

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3137

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato CATALANO

Disposizioni in materia di servizi di trasporto con conducente non di linea e di uso condiviso di veicoli privati tra più persone (*carpooling*)

Presentata il 21 maggio 2015

ONOREVOLI COLLEGHI! — I servizi di taxi (articolo 2 della legge n. 21 del 1992) e il servizio di noleggio con conducente (NCC) (articolo 3 della legge n. 21 del 1992) sono stati originariamente pensati come distinti e complementari. I taxi, integrati nel servizio pubblico, hanno obblighi di garanzia del servizio da loro offerto, tariffe regolamentate e necessità di una licenza per poter operare. Possono venire chiamati tramite radio, nelle piazzole di sosta, oppure per strada con un cenno e sono esenti dalla scontrinatura. Il servizio NCC invece è un servizio a prenotazione, che non deve rispettare alcun obbligo di garanzia di servizio ed è soggetto alle regole del mercato. Per il suo esercizio serve esclusivamente un'autorizzazione. Il servizio NCC non è offerto su strada e a ogni corsa corrisponde un contratto di trasporto, per cui deve essere emessa una ricevuta fiscale o fattura. Le differenze

sostanziali tra i servizi si sono ridotte nel corso degli anni, a fronte della persistenza del pregresso impianto normativo. La tecnologia oggi consente di prenotare un taxi come fosse un servizio di NCC e, viceversa, di prenotare un servizio di NCC come se fosse un taxi. I radiotaxi e le applicazioni su *smartphone* hanno eliminato quasi del tutto le differenze tra i due servizi. Il problema nasce dal fatto che i due servizi operano secondo regole diverse e che l'invasione di campo crea fenomeni di concorrenza sleale. Per quanto concerne la licenza e le autorizzazioni, la legge n. 21 del 1992 individua nel comune l'ente erogatore e regolatore, in quanto si pensava che il comune avesse contezza della domanda e dell'offerta presente nel suo territorio. Le restrizioni territoriali stabilite dalla legge, però, hanno fatto sì che un taxi non possa uscire dai confini comunali se non previo accordo tra gli enti locali,

mentre i veicoli adibiti a servizio di NCC possono operare anche in comuni diversi da quello che ha rilasciato l'autorizzazione. A fronte di questi problemi negli anni sono stati presi provvedimenti alquanto discutibili e anticoncorrenziali, come ad esempio l'obbligo di ritorno in rimessa per il veicolo in servizio di NCC, che causa non pochi problemi di natura logistica e ambientale, inserito per limitare l'operatività di tali vincoli nell'ambito del comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Queste norme sono state bloccate da tutti i Governi, subordinandone l'entrata in vigore a un decreto ministeriale mai emanato, secondo termini via via prorogati. Le tariffe fisse per il servizio di taxi furono pensate in ragione del fatto che dovevano e devono garantire un servizio pubblico, in modo tale che anche in caso di eventi atmosferici particolari o di scioperi fosse garantito un servizio a prezzo calmierato, in continuità con gli altri servizi di trasporto pubblico locale. Con l'arrivo, inoltre, di servizi di condivisione quali il *carpooling* e il *car sharing*, oggi non espressamente regolati, si rende necessario un ripensamento dell'intero settore.

Con la presente proposta di legge, si abroga la legge n. 21 del 1992 e si ridisciplina la materia prevedendo una vasta liberalizzazione del settore ed eliminando le disposizioni anacronistiche e disfunzionali e definendo i limiti e le condizioni dell'uso condiviso di veicoli privati tra più persone (*carpooling*).

L'innovazione più significativa è senza dubbio l'unificazione, operata all'articolo 1, tra i servizi di NCC e taxi in un'unica categoria normativa, i servizi di trasporto con conducente, che riprende, in buona parte, le norme sui servizi di NCC di cui all'articolo 3 della legge n. 21 del 1992.

Al comma 2 è previsto, sulla base della riflessione in materia della più avanzata giurisprudenza continentale europea e, in particolare, della Corte di cassazione francese, che «Il rimborso delle spese non può eccedere la somma

della quota di costi fissi riferibile al viaggio e dei costi proporzionali in funzione dei chilometri percorsi». In tal modo si evita che sotto le spoglie del *carpooling* si nascondano servizi di trasporto professionali a scopo di lucro e, quindi, abusivi. Esclusa la natura professionale del *carpooling* risulta sensato prevedere che i veicoli possano essere a esso in parte destinati anche se immatricolati per uso proprio (articolo 2, comma 3).

