SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

6° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 MARZO 1977

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Applicazione dei regolamenti della Comunità economica europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri » **(427)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 89, 92, 93 e *passim*
DEGAN, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 93
MOLA (*PCI*) 92
ROMEI (*DC*), *relatore alla Commissione* . 90, 93
SGHERRI (*PCI*) 93

La seduta ha inizio alle ore 9,30.

M E L I S , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

« Applicazione dei regolamenti della Comunità economica europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri » (427) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(*Discussione e approvazione*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Applicazione dei regolamenti della Comunità economica europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri », già approvato dalla Camera dei deputati.

Sul disegno di legge è pervenuto il parere favorevole della Commissione giustizia, mentre la Commissione affari costituzionali ha ritenuto di non avere nulla da osservare. La Giunta per gli affari delle comunità europee ha formulato delle osservazioni su cui si intratterrà il senatore Romei, relatore, al quale dò la parola.

R O M E I , *relatore alla Commissione*. Il disegno di legge che viene sottoposto all'esame della Commissione è un provvedimento di esecuzione dei regolamenti numero 1172 del 26 maggio 1972 e nn 516 e 517 del 28 febbraio 1972 del Consiglio delle comunità europee, con i quali è stata imposta ai paesi membri una disciplina comune per la regolamentazione dei servizi automobilistici regolari specializzati e per il servizio a navetta, fissando principi eguali per tutti i paesi comunitari per il rilascio delle autorizzazioni, nonchè per la presentazione delle relative domande.

In relazione a ciò è opportuno premettere che i regolamenti comunitari a norma dell'articolo 189 del Trattato CEE costituiscono norme cogenti per gli ordinamenti degli Stati membri.

In merito, anche la Corte costituzionale ha sancito che le norme comunitarie hanno efficacia obbligatoria e diretta senza bisogno di legge di ricezione e, costituendo esse stesse fonte immediata di diritti ed obblighi, non debbono essere oggetto di provvedimenti statali a carattere riproduttivo, integrativo ed esecutivo, a meno che norme integrative o esecutive siano richieste per l'attuazione stessa delle norme comunitarie.

La Sottocommissione per i pareri della Giunta per gli affari delle comunità europee, che ha emesso il proprio parere in merito al disegno di legge in esame, nel riaffermare questi principi, ha messo in rilievo che il titolo del disegno di legge è « equivoco nella sua formulazione » e potrebbe generare il sospetto che il disegno di legge « tende a dare vigore alle norme comunitarie ».

In effetti il termine « applicazione » delle norme comunitarie, usato nel titolo del disegno di legge, è improprio per indicare la natura tecnica amministrativa di esecuzione delle norme stesse.

Al riguardo le osservazioni esposte dalla Sottocommissione citata possono essere condivise, e la formulazione del titolo proposto (Norme integrative e di attuazione dei regolamenti delle Comunità economiche europee relativi al trasporto...) è molto più esatta di quella attualmente usata nel disegno di legge in esame.

Tuttavia il termine « applicazione » delle norme nella sua accezione potrebbe far sorgere dubbi nell'interprete, ove non si tenesse presente il principio generale, sopra esposto, dell'efficacia diretta delle norme comunitarie.

Pertanto, mentre sul piano giuridico formale non possiamo che accettare la formulazione proposta per il titolo, considerazioni di opportunità potrebbero consigliare di lasciare invariata l'attuale formulazione.

Infatti il disegno di legge è già stato approvato dalla Camera e un'eventuale modifica allungherebbe notevolmente i tempi dell'*iter* di approvazione, dato che il provvedimento, come è ovvio, dovrebbe essere trasmesso nuovamente alla Camera.

Considerato che la modifica è soltanto formale e che, peraltro, il presupposto che si tratta di norme di esecuzione è un postulato che discende dal già citato articolo 189 del trattato CEE, si potrebbe omettere di apportare la modifica proposta; lascio, però, alla valutazione della Commissione la scelta della soluzione che sembrerà più opportuna.

Il disegno di legge contiene norme di esecuzione per quanto concerne:

a) il rilascio delle autorizzazioni per espletare i servizi di trasporto automobilistici regolari, specializzati per il servizio a navetta;

b) i modelli di domanda per il rilascio delle autorizzazioni;

c) la revoca delle autorizzazioni;

d) le sanzioni previste in caso di infrazioni commesse nell'espletamento del servizio stesso da parte del vettore, nonchè l'indicazione degli organi preposti all'accertamento delle infrazioni.

