

## DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori GAMBINI, POLIDORO, BARRILE,  
DIANA Lorenzo, LARIZZA, NIEDDU, PAPPALARDO, PAROLA,  
PETRUCCI, UCCHIELLI e MICELE**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 GENNAIO 1998**

—————

Disciplina dell’attività di noleggio degli autobus con conducente

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Da anni l'attività di noleggio di autobus con conducente si pone sia come integrazione degli altri settori del trasporto collettivo di persone, sia come supporto insostituibile del turismo che, rappresentando una delle maggiori e più redditizie attività economiche nazionali, contribuisce in misura determinante al contenimento del disavanzo della bilancia commerciale del nostro Paese.

Una legislazione sensibile a questi problemi ha già provveduto a regolamentare alcuni comparti sia del trasporto pubblico che del turismo, lasciando però priva di una disciplina organica questa attività.

Infatti, un'attenta disamina dello spaccato composto in cui si articola l'offerta del trasporto, dimostra come l'interesse del legislatore si sia polarizzato solo su alcune modalità, trascurando invece altre componenti importanti come appunto quella del noleggio di autobus con conducente che, pure, riveste un ruolo determinante nel quadro dell'offerta complessiva dei servizi.

Tale comparto risente anche del vuoto legislativo che si è venuto a determinare con l'entrata in vigore del nuovo codice della strada.

Questa attività ha incontrato sino ad oggi notevoli difficoltà nell'acquisire una propria autonomia imprenditoriale per effetto della scarsa ed anomala produzione legislativa che ha finito per appiattare l'attività medesima, impedendole di qualificarsi rispetto al più conosciuto servizio da piazza e relegandola alla stregua del semplice noleggio di autovetture.

Anche se mancano precise statistiche al riguardo, può affermarsi che il numero degli autobus impiegati in questa attività supera le diecimila unità con un fatturato annuo che supera i 1.000 miliardi di lire.

Il trasporto turistico con autobus svolge inoltre una funzione essenziale di supporto nei collegamenti tra i luoghi di arrivo dei flussi turistici e le località di destinazione, tanto che si può sostenere che non esiste viaggio organizzato che non utilizzi in qualche modo l'autobus come veicolo di locomozione.

Viste le dimensioni di tale realtà operativa, la carenza legislativa appare quanto mai preoccupante, in quanto non ci troviamo più in presenza di un'attività meramente comunale, così come era stata concepita ed attuata nella sua prima applicazione risalente ai primi anni trenta, ma di fronte ad un'attività che ha raggiunto ormai dimensioni internazionali, coinvolgendo anche tutta una serie di prestazioni che nulla hanno in comune con l'originaria visione del servizio. Continuare a limitare l'ambito di operatività della licenza di noleggio di autobus con conducente alla ristretta dimensione comunale significherebbe, quindi, impedire volutamente tutte quelle potenziali capacità che il settore è in grado di esprimere, con gravi ripercussioni sulla stessa posizione imprenditoriale dei vettori italiani che finirebbero per risultare schiacciati da una concorrenza straniera, resa ancora più agguerrita dalle deficienze strutturali riscontrabili nei vettori nazionali per colpa esclusivamente di una legislazione insufficiente.

Oltre tutto, l'aver conservato negli anni la collocazione delle norme inerenti l'esercizio dell'attività all'interno del codice della strada ha finito, in pratica, per soffocare le potenzialità del settore limitandone la operatività al riduttivo ambito inerente la circolazione, mentre è la stessa disciplina dell'attività che occorre ora regolamentare in modo più razionale e rispondente alle nuove esigenze del comparto, soprattutto in

armonia con l'attuale disciplina comunitaria.

Deve essere in sintesi evitato il ripetersi di errori di prospettiva compiuti in passato, consacrando quella autonomia imprenditoriale ed operativa che deve costituire la premessa necessaria per un salto qualitativo dell'intero settore.

