

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 17

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati FORTUNA, CALDORO

Presentata il 20 giugno 1979

Modificazioni alla legge 6 giugno 1974, n. 298, sull'istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e altro

ONOREVOLI COLLEGHI! — Tre sono le motivazioni di base sulla indispensabile necessità delle proposte modificazioni ed integrazioni della legge 6 giugno 1974, n. 298:

1) la complessità della legge stessa onde la necessità di alleggerimento del testo, per renderlo più comprensibile, e di semplificazione delle procedure e delle documentazioni in essa previste;

2) la necessità di realizzare un miglior coordinamento con la legge 5 maggio 1976, n. 313, applicata prima anche se varata dopo, tenendo conto dei fortemente variati rapporti tra portata utile e peso complessivo a pieno carico degli autoveicoli introdotto per effetto della nuova normativa.

La legge 5 maggio 1976, n. 313, è, invero, tutta imperniata sul peso complessivo a pieno carico degli autoveicoli nel mentre la legge n. 298 è tutta centrata sulla portata utile degli autoveicoli.

Essendo variato tale rapporto per effetto della legge 5 maggio 1976, n. 313, ed essendo destinato a variare ulteriormente in futuro per effetto del progresso tecnico, è opportuna e necessaria la utilizzazione per la legge n. 298 dello stesso parametro della legge n. 313, che è quello del peso complessivo a pieno carico: e ciò per l'armonizzazione tra le due leggi;

3) l'adeguamento alla normativa CEE, in materia di accesso alla professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi (direttiva 74/561 del 12 novembre 1974).

L'esperienza del primo anno di applicazione della legge n. 298 ha dimostrato la grave difficoltà determinatasi in sede applicativa della legge per la particolare complessità delle procedure e per la inadeguatezza delle strutture necessarie per gestirla.

La legge n. 298 prescrivendo la preliminarità della iscrizione all'albo degli autotrasportatori ha spezzato in due fasi lo

accertamento dei requisiti soggettivi e la verifica della sussistenza dei requisiti oggettivi per poter immatricolare qualsiasi veicolo, ed ha così sovraccaricato gli uffici della motorizzazione civile e dei trasporti con la concessione di compiti prima non esistenti.

Da ciò l'allungamento oltre ogni limite accettabile dei tempi burocratici (in molti casi fino a nove o dieci mesi) e il senso di precarietà ed incertezza che accompagna tutta questa fase istruttoria, oltre il danno emergente ed il lucro cessante per il trasportatore, impossibilitato ad utilizzare il veicolo e non in grado di prevedere se e quando potrà avvalersi dell'automezzo già acquistato e per il quale si è già impegnato finanziariamente con la sottoscrizione di titoli cambiari.

Analoga incertezza ed aggravio di rischio si è determinato a livello di rete distributiva, enti finanziatori ed assicurativi, giacché la garanzia dell'assolvimento delle obbligazioni contrattuali è essenzialmente legata all'effettivo utilizzo del veicolo.

Tenuto conto che quattro vendite su cinque avvengono con permuta dell'auto-veicolo usato, questo allungamento dei tempi burocratici per l'immatricolazione del nuovo veicolo comporta altresì l'impossibilità di effettuare la valutazione di detti veicoli usati soggetti a degradamento per effetto dell'ulteriore utilizzo ed a variazioni imprevedibili di valore commerciale in relazione alle condizioni del mercato dell'usato al momento della effettiva consegna del veicolo da sostituire.

Il grave rallentamento dell'attività di vendita è attestato dai dati immatricolativi che nei primi nove mesi dell'esercizio 1978 denunciano una flessione superiore al 30 per cento nei confronti dell'analogo periodo del decorso esercizio, con punte fino al meno 45 per cento per i veicoli di maggior tonnellaggio, più condizionati dalla nuova normativa per effetto delle modificazioni tecniche introdotte dalla legge n. 313 (aumento dei pesi complessivi massimi autorizzati, aumento delle portate utili anche a parità di peso complessivo) e perché in maggior misura utilizzati per trasporto conto terzi.

Sono intuitive le ulteriori conseguenti difficoltà in cui versano pure le industrie costruttrici di veicoli industriali su cui gravano la contrazione dell'attività produttiva e l'incertezza per le proprie programmazioni industriali.

Il nesso di causalità tra la contrazione della domanda e lo stato di disagio e di incertezza determinatosi nel settore, conseguenza dei condizionamenti imposti dalla normativa della legge n. 298, è dimostrato dalla stessa entità della flessione sopra denunciata che non trova riscontro né nell'andamento economico generale del paese né nelle analoghe situazioni di settore in atto sugli altri mercati europei.

Per questi motivi si ritiene necessario svincolare — allo stato — l'iscrizione all'albo dalla possibilità di esercitare l'attività di autotrasporto per conto di terzi, rimuovendo quello che oggi si rivela come un grave impedimento, ma incoraggiando ugualmente le aziende a richiedere l'iscrizione all'albo in considerazione di altri vantaggi e dando in tal modo tempo alla pubblica amministrazione di predisporre — con l'indispensabile gradualità — adeguate strutture e sperimentarne, altresì, la efficienza.

Quando tutto ciò sarà stato realizzato sarà comunque possibile rendere l'iscrizione all'albo condizione necessaria per l'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi.

In considerazione di quanto sopra, fin da ora alle aziende in possesso dei requisiti prescritti viene riconosciuto il diritto di richiedere l'iscrizione all'albo.

L'altra modifica introdotta riguarda poi il soggetto economico, non più restrittivamente definito come « persona fisica o giuridica », ma, in linea con la realtà di fatto che si sta determinando nel settore, e con il criterio adottato anche nella direttiva CEE, inteso nel senso più ampio e multicomprendivo di « azienda », in grado di includere — oltre al singolo trasportatore — qualsiasi associazione o gruppo di persone, con o senza personalità giuridica, con o senza scopo di lucro, nonché qualsiasi organismo dipendente dalla autorità pubblica « (direttiva CEE n. 74/561 del 12

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

novembre 1974 pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee N. L. 308-18 del 19 novembre 1974) ».

Vengono in tal modo comprese tutte le varie forme associative esistenti, o in via di costituzione anche in Italia: Cooperative, consorzi di imprese o di cooperative, aziende municipalizzate ed ogni altra forma associativa ad essa equiparabile, in piena linea col disposto dell'articolo 2555 del codice civile che qualifica la azienda « come il complesso dei beni organizzati dall'imprenditore per l'esercizio dell'impresa ».

Pertanto in tutti gli articoli in cui è detto « impresa » tale denominazione deve intendersi modificata in « azienda ».

Articoli 3 e 4. — In merito alla proposta integrazione degli articoli 3 e 4 è da rilevare che la composizione del Comitato centrale albo ha opportunamente consentito ampia presenza di qualificati rappresentanti della pubblica amministrazione e dell'esercizio dell'autotrasporto mentre non prevedeva la presenza anche di esperti del settore delle industrie nazionali costruttrici di veicoli per trasporto merci.

In analogia con la composizione dei Comitati provinciali, ove era stata prevista la presenza di un esperto, è apparso opportuno che del Comitato centrale facciano parte anche due esperti di tale settore onde l'emendamento agli articoli 3 e 4 della legge.

Articolo 13. — In merito alle proposte modificazioni di questo articolo è da rilevare che l'articolo 13, farraginoso, complesso, ma al tempo stesso carente per quanto riguarda il requisito della capacità professionale, andava riscritto in maniera più semplice e nello stesso tempo articolata in modo da divenire più comprensibile.

Per esigenze di coordinamento con l'articolo 1 modificato occorre distinguere i requisiti e condizioni per l'iscrizione all'albo da quelli per l'esercizio della professione di autotrasportatore.

Onde gli emendamenti che hanno comportato la semplificazione dell'articolo 13

stesso, ed il rinvio della ulteriore normativa prevista al successivo articolo 40-bis, con l'introduzione ivi del requisito della capacità professionale, le cui modalità di acquisizione, e di attestazione da parte della pubblica amministrazione, sono state dettagliatamente specificate nell'apposito articolo 40-ter.

Rif. Direttiva CEE citata.

Rif. Parere Commissione CEE 23 dicembre 1977.

Articolo 17. — In merito alle modificazioni proposte all'articolo 17 è da rilevare che alle denunciate difficoltà di funzionamento degli albi provinciali, per carenze di strutture, si accompagna in molti casi il ritardo nelle decisioni sulle domande di iscrizione, nell'istruttoria delle pratiche, nelle notificazioni agli interessati dei provvedimenti o delle richieste di ulteriore documentazione occorrente.

È facilmente prevedibile che tale situazione si ripeterà anche per le domande di abilitazione ai trasporti eccezionali allorquando tale istituto sarà reso operante.

È noto come i compiti istruttori siano stati attribuiti in parte alla segreteria dell'albo e in parte alle regioni, con facoltà di subdelega alle provincie, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 616.

La decisione sulle domande di iscrizione e di abilitazione è stata invece demandata ai Comitati provinciali.

A fronte di tale molteplicità di enti che intervengono nel complesso *iter* burocratico si poneva dalla legge la fissazione di un unico termine indifferenziato che in pratica si è rivelato non perentorio e di fatto prorogabile mediante il ricorso, da parte degli uffici preposti, a generiche e reiterate eccezioni di incompletezza della documentazione a corredo delle domande.