Le autorizzazioni, secondo una prevalente dottrina giuridica, sono provvedimenti amministrativi basati sulla valutazione discrezionale della rispondenza delle condizioni soggettive ed oggettive a quei particolari interessi collettivi a tutela dei quali la potestà autorizzatoria è predisposta dall'ordinamento.

Ogni autorizzazione presuppone un rapporto giuridico tra un soggetto che ha la potestà di emanarla e quello al quale si rivolge.

Nel disegno di legge in esame non vi è alcuna norma che riguardi i requisiti soggettivi di colui che richiede l'autorizzazione poichè norme particolari sono già vigenti nei regolamenti comunitari, che disciplinano analiticatamente sia i requisiti soggettivi del titolare dell'autorizzazione, cioè, in questo caso il vettore, sia il contenuto dell'autorizzazione, sia le modalità di presentazione della relativa domanda, nonchè la documentazione di cui essa deve essere corredata e le procedure di rilascio, i controlli e le sanzioni previste

Pertanto tutta questa materia non forma oggetto specifico del disegno di legge in esame, ma le norme comunitarie vi sono espressamente richiamate.

In particolare nei primi tre articoli del disegno di legge viene stabilito che la direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è l'organo competente a rilasciare l'autorizzazione sia per i servizi regolari e regolari specializzati ad imprese, che hanno la loro sede nel territorio nazionale, purchè in possesso dei requisiti di capacità morale, tecnica e finanziaria per essere ammessi ad effettuare trasporti internazionali di persone, sia per i servizi a navetta, la cui autorizzazione può essere rilasciata ad imprese italiane ed a vettori degli altri stati membri, che nei paesi in cui i loro autobus sono immatricolati possiedono i requisiti per essere ammessi ad effettuare trasporti internazionali di persone.

L'articolo 3 prevede che l'organo amministrativo competente a rilasciare i modelli di domanda previsti dalle norme regolamentari è la direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti.

Nell'articolo 4, è sancito l'obbligo per il titolare di un'autorizzazione di invitare alla citata direzione generale un resoconto annuale di esercizio, per ciascun servizio.

L'articolo 5 stabilisce che il titolare di una autorizzazione per un servizio regolare e regolare specializzato, qualora non intenda continuare il servizio, deve darne notizia al Ministero dei trasporti, specificando i motivi per i quali viene posto fine all'esercizio della linea.

Le norme contenute nell'articolo 4 e nell'articolo 5 riproducono parzialmente, come ha rilevato la Giunta per gli affari delle comunità europee gli articoli 10 e 17 del regolamento n. 512/72 del 28 febbraio 1972. Tale riproduzione a parere della Giunta « non è necessaria per l'economia della legge e potrebbe indurre in equivoci ».

In particolare con l'articolo 5 si chiede la « specificazione dei motivi per i quali si rinuncia all'autorizzazione », mentre l'articolo 10 del regolamento stabilisce che la rinuncia deve essere motivata nel senso che deve essere giustificata. Per questo motivi la Giunta ha espresso il parere di modificare gli articoli 4 e 5, indicando in essi solo l'organo al quale devono essere indirizzati i provvedimenti previsti dai citati articoli 10 e 17 del regolamento comunitario.

Premesso che l'articolo 10 del regolamento n. 517/72 prevede che l'autorizzazione decade tre mesi dopo che l'autorità competente ha ricevuto comunicazione da parte del titolare dell'autorizzazione di un preavviso per porre fine all'esercizio del servizio e che il preavviso deve essere motivato, mentre l'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento n. 512/72 sancisce che il titolare dell'autorizzazione è tenuto a fornire annualmente informazioni sui servizi espletati, specificando il tipo di informazioni, si evince dagli articol 4 e 5 del disegno di legge in esame che anche in questo caso si tratta di un'imperfezione formale del disposto legislativo.

Lascio, pertanto, alla Commissione di decidere sull'eventuale modifica degli articoli in questione, in considerazione delle motivazioni già sopra esposte per quanto concerne l'*iter* del provvedimento.

L'articolo 6 stabilisce invece che il Ministero deve decidere sulla revoca dell'autorizzazione entro tre mesi dalla presentazione del preavviso.