Va evidenziato che l'articolo 231 del nuovo codice della strada, approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ha abrogato l'articolo 113 del testo unico delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, rimasto in vigore ai sensi dell'articolo 145 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, anch'esso ora abrogato, che statuiva la facoltà dei comuni di dettare prescrizioni per quanto concerne il numero, il tipo e le caratteristiche degli autoveicoli tra cui gli autobus destinati a servizi di noleggio.

Ora, in riferimento al servizio di noleggio con conducente per il trasporto di persone, l'articolo 85 del codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, rinvia alle leggi specifiche che disciplinano la materia. Queste, mentre esistono per le autovetture con conducente (legge 15 gennaio 1992, n. 21), sono assenti, almeno sul piano nazionale, per quanto riguarda gli autobus.

Sul piano comunitario, occorre rilevare, infatti, che in attuazione dei principi di cui all'articolo 75, comma 1, lettera *b*), del Trattato di Roma, istitutivo della Comunità europea, sono state emanate normative e direttive finalizzate a realizzare libertà fondamentali, quali la libera circolazione delle persone, delle merci, dei servizi e dei capitali e che la politica comune dei trasporti comporta, tra l'altro, la fissazione delle condizioni per l'ammissione dei vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato dell'Unione europea. Tale disposizione comporta l'eliminazione di tutte le restrizioni nei confronti del prestatore dei servizi, motivate dalla sua nazionalità o dal fatto

che questi sia abilitato in uno Stato membro diverso da quello in cui la prestazione deve essere fornita.

Nei principali Paesi dell'Unione europea, la liberalizzazione ha comportato di fatto la libertà delle imprese di adeguare le proprie dimensioni alle esigenze di mercato.

In particolare, il regolamento (CEE) n. 2452/92, del 23 luglio 1992, ha dettato le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di persone su strada in uno Stato membro.

Il regolamento comunitario autorizza qualsiasi vettore - in possesso dei requisiti per l'accesso alla professione - che sia stabilito in uno Stato membro ad effettuare trasporti nazionali di viaggiatori su strada per conto terzi (i cosiddetti «trasporti di cabotaggio») negli altri Paesi dell'Unione europea, senza disporvi di una sede o di altro stabilimento. Dallo scorso 10 gennaio 1996 i «trasporti di cabotaggio» sono ammessi per tutti i servizi non regolari.

Sulla base di tale previsione normativa è necessario, quindi, procedere alla eliminazione di tutti quei vincoli e condizionamenti che contrastano con i principi della autonomia commerciale delle imprese di trasporto, procedendo ad una regolamentazione del mercato interno, intensificando e potenziando i controlli, in modo da restituire alle imprese quella competitività necessaria a reggere il confronto con le imprese straniere, eliminando però ogni forma di controllo amministrativo finalizzato non già al controllo sulla qualità dell'impresa, ma sul contenuto della attività.

Va rilevato inoltre che, per il servizio di trasporto viaggiatori, un regolamento del Ministro dei trasporti (decreto ministeriale 20 dicembre 1991, n. 448) ha recepito la normativa comunitaria introdotta dalla direttiva 74/562/CEE, come modificata dalla direttiva 89/438/CEE, in materia di accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada e, pertanto, si rende ormai improcrastinabile procedere ad una omogeneizzazione dei trattamenti nell'ambito

degli ordinamenti di ciascuno Stato membro.

Le nuove norme subordinano l'accesso alla professione al possesso di un triplice ordine di requisiti di idoneità. Viene in particolare richiesto il contestuale possesso della idoneità morale, della idoneità finanziaria e della idoneità professionale da accertare con apposito esame. In esito a detta prova, ove superata, viene rilasciato un attestato di idoneità professionale. In ordine alla permanenza dei requisiti, oltre ad una verifica quinquennale, è prevista la possibilità di accertamento in ogni momento da parte dell'ente competente. L'approvazione della legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea (legge 15 gennaio 1992, n. 21), pur rappresentando un passo in avanti per la regolamentazione del settore, ha lasciato volutamente scoperta l'attività di noleggio di autobus con conducente, stante la diversa peculiarità di questo mezzo collettivo di trasporto. Scelta che è stata perseguita anche dal legislatore comunitario che ha sempre previsto una disciplina specifica per il trasporto di viaggiatori a mezzo autobus.