Onde la necessità prima di semplificazione e poi di statuizione di termini rigidi e perentori rispettivamente per l'espletamento della fase istruttoria e l'emissione della decisione.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Ciò risponde altresì alla finalità pratica di garantire la massima periodicità delle riunioni ed il puntuale funzionamento dei Comitati provinciali.

Articolo 18. — In merito alla modificazione proposta dell'articolo 18 è da rilevare che è stato soppresso l'obbligo dell'indicazione dell'acquirente in caso di alienazione perché ininfluente agli effetti delle finalità perseguite dall'albo, che deve annotare le variazioni di ciascuna azienda iscritta.

Articolo 19. — Nell'articolo 19 è stata soppressa la dizione « quando sia in corso una procedura di » fallimento, e sostituita con l'altra « quando sia stato dichiarato » il fallimento, in quanto la semplice proposizione di un ricorso di fallimento, notoriamente divenuto mezzo per sollecitare un debitore al pagamento, non configura di per sé giusta ragione di sospensione o cancellazione dall'albo.

All'articolo 20, per esigenze di coordinamento del testo modificato della legge la dizione « del predetto articolo » è stata sostituita con l'altra « dell'articolo 40-bis ».

All'articolo 21, con le modifiche di cui alla presente legge l'esercizio dell'autotrasporto viene legato al possesso di apposite autorizzazioni.

L'iscrizione all'albo è autonomo diritto riconosciuto alle aziende che potranno così usufruire dei particolari vantaggi connessi (vedi articolo 40-bis).

Pertanto è necessario prevedere due distinti dispositivi sanzionatori, l'uno direttamente riferito alla fruizione dell'autorizzazione, l'altro alla comminatoria di particolari provvedimenti connessi all'esercizio del diritto di iscrizione all'albo.

Per maggior chiarimento, pertanto, la intestazione del presente articolo è stata modificata in « Effetti delle sanzioni disciplinari », nel mentre la precedente formulazione dell'articolo 21 è stata riscritta

nell'odierno articolo 21, che comprende i provvedimenti a carico delle aziende, e nell'articolo 43-bis, di nuova introduzione, che comprende invece i casi nei quali le aziende incorrono in sanzioni disciplinari.

Articolo 22. — La modifica puramente formale, dell'articolo 22 è conseguenza della variazione apportata al precedente articolo 13 ed alla introduzione del nuovo articolo 40-bis.

Articolo 25. — Le modifiche all'articolo 25 sono dovute ad esigenze di coordinamento con l'articolo 1 nella nuova formulazione.

Articolo 26. — L'articolo 26 configura una fattispecie direttamente connessa allo esercizio dell'attività di autotrasportatore di cose per conto terzi che, ai sensi della presente legge, viene subordinato al possesso delle prescritte autorizzazioni. Perciò le modifiche introdotte nel testo.

Peraltro questo articolo dovrebbe trovare più opportuna collocazione in successione agli appositi articoli riguardanti il dispositivo sanzionatorio riferito all'esercizio dell'attività.

Articolo 30. — Il primo comma dell'articolo 30 è stato modificato per renderne il testo più aderente alla realtà di fatto e di diritto ben rappresentata nell'articolo 26 lettere *d*), *e*), *f*), *g*), *h*) e *i*) del testo unico (codice della strada) approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nonché nello stesso regolamento ai titoli II e IV, della legge n. 298, articolo 2, su conforme parere del Consiglio di Stato.

Era inoltre opportuna tale modificazione per introdurre la necessaria limitazione ai veicoli superiori ad un certo tonnello stabilita dalla ripetuta direttiva CEE, più volte citata.

Ciò ha comportato inoltre la soppressione del punto *h*) del precedente articolo divenuto pleonastico, dato che, per definizione, i veicoli per trasporto promiscuo di persone e cose non possono eccedere il li-

mite di peso complessivo a pieno carico di 35 quintali.

Peraltro con tale eliminazione non si preclude la possibilità di iscrizione all'albo anche alle aziende che hanno nella propria disponibilità automezzi per trasporto promiscuo, possibilità che nella precedente formulazione non era invece consentita.

Articolo 31. — All'articolo 31 è stato necessario introdurre una integrazione. Invero, la sempre maggiore diffusione anche nel nostro paese, verificatasi negli ultimi anni, della locazione con facoltà di compra (*leasing*), intesa essenzialmente come formula finanziaria, imponeva risanare una lacuna insita nella legge 298, anche perché fino al 1972 la formula finanziaria in parola non era ammessa per i veicoli industriali con portata utile superiore ai 25 quintali.

L'aggiunzione di « familiari e mandatarî » accanto ai lavoratori dipendenti, si giustifica essendo questi abituali coadiutori del proprietario dell'azienda soprattutto nel caso delle piccole aziende artigiane.

Articolo 32. — All'articolo 32, l'inciso « con veicoli eccedenti i limiti di portata utile legale o peso complessivo a pieno carico di cui al primo comma dell'articolo 30 » si rende necessario per esigenze di coordinamento col detto articolo; sono peraltro motivate le ragioni dell'esclusione dei veicoli fino a 35 quintali di portata utile e fino a 60 quintali di peso complessivo a pieno carico, in conformità della esclusione prevista per tali veicoli nella normativa CEE.

La precedente impostazione in materia di licenze (ed autorizzazioni) comportava l'istituzione del titolo unico, rilasciato all'azienda, per un tonnellaggio globale risultante dalla somma dei tonnellaggi dei singoli veicoli in disponibilità dell'azienda, in luogo delle singole licenze per ciascun veicolo, come previsto dalla legge 1349 del 20 giugno 1935 ed in genere dalle analoghe normative in vigore negli altri paesi.

Tale impostazione, apparentemente semplificatrice, determina in pratica non lievi inconvenienti ed inutili appesantimenti.

Infatti ogni veicolo deve essere obbligatoriamente accompagnato da una documentazione che attesti il possesso, da parte dell'azienda, del titolo prescritto (licenza) e quest'ultimo dev'essere costantemente aggiornato ad ogni variazione del parco aziendale.

In sostanza ogni veicolo, non potendo essere accompagnato dall'originale dell'unica licenza prevista dalla legge, deve essere munito di un titolo sostitutivo che per essere tale deve necessariamente contenere tutti gli elementi della licenza ed essere equipollente ad essa ad ogni effetto: ciò si realizza mediante le copie autentiche dell'unico originale.

Da tale impostazione deriva un onere iniziale per l'azienda che deve munirsi, oltre che della licenza in originale, di tante copie autentiche quanti sono i veicoli che compongono il suo parco.

In seguito, ad ogni variazione di tale parco (nuovi acquisti, alienazioni, sostituzioni, variazioni d'uso, eccetera), dovrà richiedere l'aggiornamento della licenza e quindi sostituire tutte le copie autentiche.

A parte l'aggravio di lavoro per l'azienda e per la pubblica amministrazione, non è da sottovalutare l'onere economico conseguente e proporzionale non già all'entità della variazione apportata al parco aziendale, ma unicamente al numero dei veicoli che compongono tale parco. In pratica ciò potrebbe costituire remora a regolari avvicendamenti dei parchi ed iniqua discriminazione fra le aziende in termini di costo per operazioni analoghe.

Si pensi ad esempio a quell'azienda con un parco di 100 veicoli che sostituisce un motocarro e deve aggiornare la licenza (o l'autorizzazione) e quindi rinnovare tutta la documentazione relativa: nell'attuale situazione normativa 2 milioni per il veicolo ed oltre mezzo milione per le copie autentiche!

A tali inconvenienti si intende ovviare mediante la modifica introdotta che in parte riprende la prassi prevista dalla legge n. 1349 ed inoltre la migliora mediante la possibilità, prevista nel quinto comma di nuova introduzione, di definire nel regolamento di esecuzione classi di tonnellaggio.

laggio unitario per veicolo, consentendo in tal modo un notevolissimo snellimento burocratico-procedurale nell'occasione delle sostituzioni di veicoli: infatti la sostituzione di un veicolo con altro appartenente alla medesima classe di tonnellaggio, non comporta la necessità di sostituire anche la licenza.

Nei soli casi invece di sostituzione di un veicolo con altro appartenente a diversa classe di tonnellaggio è necessario procedere alla sostituzione pure della licenza.

In ogni caso il collegamento tra la licenza ed il veicolo è assicurato mediante apposita annotazione sulla carta di circolazione intestata all'azienda e riferita al veicolo.

Le notevoli semplificazioni introdotte consentono altresì di ridurre il carico operativo per le commissioni provinciali ponendole in condizioni di emettere le loro decisioni entro il termine di 30 giorni, introdotto con l'attuale modificazione, per allinearle a quello analogo assegnato ai comitati provinciali per l'albo per le decisioni sulle domande di autorizzazioni al conto terzi.

Articolo 35. — Nell'articolo 35 è sembrato opportuno attenuare l'eccessiva rigidità della formulazione della norma, certamente non rispondente nella stesura allo spirito della legge, per altro mantenendo ferma la tassatività dell'elencazione sulla licenza delle cose o delle classi di cose da trasportare, ma precisandosi che il trasporto « non occasionale » di cose in essa non comprese è punito a norma del successivo articolo 46.

Oltretutto il regolamento sia all'articolo 10 che all'allegato 2 ha previsto le esigenze di carattere straordinario e non continuativo, strettamente attinenti all'attività per la quale la licenza è stata rilasciata, del trasporto di cose varie da parte del titolare della licenza non comprese tra quelle elencate nella licenza stessa, purché di proprietà del titolare della licenza o da questo prese in comodato o locazione.