I successivi articoli 7, 8, 9 e 10 prevedono delle sanzioni amministrative per inosservanza di alcune norme previste dai regolamenti comunitari.

In particolare sono previste le seguenti sanzioni.

1) la revoca della carta di circolazione nel caso che vengano eseguiti servizi regola-

ri, regolari specializzati e servizi a navetta senza la prescritta autorizzazione;

2) una sanzione amministrativa consistente nel pagamento di un'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000 sia nel caso che il vettore, pur essendo provvisto di autorizzazione, non ha con sè i documenti prescritti dai regolamenti comunitari, o questi sono scaduti, incompleti o alterati, sia nel caso che le imprese non provvedano ad inviare alla competente direzione del Ministero dei trasporti il preavviso per cessazione anticipata del servizio, o il resoconto annuale di esercizio, sia nel caso che le imprese effettuino i servizi con modalità diverse da quelle previste dal documento di autorizzazione.

Nell'articolo 11 sono individuati i seguenti casi in cui si incorre nella decadenza dell'autorizzazione:

a) quando il titolare dell'autorizzazione venga a perdere i requisiti per essere ammesso ad effettuare trasporti internazionali di persone (in questo caso la decadenza decorre dalla data in cui il fatto viene accertato);

b) quando il titolare dell'autorizzazione si renda responsabile di gravi e ripetute irregolarità di ordine amministrativo (la dichiarazione di decadenza deve essere preceduta da due diffide intimate al titolare dell'autorizzazione e decorre dalla scadenza del termine stabilito nell'ultima diffida).

L'attuale formulazione degli articoli 10 e 11 già esaminati è il risultato di due emendamenti governativi presentati in sede di esame nella Commissione trasporti della Camera.

L'articolo 12 stabilisce che le infrazioni alle norme della presente legge debbono essere contestate immediatamente.

A tal fine costituiscono mezzi di contestazione sia gli accertamenti verbalizzati dagli agenti di polizia stradale, sia le comunicazioni ricevute dai Governi degli altri Stati per le infrazioni commesse fuori dal territorio italiano. Copia della contestazione deve essere trasmessa al Ministero dei trasporti ed all'ufficio periferico della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competente per territorio.

L'articolo 13 sancisce che le sanzioni pecuniarie previste dalla presente legge sono comminate nel rispetto del principio di solidarieta e di non trasmissibilità delle obbligazioni di cui agli articoli 3 e 4 della legge 24 dicembre 1975, n. 706.

L'articolo 14, infine, modifica l'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1969, n. 1226, stabilendo che « il foglio di viaggio deve contenere l'elenco nominativo dei viaggiatori ».

Tale modifica è stata necessaria, poichè la precedente formulazione dell'articolo 2, prescrivendo che il foglio di viaggio dovesse essere vistato ai posti di frontiera, in entrata ed in uscita dal territorio italiano, con l'indicazione della data di passaggio, costituiva un notevole intralcio amministrativo.

D'altra parte la modifica è stata consigliata dalla Commissione della CEE per ridurre le formalità amministrative e per attuare un maggiore snellimento del passaggio delle frontiere da parte di autobus impiegati nei servizi internazionali.

Il disegno di legge è stato già approvato, come si è avuto occasione di dire, in sede legislativa, da parte della Commissione trasporti della Camera: si prospetta dunque alla Commissione la necessità che si giunga ad una sollecita approvazione del provvedimento, poichè già nel 1975 era stato aperto nei confronti dell'Italia un procedimento a causa del ritardo con cui si procedeva all'emanazione di norme di esecuzione dei regolamenti stessi.

Con le considerazioni espresse sollecito l'approvazione del disegno di legge da parte della Commissione.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

M O L A . Per quanto mi riguarda, pur avendo alcune riserve sul disegno di legge in esame in relazione all'elaborazione del nuovo codice della strada, riserve peraltro già manifestate dal Gruppo comunista nella Commissione della Camera dei deputati, mi dichiaro favorevole al provvedimento, in quanto mi rendo conto dell'urgenza di approvare una normativa in materia, che con-

senta all'Italia di allinearsi agli altri paesi della CEE.