Circa i contenuti del presente disegno di legge, occorre rilevare come, alla luce del processo di liberalizzazione in atto, sia da ritenersi superato l'attuale concetto di territorialità, insito nella normativa ora abrogata, e come per adeguare le imprese al mercato occorra fare riferimento ad un'autorizzazione all'impresa in luogo dell'attuale autorizzazione all'immatricolazione di un singolo autobus.

Infatti, l'esercizio dell'attività permane ancora subordinato al rilascio, da parte del comune, di una licenza per ogni singolo autobus da adibire al servizio di noleggio con conducente.

È opportuno, però, che il processo di liberalizzazione avvenga senza traumi per le imprese ed in presenza di un quadro di riferimento certo, per evitare un processo di avvicinamento ad un mercato liberalizzato senza regole e che non sia in grado di assicurare a tutti gli operatori il rispetto della

libera concorrenza e la trasparenza dei mercati.

Si teme, infatti, che gli effetti di un'eventuale dichiarazione di illegittimità sulle norme comunitarie del sistema nazionale, basato sulla licenza comunale di esercizio, imporrebbero un'immediata e traumatica deregolamentazione dell'attività di noleggio di autobus con conducente.

Al contrario un opportuno rafforzamento del mercato interno potrebbe essere realizzato mediante l'introduzione preventiva di regole che ne consentirebbero il corretto funzionamento.

Questo obiettivo potrebbe essere conseguito attraverso un rigoroso accesso alla professione attuata sia mediante un maggior raccordo a livello nazionale, sia mediante la fissazione di criteri selettivi omogenei, sia mediante la dimostrazione di una capacità finanziaria adeguata alle necessità economiche delle imprese (anche attraverso un innalzamento degli attuali livelli fidejussori previsti dal decreto ministeriale n. 448 del 1991); con il superamento dell'attuale concetto di ambito territoriale di operatività delle imprese liberalizzando la possibilità di immatricolazione degli autobus; con l'introduzione nel mercato interno di tutte le misure idonee ad assicurare una corretta concorrenza tra i vettori; mediante la liberazione dell'attività delle imprese da tutti quegli intralci e vincoli di natura tecnica e amministrativa che comportano solo costi aggiuntivi, anche al fine di ottimizzare l'impiego del materiale rotabile.

A tali fini, la presente proposta si pone l'obiettivo di armonizzare la normativa nazionale con le prospettive di liberalizzazione delineate dalla legislazione comunitaria in materia di trasporto di viaggiatori con autobus.

Per superare in maniera non traumatica l'attuale regime di contingentamento delle licenze è stato previsto un sistema di autorizzazione aziendale che consente di introdurre, in linea con gli attuali orientamenti comunitari, un graduale sistema di liberaliz-

zazione per l'immatricolazione dell'autobus, confermando altresì alle regioni le specifiche competenze in materia già attribuite dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Il disegno di legge disciplina l'attività di noleggio di autobus con conducente in modo che la stessa possa svolgersi a livello nazionale ed internazionale. Tuttavia dalla suddetta attività è necessario escludere i servizi transfrontalieri già di competenza delle regioni ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, che prevede il conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni.

L'articolo 1 definisce l'attività di noleggio di autobus con conducente e prevede, attraverso l'autorizzazione all'esercizio dell'attività, l'assorbimento della licenza di cui all'articolo 86 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773. È prevista, inoltre, la non applicabilità dell'articolo 121 del citato testo unico, in quanto trattasi di una norma obsoleta e superata dalla normativa comunitaria in materia di accesso alla professione.

L'articolo 2 assegna alle regioni, nell'ambito delle proprie attribuzioni in materia di noleggio di autobus con conducente, già trasferite ai sensi dell'articolo 85 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, un'attività di promozione di tale trasporto collettivo di persone finalizzata a tutelare l'ambiente e migliorare l'offerta dei servizi.