Articolo 36. — All'articolo 36 per esigenze di coordinamento con l'intero testo modificato è stato opportuno l'uso al plurale del termine « licenza » e la precisazione che la cancellazione dall'elenco consegue alla revoca di « tutte le licenze ».

Articolo 37. — La modifica dell'articolo 37 è anche essa dovuta alle medesime esigenze di coordinamento.

Articolo 39. — All'articolo 39 la previsione legislativa della sottoscrizione dell'elencazione e della dichiarazione circa le cose trasportate è stata mantenuta per il titolare della licenza, ma estesa ad « un suo delegato » per intuitive esigenze operative, e mantenuta, per altro, per il conducente, per le cose che devono essere da lui prese in consegna.

Articolo 40-bis. — Nell'articolo 40-bis, per necessità di adeguamento alla più volte citata direttiva CEE 74/561 è stata mantenuta la struttura generale dell'articolo, per altro apportando ai singoli punti le necessarie modifiche ed integrazioni.

Si richiama qui pertanto tutto quanto detto ad illustrazione della semplificazione operata nell'articolo 13 e rinvio della ulteriore normativa ai nuovi articoli 40-bis e 40-ter.

Invero la precedente formulazione della legge 298 derivava dai criteri di riferimento, mutuati dalla legge 1349 del 1935, che consideravano necessari, ai fini dell'accesso alla professione di trasportatore, il possesso di « requisiti tecnici, morali ed economici »; mentre la direttiva CEE fa espresso riferimento ad « onorabilità, risorse finanziarie e capacità professionale ».

Orbene se si possono ritenere equipolenti nella sostanza i termini « requisiti morali » ed « onorabilità », questa equivalenza non sussiste comunque tra « requisiti tecnici ed economici » e « risorse finanziarie ».

Il necessario requisito della capacità professionale non era stato invece assolutamente previsto nella legge 298.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Le modifiche apportate sono pertanto le seguenti:

al n. 1, sostituzione del termine « azienda » all'altro « impresa »; e precisazioni che il requisito della cittadinanza italiana non è richiesto per le aziende individuali di uno Stato estero;

al n. 2, è stata riportata la dizione contenuta nella direttiva CEE all'articolo 3 punto 3 mediante la seguente nuova formulazione « disporre di risorse finanziarie necessarie ad assicurare l'avviamento e la buona gestione dell'azienda »; quale prova si è ritenuto opportuno indicare fra i mezzi anche « la dichiarazione bancaria ».

Per altro è stato mantenuto per le aziende artigiane l'esonero dall'onere di questa prova già previsto dall'originario articolo 13 della legge;

al n. 4, si è voluto poi precisare la necessità di un preventivo contratto di assicurazione per l'esercizio dell'autotrasporto, tanto ai sensi dell'articolo 2054 del codice civile, che dell'articolo 1693 del codice civile, relativo alla responsabilità del vettore per perdita ed avaria delle cose oggetto del trasporto.

È stato mantenuto fermo il rinvio al regolamento di esecuzione della indicazione dei massimali assicurativi prescritti.

Poiché con la nuova normativa introdotta si è confermato che l'autotrasporto possa essere esercitato con automezzi di proprietà o in usufrutto, ovvero acquistati con patto di riservato dominio e lo si è esteso anche agli automezzi in disponibilità a titolo di locazione con facoltà di compera (*leasing*), ciò in considerazione della recente diffusione anche in Italia di tale formula finanziaria — è apparso doveroso prevedere la responsabilità per il risarcimento dei danni prodotti dalla circolazione del veicolo invece del proprietario a carico del « locatario con facoltà di compera ».

Onde la necessità della modificazione pure dell'articolo 2054 del codice civile mediante l'aggiunzione al terzo comma dell'articolo stesso, dopo le parole « o

l'acquirente con patto di riservato dominio » delle seguenti parole « o il locatario con facoltà di compera »;

al n. 5 a maggiore precisazione della sua precedente formulazione è stato chiarito che il requisito in oggetto consiste nella titolarità di posizione assicurativa e previdenziale presso gli enti stabiliti dalle norme di legge sulla assicurazione obbligatoria per i dipendenti;

al n. 6 l'iscrizione nei ruoli delle imposte sui redditi, viene opportunamente riferito all'azienda, per necessità di coordinamento;

al n. 7 per ragione di chiarezza l'incapacità ad esercitare uffici direttivi viene riferita ai « titolari di imprese individuali », mantenendosi per altro l'esclusione per i titolari di imprese artigiane;

al n. 8 la più ampia accezione del termine azienda, rispetto a quello di persona fisica o giuridica precedentemente utilizzato, secondo le motivazioni addotte al commento al nuovo articolo 1, consente di farvi rientrare anche enti pubblici e privati non soggetti a procedura di fallimento.

Si è pertanto inclusa nel punto 8 anche la previsione della fattispecie della liquidazione coatta amministrativa;

al punto n. 9 è stato introdotto, in ottemperanza alla normativa CEE, il requisito della capacità professionale le cui modalità di acquisizione e attestazione sono state circostanziate previste all'articolo 40-ter, con rinvio al regolamento per le norme esecutive;

al punto b) è stato quindi previsto, per ragione di semplificazione degli adempimenti, che all'atto della presentazione delle domande per l'ottenimento delle autorizzazioni deve essere fornita immediatamente la prova del possesso dei requisiti di cui ai punti 1 e 3, nel mentre è stato concesso più ampio termine per la prova del possesso degli ulteriori requisiti per tener conto dei possibili ritardi per l'ottenimento delle necessarie certificazioni, come evidenziatosi in fase di prima applicazione della legge.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Articolo 41. — In questo articolo, per ragioni di coordinamento e di armonizzazione con l'articolo 1, e con riferimento alle motivazioni addotte a sostegno delle modifiche apportate all'articolo 32, è stato necessario sostituire il termine « azienda » a quello di « imprenditore », e precisare che l'autorizzazione è riferita a ciascun veicolo adibito all'attività di auto-transporto di cose per conto di terzi.

Il secondo comma è stato modificato per esigenze di uniformazione alla legge 313 per quanto riguarda il parametro tecnico, peso complessivo a pieno carico in luogo della portata utile.

Sempre in riferimento all'evoluzione della normativa tecnica, sancita dalla nuova legge 313, che ha elevato i limiti di peso complessivo a pieno carico rispetto a quelli dell'articolo 33 del testo unico del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nonché dal decreto 31 maggio 1976 che escludeva dal contingentamento gli autoveicoli di portata utile non superiore a 70 quintali, purché di peso complessivo a pieno carico non superiore a 115 quintali, si è mantenuto il contingentamento delle autorizzazioni relative a veicoli con peso complessivo a pieno carico superiore a 115 quintali, ripartendole per altro in due tipi (A e B), per autoveicoli rispettivamente fino a 240 e fino a 440 quintali di peso complessivo a pieno carico.

Ciò allo scopo di agevolare le sostituzioni di veicoli in disponibilità delle aziende a fronte di regolari autorizzazioni con altri veicoli di caratteristiche analoghe e sostanzialmente equipollenti.

Onde l'istituzione di due tipi di autorizzazioni, e la possibilità di sostituzione di 2 autorizzazioni di tipo A con una di tipo B e viceversa, in analogia del resto con la normativa adottata da altri paesi della CEE come ad esempio la Francia.

La competenza per il rilascio delle autorizzazioni entro i medesimi termini stabiliti dall'articolo 17, è stata mantenuta agli uffici provinciali della motorizzazione civile ed il loro ottenimento da parte delle aziende è stato subordinato al

possesso dei requisiti di cui al precedente articolo 40-bis.

È stato altresì stabilito che il numero delle nuove autorizzazioni contingentate venga determinato dal ministro dei trasporti, con le medesime procedure, con cadenza quadrimestrale anziché annuale, per i seguenti motivi:

a) consentire un più tempestivo adeguamento della capacità di trasporto alla domanda;

b) distribuire le nuove autorizzazioni nell'arco dell'anno, evitando nel contempo l'accumulo delle pratiche in un ristretto periodo di tempo;

c) rendere possibile all'industria la programmazione della produzione e della distribuzione sulla base di precise indicazioni, a periodicità opportunamente scaglionate nell'arco dell'anno, anziché dover ricorrere ad ipotesi aleatorie per un orizzonte temporale in pratica non inferiore a 12 mesi.

Si è mantenuta la delega al Ministro dei trasporti per la fissazione dei criteri di riparto, stabilendo per altro che l'iscrizione all'albo costituisca titolo di priorità per le aziende e riservando comunque una aliquota del contingente periodicamente determinato ad aziende di nuova costituzione.

Articolo 43. — Le modificazioni del secondo comma dell'articolo 43 sono dovute alla esigenza di coordinamento con l'articolo 40-bis e quelle del quinto comma per la necessità di equiparare alle società cooperative le altre forme associative ad esse assimilabili (esempio: consorzi di cooperative).

Articolo 43-bis. — L'articolo 43-bis ripete nella sostanza i contenuti dell'articolo 21 della legge n. 298, armonizzandoli per altro con le modifiche introdotte soprattutto in materia di autorizzazioni sempre rilasciate alle aziende ma riferite a singoli veicoli, nonché alla nuova formulazione dell'articolo 21. (Vedasi la relativa motivazione).