S G H E R R I . In aggiunta a quanto testè detto dal senatore Mola, desidero richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto, indubbiamente strano, che l'Italia arriva sempre buon'ultima nell'applicazione degli accordi internazionali; cosa questa del resto già sottolineata, sia pure con garbo, dall'onorevole relatore, il quale ha, appunto, fatto presente come spesso l'Italia, dopo aver approvato in sede comunitaria determinati accordi, lasci poi passare dei mesi prima di procedere all'approvazione delle relative disposizioni di esecuzione, mettendosi così in condizione di essere richiamata dagli organismi comunitari al rispetto dei tempi nell'attuazione della stessa politica comunitaria.

Ora, è evidente, a mio parere, che tutto questo non contribuisce certo all'elaborazione di una linea di sviluppo comunitaria, nè consente all'Italia di dare agli organismi della Comunità quell'apporto che dovrebbe. Pertanto, ritengo che, ove l'Italia abbia delle obiezioni o delle riserve da avanzare in merito a determinati accordi o regolamenti internazionali, debba manifestarle subito, ma che, una volta approvati gli accordi, sia indispensabile una certa sollecitudine nella relativa applicazione.

Vorrei inoltre manifestare una mia preoccupazione — e spero che l'onorevole rappresentante del Governo possa dissiparla — in ordine ai criteri di concessione dell'autorizzazione per il trasporto a livello internazionale. Si tratta, infatti, come è noto, di una materia particolarmente delicata dato il notevole afflusso di turisti verso il nostro paese: ad esempio, tutti sappiamo (l'esperienza toscana, e fiorentina in particolare, lo dimostra) che non sempre i pullman internazionali che girano in Italia hanno tutti i requisiti antinquinamento necessari per la difesa dell'ambiente, sia per quanto riguarda i rumori sia per quanto riguarda i gas di scarico. Sarebbe quindi oportuno, a mio avviso, conoscere se le autorizzazioni in questione vengono concesse a tutti o solo alle grandi linee di trasporto e se nei criteri in base ai quali tali autorizzazioni vengono concesse si tiene conto dell'esigenza di sicurezza sanitaria e di rispetto delle norme ecologiche dei mezzi che sono immessi nel trasporto di persone a livello internazionale, sia in Italia che all'estero, in modo da offrire una garanzia per il servizio in difesa non solo dei passeggeri ma anche del paese che attraversano.

Vorrei infine rilevare l'opportunità di esaminare le modalità di determinazione dei prezzi dei biglietti e di sapere quindi se questi, per lo stesso percorso, variano da società a società o se, invece, esiste un prezzo concordato e stabilito nel momento in cui viene concessa appunto l'autorizzazione ad effettuare il servizio.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

R O M E I , *relatore alla Commissione.* Non ho altro da aggiungere a quanto precedentemente detto nella mia relazione, che peraltro mi pare sia condivisa dagli onorevoli colleghi; così come mi pare condivisa la necessità di procedere sollecitamente all'approvazione del disegno di legge nel testo trasmessoci dall'altro ramo del Parlamento passando sopra, per così dire, a quei rilievi di carattere formale avanzati dalla Giunta per gli affari delle Comunità europee.

Per quanto mi riguarda, quindi, non posso che ribadire la necessità di approvare senza indugi il provvedimento e rinnovare l'invito in tal senso rivolto agli onorevoli colleghi nel corso della mia esposizione.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Dopo l'ampia ed esauriente relazione del senatore Romei, che ringrazio, e gli interventi dei senatori Mola e Sgherri, a me non rimane molto da aggiungere sul merito del disegno di legge in esame.

È vero quanto ha detto il senatore Sgherri in ordine al fatto che troppo spesso gli adempimenti comunitari del nostro paese non riescono ad avere quella celerità che sarebbe necessaria per evitarci censure o minacce di censure da parte della CEE; nella fattispecie peraltro questa lentezza di at-

tuazione o di regolamentazione integrativa, come ha fatto notare la Giunta per gli affari delle comunità europee, dei regolamenti del 1973 non pare del tutto ingiustificata o per lo meno incomprensibile, poichè è necessario tenere presente che il disegno di legge relativo era stato già presentato dal Governo nel corso della passata legislatura ed era stato approvato dalla Camera dei deputati. Successivi, imprevedibili eventi — dapprima la necessità di adeguare il testo alle modifiche suggerite dalla Commissione della CEE con una raccomandazione datata 14 ottobre 1974 circa le formalità per il passaggio delle frontiere da parte dei vettori comunitari (quelle stesse modifiche che sono state poi introdotte nel corso di questa legislatura nel dibattito svoltosi all'altro ramo del Parlamento) e poi l'anticipato scioglimento delle Camere — hanno ritardato la conclusione dell'*iter* parlamentare.