L'articolo 3 subordina l'esercizio dell'attività al rilascio di un'apposita autorizzazione quinquennale rilasciata dalla regione in cui il noleggiante ha la propria sede legale, non soggetta a limiti territoriali, prevedendo altresì i requisiti che devono essere posseduti. È previsto che sull'autorizzazione sia indicato il numero massimo degli autobus

che possono essere immatricolati in relazione alla capacità finanziaria dell'impresa.

L'articolo 4 assegna alle regioni il compito di istruire e rilasciare le domande di autorizzazione nonchè, in sede di rinnovo, di verificare la permanenza dei requisiti.

L'articolo 5 prevede la costituzione, presso le regioni, di un apposito elenco delle imprese esercenti il noleggio di autobus con conducente, alle quali le stesse hanno rilasciato autorizzazione per l'esercizio dell'attività con l'indicazione del numero massimo autorizzato ed il numero degli autobus immatricolati. È prevista la trasmissione annuale di una copia dell'elenco al Ministero dei trasporti e della navigazione.

L'articolo 6 dispone che la carta di circolazione sia rilasciata sulla base dell'autorizzazione regionale e che sull'autobus sia apposto un apposito contrassegno.

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

L'articolo 8 dispone, allo scopo di contrastare una concorrenza sleale, soprattutto in termini di trasparenza e correttezza contabile, la compilazione di un apposito documento di noleggio, che deve accompagnare il servizio di trasporto. È previsto che le caratteristiche di tale documento siano determinate dal Ministro dei trasporti e della navigazione. Lo stesso articolo stabilisce inoltre che la richiesta di presentazione di certificati rilasciati da organismi indipendenti, per accertare la

rispondenza del prestatore di servizi a determinate norme di garanzia della qualità deve essere fatta con riferimento alle norme comunitarie in materia.

L'articolo 9 definisce un regime sanzionatorio per l'esercizio abusivo della attività e in caso di violazione delle norme previste dal presente disegno di legge.

L'articolo 10 è volto a garantire la continuità dell'esercizio da parte delle imprese autorizzate precedentemente alla data di entrata in vigore della presente legge, in quanto le licenze, rilasciate prima dell'entrata in vigore della presente legge, conservano la loro validità fino al rilascio delle nuove autorizzazioni.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

#### *(Definizioni e norme applicabili)*

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

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

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

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

### Art. 2.

#### *(Competenze regionali)*

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

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

### Art. 3.

#### *(Autorizzazioni)*

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

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

*a)* essere in possesso dei requisiti previsti dal decreto del Ministro dei trasporti 20 dicembre 1991, n. 448, per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada. Per quanto riguarda l'idoneità finanziaria si applicano i commi 5 e 6 del presente articolo;

*b)* essere iscritta nel registro delle imprese istituito presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura competente per territorio, ai sensi della legge 29 dicembre 1993, n. 580, e successive modificazioni, per lo svolgimento dell'attività di trasporto di persone;

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

3. Sulla base dell'attestato di idoneità professionale di cui al decreto del Ministro dei trasporti 20 dicembre 1991, n. 448, l'autorizzazione è rilasciata per svolgere servizi nazionali ovvero nazionali ed internazionali con esclusione di quelli transfrontalieri, già di competenza delle regioni ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera *c)*, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. L'autorizzazione deve essere esibita all'atto della immatricolazione degli autobus per servizio



di noleggio con conducente presso i competenti uffici provinciali della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e gli estremi della stessa devono essere annotati da parte di questi ultimi sulla carta di circolazione.

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

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

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

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

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

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

6. La capacità di cui al comma 5 deve essere comprovata attraverso un'attestazione di affidamento rilasciata da aziende o istituti di credito ovvero da società finanziaria con capitale sociale non inferiore a venti miliardi di lire.

7. Copia autenticata dell'autorizzazione deve trovarsi sempre a bordo dell'autobus durante il viaggio.

#### Art. 4.

##### *(Rilascio e rinnovo dell'autorizzazione)*

##### 1. Le regioni:

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

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

Art. 5.

*(Elenco delle imprese)*

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

Art. 6.

*(Immatricolazione di autobus)*

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

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

Art. 7.