L'articolo 3 prevede l'istituzione del ruolo dei conducenti al quale si accede previa verifica del possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 4. L'articolo 6 prevede il rilascio di un'autorizzazione per l'esercizio dei servizi di trasporto con conducente.

L'articolo 7 reca norme in materia di documentazione fiscale, mentre l'articolo 8 prevede sanzioni per le violazioni della legge.

L'articolo 9 fissa le caratteristiche delle vetture adibite al servizio, consentendo però ai veicoli già destinati, alla data di entrata in vigore della legge, a servizio di taxi o di NCC di mantenere le dotazioni già in uso.

Alla luce del dichiarato intento liberalizzatore, non sono previste tariffe regolamentate e la determinazione dei prezzi è lasciata — all'articolo 10 — al mercato. Come correttivo viene però previsto che l'Autorità di regolazione dei trasporti definisca, con proprio regolamento, le tariffe massime applicabili in caso di eventi straordinari che compromettono il normale svolgimento dei servizi pubblici di linea.

L'articolo 11 definisce e regola la figura degli intermediari, mentre l'articolo 12 fissa il principio dell'accessibilità del servizio di trasporto con conducente ai disabili.

Con gli articoli seguenti si provvede a modificare alcune norme vigenti, a stabilire norme transitorie e a fissare la clausola di invarianza finanziaria.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(*Servizi di trasporto con conducente*).

1. Ai fini di cui alla presente legge sono definiti servizi di trasporto con conducente i servizi destinati al trasporto collettivo o individuale di persone, rivolti a un'utenza specifica o indifferenziata, aventi funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea ed effettuati in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta, su richiesta degli utenti.

2. I veicoli destinati al servizio di trasporto con conducente devono essere immatricolati secondo la destinazione d'uso prevista dalla lettera *b*) del comma 5 dell'articolo 82 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituita dalla presente legge.

3. Non costituiscono servizi di trasporto con conducente i servizi di cui all'articolo 2.

ART. 2.

(*Carpooling*).

1. Ai fini di cui alla presente legge per *carpooling* si intende una modalità di trasporto che consiste nella condivisione non professionale di veicoli privati tra più persone, con il fine principale di ripartire i costi del trasporto. Uno o più soggetti coinvolti mettono a disposizione un veicolo, eventualmente alternandosi alla guida, e gli altri contribuiscono a coprire le spese. Il *carpooling* è un accordo tra privati senza scopo di lucro, con il fine di soddisfare le esigenze di trasporto di piccoli gruppi di persone e di consentire un uso collettivo ottimale dei veicoli.

2. Il rimborso delle spese non può eccedere la somma della quota di costi fissi riferibile al viaggio e dei costi proporzionali in funzione dei chilometri percorsi. Rientrano nelle spese rimborsabili il premio assicurativo, le tasse, la manutenzione ordinaria, il consumo delle gomme, il carburante, gli eventuali pedaggi, i costi per l'uso di piattaforme telematiche di incontro tra domanda e offerta e le spese di parcheggio. In nessun caso possono essere remunerati l'attività e il tempo di guida del conducente. Tali rimborsi non costituiscono fonte di reddito soggetta a imposizione o tassazione.

3. Per i veicoli soggetti a immatricolazione, il *carpooling* è considerato una forma di uso proprio del veicolo ai sensi dell'articolo 83 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

ART. 3.

(Ruolo dei conducenti).

1. Nell'ambito dell'Archivio nazionale dei veicoli previsto dagli articoli 225 e 226 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è istituito il ruolo dei conducenti, al fine di raccogliere ed elaborare i dati dei conducenti autorizzati a svolgere i servizi di trasporto con conducente.

2. Il ruolo dei conducenti è gestito tramite una piattaforma telematica e con procedure completamente informatizzate per la registrazione dei dati e per la modifica degli stessi da parte di tutti gli operatori e gli organi competenti.

ART. 4.

(Iscrizione nel ruolo dei conducenti).

1. Per l'iscrizione nel ruolo dei conducenti è richiesto il possesso dei seguenti requisiti:

a) certificato di abilitazione professionale previsto dall'articolo 116 del codice

di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come da ultimo modificato dalla presente legge;

b) assenza di informativa interdittiva antimafia;

c) certificato antimafia;

d) non aver riportato condanne penali e non essere destinatario di provvedimenti che riguardano l'applicazione di misure di prevenzione, di decisioni civili e di provvedimenti amministrativi iscritti nel casellario giudiziale ai sensi della vigente normativa.