L'*iter* del provvedimento, del quale siamo ormai alla conclusione — almeno me lo auguro — è stato indubbiamente lungo, ma, come si sa, *maiora premunt semper*, per cui spesso adempimenti di questo genere, che pure sono importanti a livello internazionale, vengono disattesi in presenza di questioni di politica generale o di legislazione particolare che urgono maggiormente le forze politiche, il Parlamento ed il Governo.

Per quanto riguarda poi le osservazioni fatte dalla Giunta per gli affari delle comunità europee, faccio presente che queste, sul piano formale, sono effettivamente ineccepibili, ma prive di un preciso rilievo per quanto riguarda la concretezza del testo che stiamo per approvare. Del resto vi è da rilevare che esse non sono delle ulteriori proposte di modifica avanzate dalla Commissione della CEE, alla quale il senatore Romei per completezza del discorso ha fatto riferimento (quelle a suo tempo proposte dalla Commissione sono state già accolte dalla Camera dei deputati), ma sono solo uno scrupolo formale, per così dire, della Giunta per gli affari delle comunità europee del Senato. Il loro eventuale accoglimento da parte della 8ª Commissione del Senato comporterebbe un ulteriore ritardo nella definitiva approvazione del provvedimento. Noi invece dobbiamo evitare che la Commissione della CEE possa riattivare comunque un processo nei confronti dell'Italia per inadempienza e questo si può ottenere solo se il Senato — come mi auguro — vorrà approvare senza indugio il disegno di legge nel testo pervenutogli dall'altro ramo del Parlamento.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Le autorizzazioni per i servizi regolari e per i regolari specializzati, di cui all'articolo 2 del Regolamento n. 517/1972 del Consiglio della Comunità economica europea del 28 febbraio 1972, vengono rilasciate dal Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — tramite le Direzioni compartimentali e gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione alle imprese che hanno la loro sede sul territorio nazionale e che siano in possesso dei requisiti di capacità morale, tecnica e finanziaria per essere ammesse ad effettuare trasporti internazionali di persone.

È approvato.

Art. 2.

Le autorizzazioni per i servizi a navetta. di cui all'articolo 2 del Regolamento numero 516/1972 del Consiglio della Comunità economica europea del 28 febbraio 1972, vengono rilasciate dal Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — a imprese italiane e a vettori degli altri Stati membri della Comunità economica europea, che nei paesi in cui i loro autobus sono immatricolati, siano in possesso dei requisiti per essere ammessi ad effettuare trasporti internazionali di persone.

È approvato.

Art. 3.

Il Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e dei tra-

sporti in concessione — provvede al rilascio dei modelli stabiliti dal Regolamento numero 1172/72 della Commissione della Comunità economica europea del 26 maggio 1972, relativi alle domande di autorizzazione per i servizi regolari, regolari specializzati e per i servizi a navetta, nonchè di quelli riguardanti il resoconto annuale di esercizio per i servizi regolari e regolari specializzati.

È approvato.

Art. 4.

Il titolare di una autorizzazione per un servizio regolare e per un servizio regolare specializzato è tenuto a fornire al Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — un resoconto annuale di esercizio, separatamente per ciascun servizio, ai sensi dell'articolo 17 paragrafo 2 del citato Regolamento n. 517/72 del 28 febbraio 1972.

È approvato.

Art. 5.

Il titolare di un'autorizzazione per un servizio regolare e regolare specializzato, qualora non intenda continuare ad esercitare il servizio, deve darne, in base all'articolo 10 del predetto Regolamento n. 517/72, tempestiva comunicazione scritta al Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — specificando i motivi per i quali viene posto fine all'esercizio della linea.

È approvato.

Art. 6.

Il Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — procede entro tre mesi dalla data di ricevimento del preavviso di cui sopra, alla revoca dell'autorizzazione.

È approvato.

Art. 7.