Articolo 48. — L'articolo 48 disciplina la decadenza dalle licenze con le relative conseguenze.

Articolo 61. — Questo articolo si riduce all'ultimo capoverso, rispetto alla precedente formulazione.

La legge n. 298 ha avuto un impatto traumatico sul settore dell'autotrasporto soprattutto poiché mirava ad introdurre una disciplina rigorosa e fortemente innovativa in luogo della precedente normativa divenuta inapplicabile e di fatto largamente disattesa.

Con norme transitorie introdotte sia in sede legislativa che amministrativa si è cercato di attenuare questo impatto con risultati apprezzabili ma non sempre tempestivamente raggiunti e comunque sempre limitati nel tempo.

Ciò conferma come una normativa fortemente innovativa e di vasta portata, rispetto alla precedente, richieda un arco di tempo sufficientemente adeguato per la sua piena applicazione.

Precedenti analoghe esperienze, in Italia ed all'estero, fanno ritenere che tale arco di tempo non possa essere inferiore ad un quinquennio. Per tali motivi si è ritenuto opportuno delegare al Ministro dei trasporti la facoltà — durante i primi cinque anni dalla entrata in vigore della legge — di concedere deroghe all'applicazione degli articoli da 39 a 46 e da 53 a 58, della legge n. 298 e successive modificazioni ed integrazioni, nel caso sorgano particolari difficoltà nel settore dell'autotrasporto, in sede di attuazione della legge e per il periodo di tempo strettamente necessario al superamento delle stesse.

In materia di facoltà di concedere deroghe, in sede di prima applicazione di una nuova normativa, esistono vari precedenti tra cui il Regolamento CEE n. 2827/77 del 12 dicembre 1977 il cui articolo 2 accorda espressamente ai singoli Stati membri le accennate potestà derogatorie durante i primi cinque anni della entrata in vigore.

Le proposte modificazioni ed integrazioni della legge n. 298 costituiscono, dunque, l'imprescindibile presupposto per l'ordinato sviluppo del settore dell'autotrasporto in Italia in armonia anche con le direttive emanate dalla CEE agli Stati membri.

La maggior competitività, in campo europeo, dell'autotrasporto italiano, resa possibile dalla legge n. 313 che ha introdotto nuovi pesi e dimensioni dei veicoli industriali, allineando altresì la nostra normativa a quella degli altri paesi europei, potrà essere ulteriormente valorizzata dalle previste modificazioni ed integrazioni alla legge n. 298.

Concludendo, le modifiche proposte non intendono snaturare lo spirito e le finalità della legge 6 giugno 1974, n. 298, che erano sostanzialmente: aggiornare la precedente normativa divenuta obsoleta e praticamente inapplicabile; eliminare il fenomeno dell'abusivismo; favorire la professionalità degli autotrasportatori di cose in conto terzi.

Queste finalità conclamate e condivise da tutti gli autotrasportatori del settore, vengono integralmente riconfermate ed anzi proprio per renderle praticamente perseguibili si sono introdotte quelle rettifiche al testo ed alle procedure, che si sono rivelate ancor prima dell'attuazione e nel periodo di avvio all'applicazione delle norme, fonte di grave difficoltà all'operatività della legge, di disagio agli operatori del settore, di turbativa nell'attuazione di regolari programmi di rinnovo dei parchi, in contrasto, con l'obiettivo implicito della stessa legge di favorire l'ordinato sviluppo del settore, nonché con le finalità della legge n. 313.

Pertanto le rettifiche apportate costituiscono presupposto e condizione per un efficace perseguimento di tutte le accennate finalità, un passo avanti decisivo, proprio nella stessa direzione e per la piena applicazione, con la necessaria gradualità, di una normativa nazionale sull'esercizio dell'autotrasporto perfettamente aderente alla realtà italiana ed armonizzata con le norme comunitarie.

PROPOSTA DI LEGGE

TITOLO I

ISTITUZIONE DELL'ALBO NAZIONALE DELLE
AZIENDE CHE ESERCITANO L'AUTOTRASPORTO
DI COSE PER CONTO TERZI.

ART. 1.

(Istituzione dell'albo).

L'articolo 1 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« ART. 1. — *Istituzione dell'albo.* — Presso il Ministero dei trasporti e della aviazione civile - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, è istituito un albo che assume la denominazione di "Albo nazionale delle aziende che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi".

Presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione sono istituiti gli albi provinciali che nel loro insieme formano l'albo nazionale.

Le aziende in possesso dei requisiti prescritti per l'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi hanno diritto all'iscrizione all'Albo.

Gli albi sono pubblici ».

ART. 2.

(Comitato centrale).

L'articolo 3 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Il Comitato centrale è composto:

a) da un consigliere di Stato con la funzione di presidente;

b) da due rappresentanti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile;

da un rappresentante per ciascuno dei Ministeri dell'industria, commercio e artigianato, delle partecipazioni statali, del commercio estero, dell'agricoltura e foreste, dell'interno, dei lavori pubblici, delle finanze e del tesoro;

c) da quattro rappresentanti delle regioni, di cui uno in rappresentanza di quelle a statuto speciale e tre in rappresentanza, rispettivamente, delle regioni dell'Italia centrale, meridionale e settentrionale. Le modalità per la designazione dovranno essere fissate dal regolamento di esecuzione della presente legge;

d) da dieci rappresentanti delle associazioni nazionali più rappresentative della categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, nonché delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo, giuridicamente riconosciute dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, e successive modificazioni;

e) da due esperti scelti fra le rappresentanze delle industrie nazionali costruttrici di veicoli per trasporto merci.

I componenti del comitato sono nominati con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile. Le nomine avvengono su designazione:

del presidente del Consiglio di Stato per il componente di cui alla lettera a);

dei rispettivi Ministri per i componenti di cui alla lettera b);

delle rispettive associazioni nazionali per i componenti di cui alle lettere d) ed e).

Dei due rappresentanti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, uno è scelto fra i funzionari della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e l'altro fra i funzionari in servizio presso la Direzione generale del coordinamento e degli affari generali.

Nel regolamento di esecuzione sono stabiliti i requisiti della rappresentatività delle associazioni nazionali agli effetti delle designazioni di cui alle lettere *d)* ed *e)* del presente articolo e alla lettera *f)* del successivo articolo 4.

Il comitato elegge, fra i suoi componenti, due vicepresidenti di cui almeno uno scelto tra i rappresentanti indicati nella lettera *d)*.

I componenti del comitato centrale durano in carica tre anni e possono essere confermati per una sola volta».

ART. 3.

(Comitati provinciali).

L'articolo 4 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

«Ogni comitato provinciale è composto:

a) dal presidente della camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura del capoluogo in cui ha sede il comitato, con funzioni di presidente;

b) dal funzionario preposto all'ufficio della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del capoluogo in cui ha sede il comitato, con funzioni di vicepresidente;

c) da un funzionario della prefettura del capoluogo in cui ha sede il comitato;

d) da un funzionario dell'intendenza di finanza;

e) da due rappresentanti della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura del capoluogo in cui ha sede il comitato;

f) da sei rappresentanti delle associazioni locali aderenti alle associazioni nazionali di cui al precedente articolo 3;

g) da un esperto individuato tra gli operatori industriali o commerciali in attività nel settore dei veicoli per trasporto merci.

I componenti del comitato sono nominati con decreto del Ministro dei tra-

sporti e l'aviazione civile; quelli di cui alle lettere *c)*, *d)*, *e)*, *f)* e *g)* durano in carica tre anni e possono essere confermati per una sola volta.

Le nomine avvengono su designazione:

del prefetto, per il componente di cui alla lettera *c)*;

della giunta della camera di commercio, industria, artigianato, e agricoltura per i componenti di cui alla lettera *e)*;

delle associazioni locali per i componenti di cui alla lettera *f)*;

della giunta provinciale per il componente di cui alla lettera *g)*.

Ogni comitato elegge un secondo vicepresidente scelto tra i rappresentanti indicati nella lettera *f)* ».

ART. 4.

(Attribuzioni del Comitato centrale).

L'articolo 8 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Il comitato centrale per l'albo ha le seguenti attribuzioni:

a) curare la formazione, la tenuta e la pubblicazione dell'albo nazionale delle aziende di autotrasporto di cose per conto di terzi;

b) proporre al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile la specificazione delle attività di trasporto per le quali occorra un'abilitazione, e dei requisiti speciali per il loro esercizio, a norma del successivo articolo 16;

c) promuovere, anche d'intesa con le associazioni nazionali della categoria, lo sviluppo ed il miglioramento dell'autotrasporto di cose;

d) proporre la determinazione e la modifica delle tariffe di trasporto;

e) esprimere, quando ciò sia richiesto, pareri su provvedimenti amministrativi concernenti l'autotrasporto;

f) coordinare l'attività dei comitati regionali e vigilare su di essa;

g) decidere, in via definitiva, sui ricorsi avverso i provvedimenti dei comitati provinciali;

h) proporre al Ministro dei trasporti e l'aviazione civile l'importo del contributo annuo previsto dal successivo articolo 63, secondo comma, tenuto conto delle spese occorrenti per la gestione dell'albo stesso ».

ART. 5.

(Attribuzione dei Comitati provinciali).

