamente al trasporto combinato.

2. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le caratteristiche della targa di identificazione dei trattori di cui al comma 1, che, comunque, deve consentire il controllo affinché tali trattori non siano utilizzati per il traino ai semirimorchi non destinati al trasporto combinato.

Art. 20.

1. A chiunque traina semirimorchi, non utilizzati per il trasporto combinato, con trattori immatricolati con la targa di cui al comma 2 dell'articolo 19, si applicano le sanzioni previste all'articolo 8.

Art. 21.

1. È esente da qualsiasi contingentamento o autorizzazione l'immatricolazione di veicoli rimorchiati a favore di imprese autorizzate al trasporto di cose per conto di terzi o munite di licenza in conto proprio.

2. È ammessa l'intercambiabilità dei veicoli rimorchiati esclusivamente fra le imprese autorizzate al trasporto di cose per conto di terzi.

Art. 22.

1. Fino al 30 giugno 2000 le tariffe obbligatorie, di cui al titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, sono sostituite da accordi stipulati in analogia a quanto previsto all'articolo 13 della presente legge.

2. Ove non sia possibile stipulare gli accordi di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione, dopo aver esperito un tentativo di mediazione, fissa, con proprio decreto, le tariffe obbligatorie.

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 23.

1. Sono esclusi dall'applicazione della presente legge:

a) gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose in dotazione fissa alle Forze armate, ai corpi armati dello Stato, al Corpo dei Vigili del fuoco, alla Croce rossa italiana ed al Corpo forestale dello Stato, muniti delle particolari targhe di riconoscimento;

b) gli autoveicoli di proprietà dell'amministrazione dello Stato, delle regioni, dei comuni, delle province e dei loro consorzi, destinati esclusivamente al trasporto di cose necessarie al soddisfacimento delle esigenze interne di tali amministrazioni;

c) gli autoveicoli di proprietà delle rappresentanze diplomatiche e consolari degli Stati esteri, adibiti al trasporto di cose necessarie all'esercizio delle loro funzioni, a condizione di reciprocità di trattamento negli Stati rispettivi. Tale condizione non è richiesta nel caso di Stati esteri membri della Comunità europea;

d) gli autocarri-attrezzi di ogni genere, le autopompe, le autoinnaffiatrici stradali e tutti gli altri autoveicoli speciali non adibiti al trasporto di cose e che, a giudizio del Ministero dei trasporti e della navigazione -

Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, siano da considerarsi esclusivamente quali mezzi d'opera;

e) gli autoveicoli adibiti al servizio pubblico di linea per trasporto di viaggiatori, autorizzati anche al trasporto di effetti postali, pacchi agricoli e merci a collettame, in servizio di collegamento con le ferrovie e tranvie e, ove questo manchi, al trasporto dei bagagli e pacchi agricoli.

Art. 24.

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge è approvato, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri il regolamento di esecuzione della legge stessa a norma dell'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400.

Art. 25.

1. È abrogata la legge 6 giugno 1974, n. 298, nonché ogni altra norma in contrasto o incompatibile con la presente legge.

Art. 26.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 200 miliardi per ciascuno degli anni 1996, 1997 e 1998, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1996-1998, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1996, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro.

2. Il Ministro del tesoro, è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.