2. L'iscrizione nel ruolo dei conducenti è effettuata con modalità telematica, previa verifica del possesso dei requisiti di cui al comma 1, effettuata attraverso il confronto con le informazioni presenti negli archivi della pubblica amministrazione, con modalità integralmente automatizzata.

3. Con apposito protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e Ministero dell'interno, da redigere entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le procedure informatiche per la condivisione delle informazioni necessarie alla verifica del possesso dei requisiti di cui al comma 1.

ART. 5.

(Figure giuridiche ammesse).

1. I titolari dell'autorizzazione di cui all'articolo 6, al fine del libero esercizio della propria attività, possono:

a) essere iscritti, in qualità di titolari di impresa artigiana di trasporto, all'albo delle imprese artigiane previsto dall'articolo 5 della legge 8 agosto 1985, n. 443, e successive modificazioni;

b) associarsi in cooperative di produzione e lavoro, intendendo come tali quelle a proprietà collettiva, ovvero in cooperative di servizi, operanti in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione;

c) associarsi in consorzio tra imprese artigiane e in tutte le altre forme previste dalla legge;

d) essere imprenditori privati che svolgono esclusivamente il servizio di trasporto con conducente.

e) essere aggregati a un contratto di rete ai sensi dell'articolo 3, comma 4-ter, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e successive modificazioni.

ART. 6.

(Autorizzazione).

1. L'autorizzazione per l'esercizio dei servizi di trasporto con conducente è rilasciata a tutti i soggetti iscritti nel ruolo dei conducenti.

2. Qualora il titolare dell'autorizzazione sia una figura giuridica di cui all'articolo 5, i soggetti adibiti alla conduzione del veicolo devono essere in possesso dei requisiti di cui all'articolo 4.

3. Per poter conseguire e mantenere l'autorizzazione è obbligatoria la conservazione dei requisiti di cui all'articolo 4, pena il ritiro della stessa e la cancellazione o sospensione dal ruolo dei conducenti.

4. L'autorizzazione abilita il titolare a esercitare il servizio in tutto il territorio nazionale.

ART. 7.

(Obbligo di documentazione fiscale).

1. Nei servizi di trasporto con conducente è previsto l'obbligo di emissione del documento o scontrino fiscale, di cui all'articolo 22 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, e al decreto del Ministro delle finanze 30 marzo 1992, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 76 del 31 marzo 1992, e, se richiesto dal cliente, della fattura, di cui agli articoli 21 e 21-bis del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972, e successive modificazioni.

ART. 8.

(Sanzioni).

1. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 85 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come da ultimo sostituito dalla presente legge, l'inosservanza da parte dei conducenti esercitanti il servizio di trasporto con conducente è punita con la sospensione pari a un mese dall'iscrizione al ruolo dei conducenti. L'entità di tale sanzione è raddoppiata, in caso di recidiva, ad ogni successivo accertamento.

ART. 9.

(Caratteristiche dei veicoli).

1. I veicoli adibiti ai servizi di trasporto con conducente devono rispettare le seguenti caratteristiche:

a) essere muniti di un dispositivo di misurazione del corrispettivo da pagare, il cui valore deve essere deducibile con la sola lettura;

b) essere muniti di apposita targa recante il numero dell'autorizzazione.

2. I veicoli già adibiti ai servizi di taxi e di NCC ai sensi delle disposizioni vigenti prima della data di entrata in vigore della presente legge possono mantenere le loro caratteristiche e dotazioni originarie.

3. I veicoli destinati al servizio di trasporto con conducente possono essere dotati di una targa sul retro, di un contrassegno all'interno del parabrezza anteriore o sul lunotto posteriore ovvero di un contrassegno luminoso.

ART. 10.

(Tariffe).

1. Il mercato dei servizi di trasporto con conducente è libero. Le tariffe applicate dai singoli soggetti autorizzati possono essere determinate in autonomia.

2. L'Autorità di regolazione dei trasporti definisce, con proprio regolamento, entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, le tariffe massime applicabili in caso di eventi straordinari che compromettono il normale svolgimento dei servizi pubblici di linea.

ART. 11.

(Intermediari).

1. Gli intermediari che svolgono attività terza per la prestazione dei servizi di trasporto con conducente devono essere registrati nel ruolo dei conducenti in una sezione apposita, previa verifica del rispetto dei requisiti di cui all'articolo 4, comma 1, lettere *b)*, *c)* e *d)*.

2. Gli intermediari possono addebitare un costo per il servizio da loro erogato e devono avere, anche ai fini fiscali, una stabile organizzazione in Italia.

ART. 12.

(Accesso ai disabili).

1. I servizi di trasporto con conducente devono essere accessibili a tutti i disabili.

ART. 13.

(Modifiche al codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).

1. Al codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) la lettera *b)* del comma 5 dell'articolo 82 è sostituita dalla seguente:

« *b)* per servizi di trasporto con conducente »;

b) l'articolo 85 è sostituito dal seguente:

« ART. 85. — *(Servizi di trasporto con conducente).* — 1. I servizi di trasporto con conducente sono regolamentati da norme di settore.

2. Possono essere destinati a servizi di trasporto con conducente:

- a) i motocicli con o senza *sidecar*;
- b) i tricicli;
- c) i velocipedi;
- d) i quadricicli;
- e) le autovetture;
- f) gli *autobus*;
- g) gli autoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone;
- h) i veicoli a trazione animale;
- i) i natanti.

3. La carta di circolazione dei veicoli adibiti ai servizi di cui al comma 1 è rilasciata in funzione dell'autorizzazione corrispondente.

4. Chiunque, pur essendo munito di autorizzazione al servizio di trasporto con conducente, esercita tale attività alla guida di un veicolo senza ottemperare alle norme in vigore ovvero alle condizioni di cui all'autorizzazione medesima è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 150 a euro 800. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e dell'autorizzazione, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI »;

c) l'articolo 86 è abrogato;

d) il comma 8 dell'articolo 116 è sostituito dal seguente:

« 8. Ai fini dei servizi di trasporto con conducente, di cui all'articolo 85, i conducenti, di età non inferiore a ventuno anni, conseguono un certificato di abilitazione professionale di tipo KA, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria A1, A2 o A, ovvero di tipo KB, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria B1 o B ».

ART. 14.

(*Compiti dell'Autorità
di regolazione dei trasporti*).

1. Al comma 2 dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, la lettera *m*) è sostituita dalle seguenti:

« *m*) ad adottare misure finalizzate ad assicurare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio di trasporto con conducente e della qualità delle prestazioni alle esigenze di mobilità dei diversi contesti territoriali;

m-bis) a monitorare i meccanismi di aggiustamento dinamico delle tariffe (*surge pricing*) utilizzati dai servizi tecnologici per la mobilità e intervenire con adeguate misure di regolazione e di contenimento;

m-ter) a monitorare e a verificare il rispetto delle norme in materia di uso condiviso di veicoli privati tra più persone (*carpooling*) da parte dei conducenti e degli intermediari ».

ART. 15.

(*Norme di adeguamento*).

1. La legge 15 gennaio 1992, n. 21, è abrogata.

2. Il comma 4 dell'articolo 2 della legge 11 agosto 2003, n. 218, è sostituito dal seguente:

« 4. Fermo restando il regime autorizzativo previsto dalla normativa vigente in materia, le imprese di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di *autobus* con conducente, in qualsiasi forma costituite, si considerano abilitate all'esercizio dei servizi di trasporto con conducente ».

3. I servizi di trasporto con conducente non sono soggetti all'obbligo di certificazione previsto dall'articolo 1 del regola-

mento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1996, n. 696. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede ad apportare modifiche alla lettera l) del comma 1 dell'articolo 2 del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 696 del 1996 al fine di adeguarlo a quanto previsto dal periodo precedente.

ART. 16.

(Norme transitorie).

1. I dati di cui all'articolo 6 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, sono trasferiti, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, mediante procedure automatizzate e informatizzate, nel ruolo dei conducenti.

2. I soggetti che, alla data di istituzione del ruolo dei conducenti, risultino già titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di NCC sono iscritti di diritto nel ruolo, purché in possesso dei requisiti di cui all'articolo 4, e la loro licenza o autorizzazione è trasformata nell'autorizzazione di cui all'articolo 6.

ART. 17.

(Clausola di invarianza finanziaria).

1. Dall'attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. All'attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge le amministrazioni interessate provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

€ 1,00



17PDL0031940