L'articolo 9 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« I comitati provinciali per l'albo hanno le seguenti attribuzioni:

a) ricevere ed istruire le domande delle aziende per l'iscrizione nell'albo e decidere sul loro accoglimento;

b) redigere l'elenco di tutti gli iscritti della provincia nell'albo, eseguire tutte le variazioni e curarne la pubblicazione;

c) accertare se permangono i requisiti per l'iscrizione nell'albo;

d) deliberare le sospensioni, le cancellazioni e i provvedimenti disciplinari previsti nei successivi articoli;

e) provvedere, nell'ambito della provincia, a pubblicare le tariffe di trasporto ed a curare la loro osservanza;

f) curare l'osservanza, da parte dei propri iscritti, delle norme in materia di autotrasporto di cose per conto di terzi, ai fini dell'applicazione delle sanzioni disciplinari previste dalla presente legge;

g) promuovere, nell'ambito locale, anche d'intesa con le associazioni della categoria, lo sviluppo ed il miglioramento dell'autotrasporto di cose;

h) esercitare ogni altro ufficio ad essi delegato dal comitato centrale ».

ART. 6.

(Iscrizione nell'albo).

L'articolo 12 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Le aziende che intendono iscriversi all'albo devono farne domanda al comitato provinciale nella cui circoscrizione l'azienda ha la sede principale.

Ove l'azienda abbia più di una sede essa deve essere iscritta anche presso i singoli comitati nella cui circoscrizione si trovino le sue sedi secondarie. Tale iscrizione si ottiene mediante comunicazione corredata dalle attestazioni di iscrizione dell'azienda nell'albo della sede principale e di iscrizione della sede secondaria alla locale camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

Il comitato provinciale attesta l'avvenuta iscrizione nell'albo ».

ART. 7.

(Requisiti e condizioni).

L'articolo 13 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Hanno diritto di iscrizione all'albo le aziende aventi i requisiti necessari per l'esercizio della professione di autotrasportatori di merci per conto di terzi, previsti nel successivo articolo 40-bis.

Fino a quando l'azienda non sia in possesso delle autorizzazioni di cui alla presente legge e non sia stata data la prova del possesso di tutti i requisiti e delle condizioni di cui al primo comma, l'iscrizione avviene in via provvisoria in un elenco separato. Per coloro i quali, pur possedendo i requisiti e le condizioni di cui al presente articolo, abbiano in corso procedimenti penali in cui sia stata già pronunciata una sentenza di condanna ad una pena che importi l'interdizione da una professione o da un'arte o l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa, l'iscrizione all'albo è rilasciata in via provvisoria, salvo il disposto di cui al capoverso del n. 7 dell'articolo 40-bis.

La decadenza dell'autorizzazione o la mancata prova nei termini stabiliti del possesso dei requisiti di cui al primo comma comportano la esclusione dall'elenco ».

ART. 8.

(Fusioni e trasformazioni).

L'articolo 15 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Le aziende individuali e sociali, risultanti rispettivamente dalla trasformazione di imprese individuali e dalla trasformazione e fusione di società che siano già iscritte nell'albo, possono chiedere di continuare ad essere iscritte sempre che sussistano i requisiti e le condizioni di cui al precedente articolo 13 ».

ART. 9.

(Abilitazioni per trasporti speciali).

L'articolo 16 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile determina, secondo le proposte del comitato centrale dell'albo, le attività di trasporto per le quali occorre l'abilitazione e di requisiti speciali per il loro esercizio in relazione alla natura e all'importanza delle singole attività esercitate.

L'abilitazione è provvisoria o definitiva.

L'abilitazione provvisoria si ottiene presentando domanda ai comitati provinciali e fornendo la prova — nei modi stabiliti dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — di avere i requisiti prescritti.

I requisiti devono consistere nell'attitudine dell'organizzazione aziendale, nella idoneità professionale, da accertarsi mediante esame, e in particolari garanzie assicurative connesse con la natura dell'attività da svolgere.

L'abilitazione diviene definitiva dopo un periodo di prova di un anno. Nel caso

che la prova non dia esito positivo l'azienda non può continuare ad esercitare l'attività per la quale è prescritta l'abilitazione.

I comitati provinciali dell'albo comunicano ai competenti organi della pubblica amministrazione l'elenco delle imprese cui è stata concessa l'abilitazione, affinché sia annotata nelle carte di circolazione degli autoveicoli.

Il rilascio dell'abilitazione di cui sopra è subordinato al pagamento della tassa di concessione governativa di lire 30.000.

Coloro i quali abbiano ottenuto l'abilitazione di cui al presente articolo, sono iscritti in una sezione speciale dell'albo provinciale ».

ART. 10.

(Decisioni sulle domande di iscrizione e di abilitazione).

L'articolo 17 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Gli enti preposti alla verifica della documentazione devono — nel termine di 10 giorni dalla data di presentazione della domanda di iscrizione — esaminarne la completezza.

Nel caso in cui la documentazione risultasse incompleta o lacunosa deve esserne fatta comunicazione all'azienda interessata, in unica soluzione, sempre entro il predetto termine di 10 giorni.

I comitati provinciali decidono, entro e non oltre il termine di ulteriori trenta giorni, sulle domande di iscrizione all'albo o di abilitazione, con provvedimento motivato che è comunicato al comitato centrale e notificato all'interessato.

Decorso il quarantesimo giorno dalla presentazione della domanda di iscrizione all'albo, in mancanza della notifica del provvedimento motivato del mancato accoglimento dell'iscrizione richiesta, l'azienda ha comunque diritto all'iscrizione in via provvisoria in un elenco separato ».

ART. 11.

(Variazioni).

L'articolo 18 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

«Le variazioni nell'albo si eseguono d'ufficio o per comunicazioni di chiunque vi abbia interesse.

Le aziende iscritte sono tenute a comunicare ai comitati provinciali ogni fatto che implichi la perdita o il mutamento dei requisiti o delle condizioni per l'iscrizione nell'albo o per l'abilitazione ai trasporti speciali e, in genere, ogni modifica della struttura aziendale che possa avere effetto sull'iscrizione o sull'abilitazione.

Le comunicazioni devono pervenire ai comitati: entro trenta giorni da quando il fatto o la modifica sono avvenuti.

Le aziende sono altresì tenute a comunicare ai comitati provinciali, entro trenta giorni dalla data di stipulazione dell'atto definitivo:

gli acquisti di nuovi veicoli o di nuovi mezzi tecnici di esercizio, con l'indicazione dell'alienante;

le alienazioni, a qualsiasi titolo, dei veicoli e dei mezzi tecnici di loro proprietà o da loro detenuti.

Ogni variazione eseguita nell'albo deve essere immediatamente notificata all'azienda a cui essa si riferisce e comunicata al comitato centrale ».

ART. 12.

(Sospensione dall'albo).

L'articolo 19 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« L'iscrizione nell'albo è sospesa:

1) quando sia stato dichiarato il fallimento dell'azienda e sia pendente il giudizio di opposizione alla sentenza dichiarativa di fallimento;

2) quando l'attività dell'impresa sia stata interrotta per qualsiasi causa;

3) quando, nonostante regolare diffida, entro tre mesi dal termine fissato nel quarto comma dell'articolo 63 della presente legge non viene effettuato il versamento del contributo di cui allo stesso articolo.

Nelle ipotesi di cui ai numeri 1) e 3) la sospensione dura finché persiste la causa che l'ha determinata.

Nell'ipotesi di cui al n. 2) la sospensione deve essere richiesta dall'interessato al comitato provinciale competente e non può avere una durata superiore a due anni ».

ART. 13.

(Cancellazione dall'albo).

L'articolo 20 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« L'azienda è cancellata dall'albo:

1) quando la cancellazione sia da essa richiesta;

2) quando la sua attività sia di fatto cessata;

3) quando siano venuti, rispettivamente, a cessare o a scadere la causa o il termine di cui al precedente articolo 19 e l'attività non sia stata ripresa;

4) quando, trattandosi di società, questa sia stata liquidata;

5) quando sia stata dichiarata fallita con sentenza passata in giudicato;

6) quando sia venuto a mancare uno dei requisiti o condizioni per la iscrizione previsti dall'articolo 13 della presente legge. La cancellazione, nel caso di inosservanza delle disposizioni di cui ai numeri 4), 5) e 6) dell'articolo 40-bis, deve essere preceduta, previa diffida, dall'esperimento della procedura disciplinare di cui al successivo articolo 21 ».

ART. 14.

(Effetti delle sanzioni disciplinari).

L'articolo 21 della legge 6 giugno 1976, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Alle aziende iscritte all'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi che incorrano nelle sanzioni previste dal successivo articolo 43-bis, ovvero non abbiano effettuato nei termini prescritti le comunicazioni di cui all'articolo 18, possono essere applicati i seguenti provvedimenti:

- 1) ammonimento per i casi di minore gravità;
- 2) censura per i casi di maggiore gravità;
- 3) sospensione dall'albo da uno a sei mesi per i casi di maggiore gravità o quando siano state in precedenza inflitte l'ammonimento o la censura;
- 4) radiazioni dall'albo nei casi di reiterate gravi violazioni ».

ART. 15.

(Effetti delle condanne penali).

L'articolo 22 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Le condanne di cui al n. 7) del successivo articolo 40-bis comportano:

1) la radiazione dall'albo se riguardano il titolare dell'impresa individuale; la presente disposizione non si applica ai titolari di imprese artigiane ed ai soci di cooperative che abbiano riportato condanne penali che comportino l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa;

2) l'obbligo per la società in nome collettivo di escludere, e, ove sia il caso, sostituire, entro due mesi dal giorno in cui sia passata in giudicato la sentenza, il socio o i soci condannati;

3) l'obbligo per ogni impresa di sostituire, entro un mese dal giorno in cui sia passata in giudicato la sentenza, l'istitutore o il direttore condannati.

L'inosservanza di uno degli obblighi di cui ai numeri 2) e 3) comporta la radiazione dell'impresa dall'albo ».

ART. 16.

(Reiscrizioni).

L'articolo 23 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Le aziende cancellate dall'albo a norma dell'articolo 20, n. 6), possono ottenere la reiscrizione purché riacquistino i requisiti o le condizioni di cui all'articolo 13.

Le aziende radiate dall'albo per le cause di cui all'articolo 21 non possono ottenere la reiscrizione prima che siano trascorsi 2 anni dalla data della radiazione.

Le aziende cancellate o radiate dall'albo per le cause di cui, rispettivamente, agli articoli 20, n. 5), e 22 possono ottenere la reiscrizione quando sia avvenuta riabilitazione ai sensi, rispettivamente, degli articoli 142 e seguenti del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, e degli articoli 178 e seguenti del codice penale ».

ART. 17.

(Ricorsi).

L'articolo 25 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Contro i provvedimenti dei comitati provinciali è ammesso ricorso al comitato centrale, entro trenta giorni dalla data di notificazione del provvedimento.

Il ricorso ha effetto sospensivo.

Le decisioni del comitato centrale sono definitive e devono essere notificate al ricorrente e al comitato provinciale competente ed essere pubblicate nel Foglio annunci legali della provincia a cura del comitato provinciale.

I provvedimenti definitivi di cancellazione, radiazione e sospensione dall'albo sono comunicati al competente ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonché alla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura e alle associazioni locali di cui alla lettera f) dell'articolo 4 ».

ART. 18.

(Esercizio abusivo dell'autotrasporto).

L'articolo 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Chiunque esercita l'attività di autotrasportatore di cose per conto terzi senza le prescritte autorizzazioni è punito a norma dell'articolo 348, del codice penale.

In caso di flagranza di reato, si procede al sequestro del veicolo ».

ART. 19.

(Pubblicazione dell'albo nazionale).

L'articolo 28 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il comitato centrale provvede alla pubblicazione dell'albo nazionale delle aziende ».

TITOLO II

DISCIPLINA DEGLI AUTOTRASPORTI DI COSE.

ART. 20.

(Campo di applicazione).

L'articolo 30 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Il presente titolo regola il trasporto di cose su strada, effettuato con i veicoli elencati nell'articolo 26 lettere d) e) f) g) h) i) del testo unico del codice della strada approvato con decreto del Presidente

della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, aventi portata utile legale superiore a 35 quintali o peso complessivo a pieno carico legale superiore a quintali 60.

· Non sono soggetti alle norme del presente titolo:

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

b) gli autoveicoli di proprietà della amministrazione dello Stato, comprese le aziende autonome dello Stato, delle regioni, dei comuni, delle province e loro consorzi, destinati esclusivamente al trasporto di cose necessarie al soddisfacimento delle proprie esigenze interne;

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 economica 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 - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, siano da considerarsi esclusivamente quali mezzi di opera;

e) gli autofurgoni destinati al trasporto di salme;

f) 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;

g) le autovetture e le motocarrozze destinate ad uso privato per trasporto

di persone, allorché trasportino occasionalmente cose per uso esclusivo del proprietario.

Gli autoveicoli di cui al precedente comma non sono soggetti al pagamento della tassa di concessione governativa.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile d'intesa con quello delle finanze è autorizzato ad estendere le disposizioni di cui al secondo e terzo comma a casi ivi non contemplati, in relazione a nuove e particolari caratteristiche tecniche di autoveicoli ».

CAPITOLO I

TRASPORTI IN CONTO PROPRIO.

ART. 21.

(Definizione).

L'articolo 31 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

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

a) il trasporto avvenga con mezzi di proprietà o in usufrutto delle persone fisiche o giuridiche, enti privati o pubblici che lo esercitano o da loro acquistati con patto di riservato dominio o in loro disponibilità a titolo di locazione con facoltà di compera (*leasing*), ed i preposti alla guida ed alla scorta del veicolo, se non esercitate personalmente dal titolare della licenza, risultino lavoratori dipendenti, familiari o mandatari;

b) il trasporto non costituisca attività economicamente prevalente e rappresenti solo un'attività complementare o accessoria nel quadro dell'attività principale delle persone, enti privati o pubblici predetti. Il regolamento di esecuzione spe-

cificherà le condizioni che debbono ricorrere affinché il trasporto sia da considerare attività complementare o accessoria dell'attività principale;

c) le merci trasportate appartengano alle stesse persone, enti privati o pubblici o siano dai medesimi prodotte e vendute, prese in comodato, prese in locazione o debbano essere da loro elaborate, trasformate, riparate, migliorate, e simili o tenute in deposito in relazione ad un contratto di deposito o ad un contratto di mandato ad acquistare o a vendere».

ART. 22.

(Licenze).

L'articolo 32 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« L'esercizio di autotrasporto in conto proprio, con veicoli eccedenti i limiti di portata utile legale o peso complessivo a pieno carico di cui al primo comma dell'articolo 30, è subordinato ad apposite licenze rilasciate dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Le licenze alle persone fisiche o giuridiche, o enti privati o pubblici di cui al primo comma dell'articolo precedente sono rilasciate — per singolo veicolo avente portata utile non superiore a 70 quintali o peso complessivo a pieno carico non superiore a 115 quintali — su presentazione di domande in cui debbono essere precisate le esigenze di trasporto del richiedente ed elencate le cose o le classi di cose da trasportare.

Il rilascio di licenze alle persone fisiche o giuridiche o enti privati o pubblici di cui al precedente articolo 31 per singoli veicoli aventi portata utile superiore a 70 quintali o peso complessivo a pieno carico superiore a 115 quintali avviene su presentazione di domanda sentito il parere della Commissione di cui al successivo articolo 33.

Nel caso di cui al precedente comma, la domanda, oltre a contenere le precisa-

zioni e l'elencazione previste al secondo comma, deve essere corredata dalla documentazione che sarà specificata nel regolamento di esecuzione, necessaria a dimostrare che le esigenze del richiedente o l'attività economica da esso svolta giustificano l'impiego del veicolo o dei veicoli del tipo e del tonnellaggio indicati.

Nel medesimo regolamento di esecuzione potranno essere definite classi di tonnellaggio unitario per veicolo riferite alla portata utile o al peso complessivo a pieno carico: i veicoli rientranti in ciascuna delle classi di tonnellaggio saranno considerati equipollenti ai fini del soddisfacimento delle esigenze di trasporto del richiedente.

Le domande possono essere presentate anche prima dell'acquisto del veicolo.

Le licenze devono essere concesse entro il termine perentorio di 30 giorni dalla data della presentazione della domanda per i veicoli di cui al secondo comma del presente articolo.

Per i veicoli di cui al terzo comma la licenza deve parimenti essere concessa nel termine perentorio di trenta giorni, salvo il caso di documentazione incompleta o lacunosa.

In quest'ultimo caso deve esserne fatta comunicazione motivata alla azienda richiedente, in unica soluzione, sempre entro il predetto termine perentorio di trenta giorni.

Per effetto di tale comunicazione il suddetto termine viene prorogato di ulteriori 30 giorni decorrenti dalla data del completamento della documentazione. Nel caso di mancata comunicazione dell'incompletezza della documentazione la licenza deve essere comunque concessa.

Le imprese di nuova costituzione possono ottenere licenze provvisorie, non rinnovabili, e non prorogabili, aventi validità per 18 mesi, a condizione che forniscano la documentazione essenziale comprovante l'esigenza di impiego del veicolo o dei veicoli a norma del precedente comma quarto.

Le licenze vengono rese definitive per effetto della presentazione della completa documentazione.

Al rilascio della prima licenza fa seguito l'iscrizione in un elenco degli autotrasportatori di cose in conto proprio istituito presso ciascun ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

ART. 23.

(Elencazione delle cose).

L'articolo 35 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione devono elencare sulla licenza le cose o le classi di cose per le quali essa è rilasciata.

L'elencazione è tassativa e il trasporto non occasionale di cose in essa non comprese è punito a norma del successivo articolo 46 ».

ART. 24.

(Revoca delle licenze).

L'articolo 36 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« La licenza è revocata qualora sia accertato che le condizioni in base alle quali fu rilasciata sono venute meno.

Gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione revocano la licenza direttamente o previo parere della speciale commissione di cui all'articolo 33, a seconda che essa riguardi l'ipotesi di cui al secondo comma dell'articolo 32 o quella del terzo comma dello stesso articolo.

Allo scadere di ciascun quinquennio dalla data di rilascio della licenza, gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione devono provvedere d'ufficio ad una verifica delle condizioni in base alle quali le licenze stesse furono rilasciate e, qualora constatino sostanziali modificazioni delle stesse, dare corso al procedimento di revoca previsto dal precedente comma.

Alla revoca di tutte le licenze rilasciate ad una stessa azienda fa seguito la cancellazione dall'elenco di cui all'ultimo comma dell'articolo 32 ».

ART. 25.

(Ricorsi).

L'articolo 37 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Contro i provvedimenti di diniego o di revoca delle licenze, emanati dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, è ammesso ricorso al Ministro entro trenta giorni dalla data della loro notificazione ».

ART. 26.

(Elencazione e dichiarazione circa le cose trasportate).

L'articolo 39 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Ogni trasporto in conto proprio, eseguito su licenza di cui al terzo comma dell'articolo 32, deve essere accompagnato dall'elencazione delle cose trasportate, che devono rientrare fra quelle previste nella licenza e della dichiarazione contestuale che esse sono di proprietà del titolare della licenza o che ricorre una delle altre condizioni previste dalla lettera c) dell'articolo 31.

L'elencazione e la dichiarazione sono sottoscritte dal titolare della licenza, o da un suo delegato, e dal conducente per le cose che devono da lui essere prese in consegna.

L'elencazione e la dichiarazione, nella forma prescritta dal regolamento di esecuzione, devono essere redatte in due copie, di cui una da conservarsi dal titolare della licenza per tutto il biennio successivo all'anno di emissione.

La copia della dichiarazione che accompagna il trasporto deve essere esibita ad ogni richiesta degli ufficiali ed agenti

di polizia e dei funzionari incaricati del servizio di polizia stradale.

La copia della dichiarazione conservata dal titolare della licenza deve essere esibita tutte le volte che essa sia richiesta da funzionari del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione o, per incarico di questo, dagli ufficiali, agenti e funzionari di cui al comma precedente.

Qualora le cose oggetto di trasporto siano già sottoposte a controlli da parte dello Stato, per finalità diverse da quelle previste dal presente titolo e sempre che per l'effettuazione di tali controlli sia prevista la emissione di un documento di accompagnamento delle cose stesse, il Ministro dei trasporti e l'aviazione civile - d'intesa con gli altri dicasteri interessati - può disporre con proprio decreto l'utilizzazione di tale documento in sostituzione della dichiarazione di cui al presente articolo ».

CAPITOLO II

TRASPORTO PER CONTO TERZI

ART. 27.

(Requisiti e condizioni).

Sono requisiti e condizioni per l'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi:

1) avere la cittadinanza italiana, per i titolari di aziende individuali; questo requisito non è richiesto per le aziende individuali di uno Stato estero;

2) disporre di risorse finanziarie necessarie ad assicurare l'avviamento e la buona gestione dell'azienda; il possesso di tale requisito può essere dimostrato anche con dichiarazione bancaria.

Coloro che sono qualificati artigiani a norma della legge 25 luglio 1956, n. 860, sono esenti dall'obbligo di fornire la prova del possesso dei requisiti di cui al presente articolo n. 2;

3) essere iscritta alla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, per l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi;

4) avere stipulato contratto di assicurazione per la responsabilità civile dipendente dall'uso di autoveicoli e per la responsabilità per perdita ed avaria delle cose oggetto del trasporto, con i massimali prescritti dal regolamento di esecuzione;

5) essere titolare di posizione assicurativa presso gli enti di previdenza sociale, assistenza malattia ed infortuni sul lavoro, stabiliti dalle norme di legge sull'assicurazione obbligatoria per i propri dipendenti;

6) essere iscritta nei ruoli delle imposte sui redditi delle persone fisiche o giuridiche relativamente al reddito di impresa o avere presentato la dichiarazione relativamente a tale reddito;

7) non avere riportato condanne o pene che importino la interdizione da una professione o da un'arte o l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa, per i titolari di imprese individuali, salvo che sia intervenuta riabilitazione a norma degli articoli 178 e seguenti del codice penale.

Per i titolari di imprese artigiane, l'incapacità ad esercitare uffici direttivi non impedisce l'esercizio della professione di autotrasportatore di merci per conto di terzi;

8) non essere stata soggetta a liquidazione coatta amministrativa od a fallimento salvo che sia intervenuta riabilitazione a norma degli articoli 142 e seguenti del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267;

9) soddisfare al requisito della capacità professionale con le modalità stabilite dall'articolo 40-ter.

I requisiti e le condizioni di cui ai nn. 7 e 8 devono essere posseduti:

a) quando si tratta di azienda individuale, dal titolare di essa e, quando questi abbia preposto all'esercizio dell'azienda o di un ramo di essa o di una sede un institore o un direttore, anche da quest'ultimo;

b) quando si tratti di società da tutti i soci per la società in nome collettivo, dai soci accomandatari per la società in accomandita semplice o per azioni; dagli amministratori per ogni altro tipo di società.

La prova del possesso dei requisiti e delle condizioni di cui al n. 3), deve essere fornita, mediante le necessarie certificazioni, all'atto della presentazione della domanda per l'ottenimento delle autorizzazioni di cui al successivo articolo 41; il possesso del requisito di cui al n. 1) deve formare oggetto di apposita dichiarazione da parte dell'interessato.

La prova del possesso dei requisiti e delle condizioni di cui ai numeri 2), 4), 5), 7) e 8) e della condizione di cui al n. 6) può essere fornita, rispettivamente, entro 90 giorni ed entro 18 mesi dalla data dell'autorizzazione.

I termini di cui al precedente comma possono, per giustificati motivi essere prorogati di non oltre 60 giorni dal comitato provinciale competente ».

ART. 28.

(Capacità professionale).

Il requisito della capacità professionale consiste nel possesso di competenze, riconosciute dal Ministero dei trasporti o dagli organismi dallo stesso a tal fine designati, nelle materie che figurano nell'elenco di cui all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva CEE 74/561 del 12 novembre 1974, riportato in allegato alla presente legge. Le conoscenze necessarie si acquisiscono frequentando corsi o effettuando

una esperienza pratica in un'azienda di trasporti.

Con decreto del Ministro dei trasporti saranno definiti ed approvati i programmi per ciascuna delle materie di cui al predetto allegato. Le cognizioni richieste dovranno risultare assimilabili da persona che abbia ultimato gli studi scolastici obbligatori.

Il possesso delle richieste competenze sarà comprovato mediante attestato rilasciato dal Ministero dei trasporti e dagli organismi dallo stesso designati, a chi abbia soddisfatto ad almeno una delle condizioni precedenti ovvero abbia conseguito uno dei diplomi di scuola media, superiore o tecnica, indicati con decreto del Ministro dei trasporti sentito il Ministro della pubblica istruzione, comprovanti una buona conoscenza delle materie di cui al citato allegato.

Il requisito della capacità professionale deve essere posseduto dalla persona fisica designata a dirigere l'attività di trasporto dell'azienda in maniera permanente ed effettiva.

Per le sole aziende in esercizio anteriormente al 1° gennaio 1978, e per i loro titolari o preposti, è accordata dispensa dall'obbligo di comprovare il possesso della capacità professionale sempre che l'attività sia iniziata da almeno tre anni.

Negli altri casi sarà autorizzata la prosecuzione dell'attività a titolo provvisorio, e la conversione delle autorizzazioni avverrà solo a condizione che sia stato soddisfatto il requisito della capacità professionale secondo le modalità da stabilirsi dal Ministro dei trasporti.

ART. 29.

(Autorizzazioni).

L'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Per l'effettuazione dei trasporti di cose per conto di terzi è necessario che l'azienda abbia ottenuto apposita autorizzazione per ciascun autoveicolo adibito a tale attività.

Le autorizzazioni relative ad autoveicoli di peso complessivo a pieno carico superiore a 115 quintali sono contingentate e vengono distinte nei seguenti due tipi, in relazione alla classe di appartenenza degli autoveicoli a cui vengono riferite:

1) autorizzazioni di tipo A, per autoveicoli fino a 240 quintali di peso complessivo a pieno carico;

2) autorizzazioni di tipo B, per gli autoveicoli fino a 440 quintali di peso complessivo a pieno carico.

Tali autorizzazioni consentono l'effettuazione di trasporti nell'ambito dell'intero territorio nazionale.

Nell'ambito delle classi di tonnellaggio di peso complessivo a pieno carico così definite, è consentita in qualsiasi momento la sostituzione degli autoveicoli in disponibilità dell'azienda con altri appartenenti alla medesima classe. È parimenti consentita la sostituzione di due autorizzazioni di tipo A con una di tipo B e viceversa.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il comitato centrale per l'albo provvede, con proprio decreto, al rilascio di speciali autorizzazioni con limiti relativi alle cose oggetto del trasporto, alle caratteristiche e all'impiego del veicolo, all'ambito territoriale e alla validità temporale.

Le autorizzazioni vengono rilasciate dagli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione alle aziende — in possesso dei requisiti di cui al precedente articolo 40-bis — che abbiano la sede nel territorio di competenza degli uffici stessi, ed entro i medesimi termini stabiliti dall'articolo 17 della presente legge.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, tenuto conto delle esigenze del mercato con particolare riguardo all'andamento della produzione e degli scambi e alla redditività delle imprese del settore, determina quadrimestralmente, con proprio decreto — sentite le ergioni e il comitato centrale per l'albo nazionale de-

gli autotrasportatori di cose per conto di terzi, i quali devono esprimere il loro parere entro trenta giorni — il numero delle nuove autorizzazioni da rilasciare rispettivamente per la fascia A e B ed i criteri di riparto delle stesse per ciascuna provincia.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, con proprio decreto, provvede altresì alla ripartizione delle nuove autorizzazioni con diritto di priorità alle aziende iscritte all'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e riservando il 30 per cento delle stesse a favore delle aziende di nuova costituzione; le autorizzazioni non assegnate per insufficiente numero di richieste saranno messe a disposizione delle aziende già esistenti.

Per fruire della priorità nell'assegnazione delle nuove autorizzazioni le aziende interessate allegheranno alla domanda di autorizzazione il certificato di iscrizione all'albo ».

ART. 30.

(Disciplina delle autorizzazioni).

L'articolo 43 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Le autorizzazioni di cui agli articoli 41 e 42 sono rilasciate per un periodo di nove anni e, alla scadenza, possono essere rinnovate sentito il parere dei competenti comitati per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

Le autorizzazioni sono sospese o revocate, rispettivamente, nei casi in cui vengano a mancare temporaneamente o definitivamente i requisiti che hanno determinato la concessione.

In caso di morte dell'imprenditore individuale, le autorizzazioni già a lui intestate sono rilasciate agli eredi o ai legatari ai quali sia stata trasferita per causa di successione, la proprietà dei veicoli.

Alle imprese individuali e sociali risultanti, rispettivamente, dalla trasformazione di imprese individuali e dalla trasformazione e fusione di società sono accordate le autorizzazioni già rilasciate alle imprese e società originarie.

Alle aziende costituite in società cooperative, di produzione e lavoro, di servizi e di trasporto, ed in consorzi o in altre forme associative ad esse equiparate, sono accordate le autorizzazioni già rilasciate alle singole aziende che ad esse si associano.

In caso di cessione dell'azienda, le autorizzazioni sono rilasciate al cessionario dell'azienda stessa.

Il cedente non può riprendere l'attività di autotrasportatore se non siano trascorsi tre anni dalla data della cessione ».

ART. 31.

(Sanzioni disciplinari).

Le aziende incorrono in sanzioni disciplinari nei seguenti casi:

1) quando non abbiano osservato le tariffe di trasporto fissate dai competenti organi;

2) quando siano state accertate a loro carico violazioni degli articoli 10, 33 e 121 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393;

3) quando siano state accertate a loro carico violazioni di clausole di contratti di lavoro;

4) quando abbiano esercitato senza la prescritta abilitazione l'attività di cui all'articolo 16;

5) quando sia stata accertata a loro carico l'inosservanza degli obblighi dell'assicurazione di cui al punto 4) dell'articolo 40-bis.

Nei casi sopra elencati le aziende possono incorrere:

a) nella sospensione da uno a sei mesi dell'autorizzazione o delle autorizzazioni relative ai veicoli con i quali siano state commesse le infrazioni per i casi di particolare gravità;

b) nella revoca di una o più autorizzazioni relative ai veicoli con i quali sono state commesse reiterate e gravi infrazioni nel periodo di validità delle autorizzazioni;

c) nella revoca di tutte le autorizzazioni nei casi in cui all'azienda siano state già comminate le suddette sanzioni e persistano ulteriori casi di gravi infrazioni commesse in un ristretto arco di tempo ».

TITOLO III

DISPOSIZIONI COMUNI.

ART. 32.

(Decadenza delle licenze).

L'articolo 48 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Nel caso di licenze per il trasporto di cose in conto proprio, qualora il ripetersi delle infrazioni di cui all'articolo 46 e al primo comma dell'articolo 47 assume carattere di notevole gravità l'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione presso cui il titolare delle licenze è iscritto a norma dell'ultimo comma dell'articolo 32 dichiara la decadenza dalle singole licenze relative ai veicoli con i quali sono state commesse le infrazioni.

La decadenza da tutte le licenze in possesso dell'azienda comporta la cancellazione della stessa dall'elenco.

L'azienda già dichiarata decaduta da una o più licenze che persista nel comportamento che ha dato luogo al provvedimento di cui sopra, con reiterate e gra-

vi infrazioni in un ristretto arco di tempo, può incorrere nella revoca di tutte le licenze, con conseguente cancellazione dall'elenco.

Contro il provvedimento di decadenza o di revoca è ammesso il ricorso di cui all'articolo 37 della presente legge ».

TITOLO IV

DISPOSIZIONI COMUNI, TRANSITORIE E FINALI.

ART. 33.

(Prevenzione e accertamento dei reati):

L'articolo 60 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« La prevenzione e l'accertamento dei reati previsti nella presente legge spettano agli ufficiali e agenti di polizia e ai funzionari incaricati del servizio di polizia stradale a norma dell'articolo 137 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Delle violazioni accertate deve essere data notizia all'Ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione nella cui circoscrizione si trova la provincia di immatricolazione del veicolo ».

ART. 34.

(Norme transitorie riguardanti i trasporti di cose per conto proprio e per conto di terzi).

L'articolo 61 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Per coloro che alla data di entrata in vigore della presente legge siano titolari di licenze per l'autotrasporto di cose in conto proprio o di autorizzazioni per l'autotrasporto di cose in conto terzi il

rilascio delle licenze o autorizzazioni sostitutive delle precedenti avverrà entro il termine del 31 dicembre 1980, con le modalità che verranno stabilite nel regolamento di esecuzione ».

ART. 35.

(Norme transitorie riguardanti i trasporti di cose per conto proprio e per conto di terzi).

L'articolo 62 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Qualora l'applicazione degli articoli da 39 a 46 e da 53 a 58 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni ed integrazioni, provochi, durante i primi cinque anni dall'entrata in vigore della presente legge, gravi difficoltà nel settore dell'autotrasporto oppure difficoltà capaci di alterare gravemente una situazione economica nazionale o regionale o particolare dei settori operativi direttamente interessati all'autotrasporto (produzione, distribuzione, esercizio, utenza), il Ministro dei trasporti è autorizzato a concedere, con propri decreti, le opportune deroghe per la durata necessaria al superamento delle difficoltà determinatesi ».

ART. 36.

(Contributo per l'iscrizione all'Albo).

L'articolo 63 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

« Per far fronte alle spese derivanti dall'applicazione del titolo I della presente legge i titolari di autorizzazioni per il trasporto di cose in conto terzi sono soggetti ad un contributo annuo da versare alla tesoreria provinciale secondo le modalità stabilite dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, d'intesa con il Ministero del tesoro.

La misura annuale del contributo è stabilita dal Ministro dei trasporti e l'aviazione civile, sentito il comitato centrale dell'albo, con decreto da pubblicarsi nel-

la *Gazzetta ufficiale* entro il 31 ottobre dell'anno precedente a quello cui il contributo si riferisce.

Nel determinare la misura del contributo per ciascuna autorizzazione a seconda del tipo, si deve tener conto dei mezzi finanziari necessari alla formazione e tenuta dell'albo.

Il pagamento del contributo si esegue entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello cui esso si riferisce.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio ».

ALLEGATO

ELENCO DELLE MATERIE DI CUI ALL'ARTICOLO 3,
PARAGRAFO 4, DELLA DIRETTIVA CEE 74/561 DEL
12 NOVEMBRE 1974.

Le conoscenze da prendere in considerazione per l'accertamento della competenza professionale devono vertere almeno sulle materie riportate nel presente elenco. Queste ultime devono essere dettagliatamente specificate ed essere definite o approvate dalle autorità nazionali competenti. Esse devono risultare assimilabili da persone in possesso di un grado di istruzione corrispondente al livello di fine studi scolastici obbligatori.

A. MATERIE LA CUI CONOSCENZA È RICHIESTA PER I TRASPORTATORI CHE HANNO INTENZIONE DI EFFETTUARE ESCLUSIVAMENTE TRASPORTI NAZIONALI.

1. *Diritto:*

Elementi di diritto civile, commerciale, sociale e fiscale la cui conoscenza è necessaria per l'esercizio della professione e vertenti in particolare:

- sui contratti in genere;
- sui contratti di trasporto: in particolare sulla responsabilità del trasportatore (natura e limiti);
- sulle società commerciali;
- sui libri di commercio;
- sulla regolamentazione del lavoro, sulla sicurezza sociale;
- sul regime fiscale.

2. *Gestione commerciale e finanziaria dell'azienda:*

- modi di pagamento e di finanziamento;
- calcolo dei prezzi di costo;
- regime dei prezzi e condizioni di trasporto;

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

contabilità commerciale;
assicurazioni;
fatture;
ausiliari di trasporto.

3. *Accesso al mercato:*

disposizioni relative all'accesso alla professione ed al suo esercizio;
documenti di trasporto.

4. *Norme ed esercizio tecnici:*

pesi e dimensioni dei veicoli;
scelta del veicolo;
collaudo ed immatricolazione;
norme per la manutenzione dei veicoli;
carico e scarico dei veicoli.

5. *Sicurezza stradale:*

disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative applicabili in materia di circolazione;
sicurezza di circolazione;
prevenzione degli incidenti e provvedimenti da prendersi in caso di incidente.

B. MATERIE LA CUI CONOSCENZA È RICHIESTA PER I TRASPORTATORI CHE HANNO INTENZIONE DI EFFETTUARE TRASPORTI INTERNAZIONALI:

materie elencate sub A;

disposizioni applicabili ai trasporti di merci su strada fra gli Stati membri e fra la Comunità ed i paesi terzi, risultanti dalla legislazione nazionale, da norme comunitarie, convenzioni ed accordi internazionali;

pratiche e formalità doganali;

principali regolamentazioni di circolazione negli Stati membri.