*(Disposizioni in materia di conducenti)*

1. I conducenti degli autobus adibiti a servizio di noleggio possono essere lavoratori dipendenti, lavoratori con contratto per prestazioni di lavoro temporaneo, titolari, soci, collaboratori familiari, di im-

prese esercenti l'attività di trasporto persone.

2. La qualità di dipendente o di lavoratore con contratto per prestazioni di lavoro temporaneo deve risultare da una dichiarazione del legale rappresentante dell'impresa, resa ai sensi dell'articolo 4 della legge 4 gennaio 1968, n. 15, e successive modificazioni, contenente, nel caso di lavoratore dipendente, gli estremi della registrazione a libro matricola. La qualità di titolare, socio o collaboratore familiare deve risultare da certificazione rilasciata dalla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

3. Il noleggiante che contravviene alle disposizioni indicate nel presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.000.000 a lire 4.000.000.

4. In deroga a quanto previsto dall'articolo 1, sesto comma, della legge 18 aprile 1962, n. 230, dopo il numero 52 dell'elenco approvato con decreto del Presidente della Repubblica 7 ottobre 1963, n. 1525, e successive modificazioni, è aggiunto, infine, il seguente:

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

5. Copia autenticata della documentazione di cui al presente articolo deve trovarsi sempre a bordo dell'autobus durante il viaggio.

#### Art. 8.

##### *(Documento di noleggio)*

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

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

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

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

5. Qualora sia richiesta la presentazione di certificati da organismi indipendenti per accertare la rispondenza del prestatore di servizi a determinate norme in materia di garanzia della qualità, deve essere fatto riferimento ai sistemi di garanzia delle qualità basati sulla pertinente serie di norme europee EN 29000, certificati da organismi conformi alla serie di norme europee EN 45000.

6. Chiunque contravviene alle disposizioni di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.000.000 a lire 4.000.000.

7. Il noleggiante che non provvede a conservare per almeno cinque anni copia del documento di trasporto è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500.000 a lire 2.000.000.

8. È soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 200.000 a lire 800.000 il conducente che, a richiesta degli organi preposti al controllo della circolazione stradale, non è in grado di esibire:

a) la copia autenticata dell'autorizzazione di cui all'articolo 3;

b) la copia autenticata della documentazione di cui all'articolo 7;

c) il documento di trasporto di cui al presente articolo.

## Art. 9.

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

1. Chiunque esercita l'attività di noleggio di autobus con conducente senza essere in possesso dell'autorizzazione di cui all'articolo 3 o in violazione della stessa è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 3.000.000 a lire 12.000.000. La violazione comporta anche la sanzione accessoria della confisca amministrativa e del sequestro del veicolo ai sensi dell'articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. Alla medesima sanzione è soggetto il noleggiatore che si avvalga di un noleggiante primo dell'autorizzazione.

2. Il titolare dell'autorizzazione di cui all'articolo 3, che non apponga sull'autobus il disco contrassegno originale di cui al comma 2 dell'articolo 6, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500.000 a lire 2.000.000.

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

4. La misura delle sanzioni amministrative pecuniarie previste nella presente legge è aggiornata ai sensi del comma 3 dell'articolo 195 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

5. Chiunque svolge con autobus immatricolati all'estero servizi di noleggio di autobus con conducente senza essere in possesso dei documenti di controllo previsti dalle normative nazionali e comunitarie è soggetto alla sanzione amministrativa del paga-

mento di una somma da lire 3.000.000 a lire 12.000.000 ed alla sanzione accessoria della confisca amministrativa e sequestro del veicolo ai sensi dell'articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

Art. 10.

*(Norme transitorie)*

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

2. L'autorizzazione di cui all'articolo 3 deve essere rilasciata entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. L'autorizzazione di cui all'articolo 3 è rilasciata per il numero di autobus dell'impresa già immatricolati in servizio di noleggio con conducente alla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Qualora la licenza sia stata rilasciata per autobus con un numero di posti non superiore a sedici, escluso il conducente, o di lunghezza non superiore a metri 6,90, non è consentita l'immatricolazione, in luogo dei predetti veicoli di autobus con più di sedici posti o di lunghezza superiore a metri 6,90.