Le autorizzazioni e gli altri documenti di cui all'articolo 17 del Regolamento numero 517/72 e agli articoli 17 e 18 del Regolamento numero 516/72 debbono essere esibiti, per il controllo e su richiesta, agli agenti cui sono affidati i servizi di polizia stradale, ai sensi degli articoli 136 e 137 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Eventuali infrazioni riscontrate, ove commesse da vettori di altri Stati membri della Comunità economica europea, debbono essere immediatamente rese note al Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — per le successive segnalazioni da fare alle competenti Autorità dello Stato membro cui appartiene il vettore che ha commesso l'infrazione, in base all'articolo 18 paragrafo 2 del Regolamento CEE numero 517/72 ed all'articolo 19 paragrafo 2 del Regolamento CEE n. 516/72.

È approvato.

Art. 8.

Chiunque, senza le prescritte autorizzazioni, effettua i servizi regolari, regolari specializzati ed i servizi a navetta, di cui ai citati Regolamenti del Consiglio della Comunità economica europea n. 516/72 e numero 517/72, è punito con la sospensione dell'efficacia della carta di circolazione, prevista dall'articolo 1 della legge 9 luglio 1967, n. 572.

È approvato.

Art. 9.

Chiunque effettua servizi regolari, regolari specializzati e servizi a navetta senza tenere a bordo del veicolo i documenti, di cui all'articolo 17 paragrafo 2 del Regolamento CEE n. 517/72 e di cui agli articoli 17 e 18 del Regolamento CEE n. 516/72 ovvero con documenti scaduti, incompleti od alterati, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 25.000 a lire 100.000, salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.

È approvato.

Art. 10.

Il titolare di un'autorizzazione per un servizio regolare, per un servizio regolare specializzato che non ottemperi agli obblighi, di cui agli articoli 10, paragrafo 1 e 17, paragrafo 2 del Regolamento CEE n. 517/72, relativi all'invio al Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — del resoconto annuale di esercizio e del preavviso per l'anticipata cessazione di un servizio è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 10.000 a lire 25.000.

Alla stessa sanzione amministrativa è soggetto il titolare di un'autorizzazione per un servizio regolare, regolare specializzato e per un servizio a navetta ove effettui il servizio con modalità di esercizio diverse da quelle previste dal documento di autorizzazione, di cui all'articolo 4, paragrafo 2 del Regolamento CEE n. 517/72, per quanto riguarda i servizi regolari e regolari specializzati, e all'articolo 4 del Regolamento CEE n. 516/72, per quanto riguarda i servizi a navetta.

È approvato.

Art. 11.

In applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 22 del Regolamento CEE numero 517/72 e dell'articolo 24 del Regolamento CEE n. 516/72, il titolare di un'autorizzazione per un servizio regolare, per un servizio regolare specializzato e per un servizio a navetta viene dichiarato decaduto dall'autorizzazione stessa, oltre che nell'ipotesi contemplata dall'articolo 18 del Regolamento CEE n. 517/72 e dall'articolo 19 del Regolamento CEE n. 516/72 per perdita dei requisiti, quando si renda responsabile di ripetute e gravi irregolarità di ordine amministrativo.

Nel caso di perdita dei requisiti, la decadenza decorre dalla data in cui il fatto viene accertato.

Negli altri casi la pronuncia di decadenza deve essere preceduta da due successive diffide intimate al titolare dell'autorizzazione ed è operativa dalla scadenza del termine stabilito nell'ultima diffida.

È approvato.

Art. 12.

Le infrazioni alle norme della presente legge debbono essere contestate immediatamente. A tal fine hanno lo stesso valore di contestazione gli accertamenti verbalizzati dagli agenti di polizia stradale, nonchè, per infrazioni commesse da vettori italiani fuori dal territorio nazionale, le comunicazioni ricevute in merito dai Governi degli altri Stati membri della Comunità economica europea.

In ogni caso copia del verbale o copia della comunicazione degli altri Stati membri deve essere trasmessa all'ufficio periferico della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione territorialmente competente in relazione al luogo in cui è stata accertata l'infrazione e al Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

È approvato.

Art. 13.

Le sanzioni amministrative pecuniarie previste dalla presente legge sono applicate con l'osservanza delle disposizioni contenute negli articoli da 3 a 9 della legge 24 dicembre 1975, n. 706.

È approvato.

Art. 14.

Il secondo comma dell'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1969, n. 1226, è così sostituito: « Il foglio di viaggio deve contenere l'elenco nominativo dei viaggiatori ».

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

La seduta termina alle ore 10,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI