



PROPOSTA DI MODIFICHE D.L. 143/2018

Indice generale

Copertina	pag. 1
Premessa e contesto	pag. 2
Analisi e considerazioni	pag. 3
Proposta di modifica a D.L. 1433/2018, Legge 21/92 modificata da 29 1 quater	pag. 4
Proposta di norme transitorie.....	pag. 5

Addì, 15 gennaio 2019

**DOCUMENTO CONDIVISO
Comitato Sindacale N.C.C. Fiumicino
Associazione Uniti per l'Italia**

Premessa e contesto

Il D.L. n.143/2018 **sancisce il principio del 29 1 quater** secondo il quale, al termine di ogni viaggio preventivamente prenotato, il noleggiatore deve rientrare nella rimessa del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Tale limitazione, non contemplata in questi termini dalla Legge 21/92, di fatto in vigore fino al 29/12/2018 per le reiterate sospensive del 29 1 quater, modifica in maniera significativa la normativa che, sebbene prevedesse il rientro in rimessa al termine dei servizi espletati, non indicava il vincolo della sola rimessa nel Comune che aveva rilasciato l'autorizzazione. Tale principio derivante da una scelta politica del Governo determina un effetto devastante nel comparto, perché numerose imprese (il cui numero non è stato ancora esattamente quantificato) si ritrovano e/o ritroveranno a lavorare illegittimamente, semplicemente continuando ad osservare i medesimi comportamenti consentiti dalla versione primaria della Legge Quadro 21/92.

Il Governo nell'ispirarsi al nuovo principio **ha perso di vista l'originario motivo in base al quale è nata la problematica**, ovverosia lo sbilanciamento del numero di licenze taxi e di autorizzazioni NCC, rilasciate nei grandi e nei piccoli comuni. Soprattutto nei grandi centri metropolitani si è assistito ad un palese sottodimensionamento dell'organico delle autorizzazioni NCC, a fronte di uno sproporzionato sovradimensionamento di licenze Taxi. Viceversa in taluni piccoli comuni vi è stato un rilascio sproporzionato di autorizzazioni NCC, a fronte di un esiguo e/o nullo numero di licenze Taxi. Tale fenomeno ha comportato un'inevitabile inversione di ruoli delle due categorie e allo stesso tempo di commistione di interessi, volti a raggiungere mercati più ricchi di domanda. Infatti nei grossi centri abitati e/o di interesse turistico, i titolari di licenze Taxi hanno allargato il proprio ambito di azione dal servizio che deve essere rivolto ad una utenza "indifferenziata" di piazza, sconfinando verso l'utenza specifica e privata dei NCC (radio taxi, applicazioni, prenotazione servizi, convenzioni, tariffe predeterminate); mentre nei comuni più piccoli gli NCC, dove sono in maggior numero, hanno cercato di spingersi verso il mercato più vasto rappresentato dai grandi centri urbani, riempiendo vuoti di mercato liberati dai Taxi e/o richiesti dall'utenza. Quindi l'intervento che entrambe le categorie auspicavano e auspicano dal Governo per la risoluzione della problematica evidenziata, era ed è: **di fare ordine su chi fa che cosa**, a garanzia della sana concorrenza e del mercato, **di riscontrare le esigenze dell'utenza**, oltre a quelle specifiche degli operatori, **di ristabilire equilibrio fra Taxi e NCC mediante riassetto parametrico proporzionale**, per scongiurare il sopravvento dell'una sull'altra. La ns. Associazione quindi contesta il D.L. n. 143/2018 sia nella forma che nella sostanza.

Nella forma perché il Governo si è concesso un anno di tempo per predisporre il registro informatico pubblico nazionale introdotto dal D.L.(strumento ricognitivo di studio, controllo) ma lo stesso Governo ha concesso in sostanza solo 90 giorni alle imprese per adeguarsi alla nuova normativa. Va pure sottolineato che con l'entrata in vigore del D.L. n.143/2018 e delle norme contenute nell'art. 29 1 quater - redatto nel 2008 ma sospeso ben 10 anni - il Governo ha di fatto scaricato dieci anni di pregressa inerzia politica sulle imprese NCC.

Nella sostanza corre l'obbligo di evidenziare che il frutto di un siffatto lavoro del Governo è stato l'elaborazione di un testo di legge redatto frettolosamente, ispirato se non proprio scritto da menti e mani riconoscibili, che ha plasmato una serie di articoli che comportano delle procedure per i NCC eccessivamente burocratizzate, incongruenti, sproporzionate, illogiche, che impediscono di fatto lo svolgimento dell'attività di NCC, anche nelle forme più elementari del servizio, causando vera e propria impossibilità di rispettare altre Leggi.

Analisi e considerazioni

L'Art. 1 com. 1 lett. c) D.L. 143 impone la redazione di un foglio elettronico, non meglio specificato, con numerose informazioni per lo più inutili al raggiungimento dello scopo, oltre che contrarie a norme di legge, come quelle sulla privacy che tutelano dati di soggetti terzi quali i clienti trasportati, per di più con la previsione di archiviazione di tutti questi dati. A nostro avviso sarebbe sufficiente ad assolvere la finalità della legge la dimostrazione con qualsiasi mezzo elettronico/multimediale dei semplici estremi della prenotazione.

L'Art. 1 com. 1 lett. d) D.L. 143 pone vincoli alla presa dei servizi e alla circolazione dei mezzi, stabilendo che inizio o fine corsa ricada nella provincia o area metropolitana del Comune di rilascio dell'autorizzazione, in netto contrasto con le indicazioni previste alla lettera c) dimostrando miopia della realtà operativa e sulle richieste della clientela NCC. Se il problema da eliminare è la migrazione stabile dei NCC verso comuni differenti da quelli che hanno rilasciato l'autorizzazione non si raggiunge lo scopo obbligando tutti e sempre al rientro in rimessa del comune di rilascio autorizzazione, ma con la semplice efficacia dei controlli atti a verificare la congruità tra la prenotazione e il servizio in corso.

L'Art. 5 bis com. 1 L.Q. 21/92 evidenzia la illogicità, contraddittorietà, irragionevolezza, contrarietà ai principi basilari di concorrenza, quindi quasi certa incostituzionalità, poiché dà facoltà ai Comuni di imporre ai NCC, soprattutto con autorizzazione di altri Comuni, segnalazioni e/o imposte d'accesso al proprio territorio. La norma si presenta pertanto:

- **illogica** perché limitando tendenzialmente la sfera di azione al Comune che ha rilasciato l'autorizzazione si finisce col costringere ciascun NCC ad operare in un territorio ristretto di appartenenza, finendo col determinare sovrapposizione tra NCC e Taxi (questi sì soggetti che per natura dovrebbero operare prevalentemente nel comune di rilascio della licenza);
- **contraddittoria** in quanto, mentre da un lato l'art. 11 com. 4 sancisce che il prelievo e/o la destinazione possono avvenire fuori dal comune di rilascio della autorizzazione senza alcun limite, dall'altro lato l'art. 5 bis introduce di fatto la facoltà per ogni comune di poter limitare lo svolgimento dell'attività di noleggio con conducente nella sua essenza;
- **irragionevole** perché stante l'elevatissimo numero di comuni italiani, 7.982, è inaudito pretendere che un NCC debba anche solo conoscere oltre che adempiere alla infinità di prescrizioni burocratico amministrative attualmente già in vigore in oltre 300 Comuni, con una giungla sulle modalità di segnalazioni, durata validità permessi, assurdità di pretese. Inoltre è controproducente, oltre all'assurda burocrazia, pensare di gravare ulteriormente di imposte e tasse le aziende NCC che devono ottemperare a quanto lo Stato impone loro, con una già notevole e sostanziale disparità di trattamento rispetto alla controparte Taxi;
- **contraria ai minimi principi della concorrenza e quindi incostituzionale** atteso che la Costituzione Italiana nonché i principi fondamentali della Comunità Europea garantiscono la libertà di stabilimento e il principio della libera concorrenza, vietando ogni e qualsivoglia discriminazione basata sulla territorialità. Di fatto viene a determinarsi anche una evidente disparità di trattamento tra gli utenti, atteso che è lasciata ad ogni più ampia discrezionalità dei singoli Comuni stabilire l'importo di accesso al territorio. Tale trasformazione, radicale e repentina della Legge di settore, determina un risvolto negativo e certo nelle attività delle aziende NCC sotto il profilo di minore produttività, con conseguenze negative di carattere economico, di minore occupazione e l'impossibilità di rispettare impegni ed investimenti. Si auspica una radicale e opportuna revisione di tutte le norme (oltre agli artt. di cui sopra) non necessarie e solo penalizzanti per le imprese NCC, le uniche colpite dalle modifiche legislative introdotte alla Legge Quadro 21/92 dal D.L. 143/2018 e in modo più marcato dall'Art. 29 1 quater [D.L. 143 Art. 1 comma 1 lett. a) e b) e Art. 1 commi 2 - 6 - 9 nonché L.Q. 21/92 Art. 4 comma 3, Art. 5 bis comma 2, Art. 8 commi 2 e 3] di seguito dettagliate.

.Proposta di modifica D.L. 143/2018, Legge 21/92 modificata da 29 1 quater

ART. 1 com. 1 lettera a) D.L. 143 - Aggiunta testo (a perfezionamento frase)
Il servizio di NCC si rivolge all'utenza specifica che avanza al vettore

ART. 1 com. 1 lettera b) D.L. 143 - Aggiunta testo finale
Nel caso di cumulo di più autorizzazioni la sede operativa può essere unica e situata a scelta in uno dei comuni dei quali si dispone l'autorizzazione.

ART. 1 com. 1 lettera c) D.L. 143 - Sostituzione
Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate al vettore, presso la sede o la rimessa, anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici. Di norma l'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente deve avvenire presso le rimesse di cui all'articolo 3, comma 3, con ritorno alle stesse. Il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche al di fuori della Provincia o dell'area metropolitana in cui ricade il territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Nel servizio di noleggio con conducente è previsto l'obbligo da parte del conducente di comprovare, in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine, gli estremi della prenotazione del servizio e uscita dalla rimessa.

ART. 1 com. 1 lettera d) D.L. 143 - Sostituzione
In deroga a quanto previsto dal comma 4, l'inizio di un nuovo servizio può anche avvenire senza il rientro in rimessa quando, sin dalla partenza dalla rimessa o dal pontile d'attracco, il conducente ha più servizi in agenda oltre il primo. Potrà aggiungere altre prenotazioni in giornata, ricevute direttamente dalla propria clientela e/o da altre aziende NCC, al fine di ottimizzare il lavoro. Nel corso di specifici servizi, quali particolari eventi e tour di più giorni, il rientro alla rimessa potrà avvenire alla conclusione del programma previsto.

ART. 1 com. 2 D.L. 143 - Abrogazione [vedasi Art. 1 com. 1 lettere c) e d) D.L.]

ART. 1 com. 6 D.L. 143 - Sostituzione (onde salvare procedimenti in itinere)
A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino alla piena operatività del registro informatico pubblico nazionale delle imprese di cui al comma 3, sono bloccati i Bandi Pubblici per il rilascio autorizzazioni di servizio di noleggio con conducente con autovettura, motocarozzetta e natante.

ART. 1 com. 9 D.L. 143 Sostituzione
Fino alla data di adozione delle determinazioni della Conferenza unificata di cui al comma 1, lettera b), e comunque per un periodo non superiore a due anni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, l'inizio di un singolo servizio, fermo l'obbligo di previa prenotazione, può avvenire da luogo diverso dalla rimessa, quando lo stesso è svolto in esecuzione di un contratto in essere tra cliente e vettore stipulato in forma scritta, da esibire a richiesta.

ART. 4 comma 3 (L.Q. 21/92)- Sostituzione
Le Regioni, stabiliscono, nei comuni in cui sono presenti sia TAXI che NCC, il parametro percentuale del rapporto TAXI/NCC e, ove non è esercito il servizio TAXI, il numero max delle imprese di NCC, i criteri dei regolamenti Comunali, prevedendo anche per le imprese NCC la possibilità di un veicolo sostitutivo.

ART. 5 bis comma 1 (L.Q. 21/92)- Sostituzione
Ai mezzi Taxi e NCC è parimenti consentito l'accesso alle Z.T.L. e corsie preferenziali di ogni Comune italiano ove non vietato a entrambe le categorie. I Comuni devono fare controlli preliminari con il registro informatico pubblico nazionale per evitare inutili spedizioni. Gli errori vanno sanati in autotutela.

ART. 5 bis com. 2 (L.Q.21/92)- Abrogazione (vedasi Art. 5 bis comma 1 D.L.).

ART. 8 com. 3 (L.Q. 21/92) - Abrogazione (vedasi Art.1 com. 1 let. c) D.L.).

Proposta di norme transitorie

1. Entro un anno dalla entrata in vigore del registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio taxi (effettuato con autovettura, motocarrozzeria, natante) e di quelle titolari di autorizzazione per il servizio NCC (effettuato con autovettura, motocarrozzeria, natante; le Regioni - sentite le commissioni consultive di cui all'art. 4 comma 4 - saranno tenute ad adeguare i propri regolamenti ai sensi dell'art. 4 comma 3 Legge Q. 21/92.

2. Entro un anno dalla entrata in vigore dei nuovi regolamenti regionali i Comuni devono adeguare i propri regolamenti a quelli regionali e nazionali.

3. Al fine di assicurare la continuità ad imprese di NCC operanti fino alla data del 30 Dicembre 2018 le Regioni, prima di emettere nuovi bandi, provvedono a un tempestivo adeguamento dei livelli essenziali di offerta del servizio di NCC all'esercizio del diritto degli utenti alla mobilità [in conformità al principio e alle norme comunitarie di libera concorrenza, di libertà della circolazione delle persone e dei servizi, nonché la funzionalità e l'efficienza del medesimo servizio adeguato ai fini della mobilità urbana ai sensi degli articoli 43, 49, 81, 82 e 86 del Trattato istitutivo della Comunità europea e degli articoli 3, 11, 16, 32, 41 e 117, comma secondo, lettere e) e m) della Costituzione, le Regioni, sentite le commissioni consultive di cui all'articolo 4, comma 4, della legge 15 gennaio 1992, n.21] e predispongono un piano per la riparametrazione e conversione degli attuali titoli autorizzativi NCC non regionali in regionali, onde armonizzare la normativa del settore per entrambe le categorie Taxi e NCC. Fino al compimento di questa necessaria azione di programmazione sono prorogate per i soggetti NCC le sanzioni così come previsto dall'Art. 1 com. 4 D.L. 143.

4. A seguito introduzione del registro informatico pubblico nazionale, ma solo dopo verifica e ripristino parametri relativi al numero di licenze Taxi e/o autorizzazioni NCC, le Regioni avranno facoltà di predisporre nuovi Bandi di concorso di cui all'Art. 8 della legge 21/92.

Addì, 15 gennaio 2019

**DOCUMENTO CONDIVISO
Comitato Sindacale N.C.C. Fiumicino
Associazione Uniti per l'Italia**

RELAZIONE

Nel trasporto persone il segmento di mercato riguardante l'attività di noleggio con conducente viene esercitato attraverso il noleggio di autobus e/o attraverso il noleggio di autovettura. La diversa tipizzazione è determinata, in osservanza alla legislazione vigente, dall'articolo 54 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che definisce autobus i mezzi dotati di un numero di posti superiore a nove e definisce invece autovetture i mezzi con un numero di posti fino a nove. La legge 218 dell'11 agosto 2003, che disciplina l'attività di trasporto viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente, correttamente inquadra l'attività del trasporto viaggiatori su strada nell'ambito della libertà di iniziativa economica ai sensi dell'articolo 41 della Costituzione e contestualmente riconosce all'articolo 2, comma 4 la medesima nicchia di mercato al trasporto viaggiatori effettuato e mediante noleggio autobus con conducente e mediante noleggio autovettura con conducente. La medesima legge, all'articolo 5, regola l'accesso al mercato attraverso requisiti relativi alla professione di trasportatore e non pone, anche in ottemperanza alla legislazione europea, alcuna limitazione territoriale alla autorizzazione all'esercizio di tale attività. Con il presente disegno di legge, che ricalca la impostazione dettata dalle norme di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218, si propone di rendere omologa la normativa sul noleggio di autovettura con conducente alla normativa prevista per il noleggio di autobus con conducente. Attraverso la migliore tutela e definizione nel settore dell'autonoleggio, anche per mezzo della regolamentazione dell'accesso alla professione, ci si prefigge l'obiettivo di tutelare la correttezza della concorrenza nel settore del noleggio di autovetture, nonché di stimolare la crescita di una cultura imprenditoriale nel segmento dell'autonoleggio con autovettura, mettendo ordine in un settore dove è largamente presente l'attività svolta in forme abusive. La previsione di albi regionali e nazionali è utile anche alla soluzione di questo ultimo aspetto. È prevedibile, inoltre, una spinta all'espansione del settore con relativo aumento dell'occupazione. La normativa proposta ha ancora lo scopo di avvicinare il nostro paese a quanto similmente è già stato fatto in alcuni Stati europei.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1. (Oggetto e finalità)

1. L'esercizio dell'attività di trasporto di viaggiatori su strada rientra nella sfera della libertà di iniziativa economica ai sensi dell'articolo 41 della Costituzione, cui possono essere imposti esclusivamente vincoli per esigenze di carattere sociale o prescrizioni finalizzate alla tutela della concorrenza secondo quanto previsto dalla legge 10 ottobre 1990, n. 287, e successive modificazioni.
2. La presente legge, nel fare riferimento ai principi e alle norme generali a tutela della concorrenza nell'ambito dell'attività di trasporto effettuata mediante servizi di noleggio di vetture con conducente nel rispetto dei principi e dei contenuti normativi fissati dall'ordinamento comunitario, ha lo scopo di introdurre norme omologhe, all'interno dello stesso segmento di mercato, tra noleggio bus e noleggio autovettura con conducente.
3. Ai sensi della presente legge costituisce distorsione della concorrenza, nell'ambito della medesima regione, l'utilizzo di autovetture acquistate con sovvenzioni pubbliche, di cui non può beneficiare la totalità delle imprese o delle ditte che svolgono tale attività.
4. Lo scopo della presente legge, nei limiti di cui al comma 1, è di garantire in particolare:
 - a) la trasparenza del mercato, la concorrenza, la libertà di accesso delle imprese al mercato, nonché il libero esercizio dell'attività in riferimento alla libera circolazione delle persone.
 - b) la sicurezza dei viaggiatori trasportati, l'omogeneità dei requisiti professionali, la tutela delle condizioni di lavoro;
 - c) la equiparazione dell'attività di noleggio di autovettura con conducente, all'interno del medesimo segmento di mercato, all'esercizio di attività di noleggio di autobus con conducente.

Art. 2. (Definizioni e classificazioni)

1. Sono definite imprese esercenti servizi di noleggio di autovetture con conducente quelle che, in possesso dei requisiti relativi all'accesso alla professione di trasportatore su strada di viaggiatori, svolgono attività di trasporto di persone con le modalità di cui al comma 2, utilizzando autovetture rispondenti alle caratteristiche tecniche di esercizio, delle quali hanno la disponibilità.

2. Per servizio di noleggio con conducente per le autovetture si intende il servizio che si rivolge alla clientela specifica che avanza, presso una sede del vettore e/o rimessa, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo o viaggio, in qualsiasi modalità, anche con strumenti tecnologici.
3. Le imprese di autonoleggio in possesso di regolare autorizzazione possono aprire sedi secondarie all'interno della medesima regione nella quale già figurano iscritte all'albo delle imprese. Per aprire sedi secondarie al di fuori della regione che ha rilasciato l'autorizzazione, l'impresa deve richiedere l'iscrizione all'albo della regione dove intende aprire una sede secondaria, secondo le previsioni di cui al successivo articolo 4, comma 2, punto a).
4. I veicoli di cui al comma 1 sono autorizzati a fruire delle corsie preferenziali e delle altre facilitazioni alla circolazione previste per i vettori addetti al servizio pubblico di trasporto persone.

Art. 3. (Definizione dei parametri di riferimento)

1. Entro novanta giorni dalla data di pubblicazione della presente legge nella Gazzetta Ufficiale, la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, al fine di garantire condizioni omogenee di mercato per le imprese operanti nel settore e di evitare possibili distorsioni della concorrenza su base territoriale, definisce con propria deliberazione i parametri di riferimento per la determinazione, da parte delle singole regioni:
 - a) della misura delle sanzioni pecuniarie in relazione alla gravità delle infrazioni commesse;
 - b) dei casi in cui è consentito procedere alla sospensione o alla revoca dell'autorizzazione;
 - c) delle modalità che certifichino il tipo di prestazione e la richiesta effettuata dal cliente, pervenuta in qualsiasi forma rintracciabile, che funga essa stessa da documento di viaggio da esibire nei controlli;

Art. 4. (Adempimenti delle regioni)

1. Spetta alle regioni adottare propri atti legislativi o regolamentari che siano rispondenti ai criteri di tutela della libertà di concorrenza, al fine di:
 - a) definire i contenuti e le modalità delle prestazioni che le imprese esercenti l'attività di noleggio di autovetture con conducente sono tenute a fornire ai committenti o ai sottoscrittori delle relative offerte;
 - b) subordinare l'effettivo esercizio al rispetto della regolamentazione comunitaria e nazionale;
 - c) assicurare condizioni omogenee per l'inserimento sul mercato delle imprese.
2. In particolare, spetta alle regioni l'adozione di atti legislativi o regolamentari volti a:
 - a) stabilire i requisiti e le condizioni per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 5, nonché per l'iscrizione al proprio albo regionale delle imprese che hanno la sede principale in altra regione;
 - b) fissare le modalità e le procedure per l'accertamento periodico della permanenza dei requisiti previsti dalle norme regionali, nazionali, comunitarie, che interessano il settore dell'autonoleggio con conducente
3. Per un quadro di riferimento complessivo sul numero e sulla distribuzione territoriale delle imprese professionali esercenti l'attività di noleggio di autovettura con conducente, ai fini degli adempimenti e degli interventi da compiere a livello nazionale o comunitario, le regioni istituiscono l'albo regionale delle imprese esercenti l'attività di trasporto di viaggiatori mediante noleggio di autovettura con conducente e provvedono ad inviare annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'elenco delle imprese di noleggio di autovetture con conducente titolari delle autorizzazioni da ciascuna di esse rilasciate, con la specificazione del numero di autovetture in dotazione, ai fini della predisposizione e dell'aggiornamento da parte dello stesso Ministero, di un elenco nazionale delle imprese professionali di noleggio di autovetture con conducente aventi sede sul territorio italiano.

Art. 5. (Accesso al mercato)

1. L'attività di noleggio di autovetture con conducente è subordinata al rilascio alle imprese in possesso dei requisiti relativi alla professione di trasportatore su strada di viaggiatori, così come definito dall'articolo 2, comma 2, e anche alla luce delle disposizioni di cui al decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, e successive modificazioni, di apposita autorizzazione da parte delle regioni, o degli enti locali allo scopo delegati, in cui dette imprese hanno sede legale o principale organizzazione aziendale. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta, entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, un apposito decreto ministeriale per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada settore autonoleggio, alla luce delle disposizioni di cui all'art. 5 della legge 11/08/03, n. 218.

2. L'autorizzazione di cui al comma 1 consente lo svolgimento professionale dell'attività di noleggio di autovetture con conducente e l'immatricolazione delle autovetture da destinare all'esercizio.
3. L'autorizzazione di cui al comma 1, nel rispetto delle definizioni di cui all'articolo 2, comma 2, non è soggetta a limiti territoriali.
4. Le regioni stabiliscono la periodicità temporale delle verifiche per l'accertamento della permanenza dei requisiti in base ai quali è stata rilasciata l'autorizzazione.
5. Una copia conforme dell'autorizzazione è conservata a bordo di ogni autovettura che è stata immatricolata in base ad essa.

Art. 6. (Disposizioni concernenti i conducenti)

1. I conducenti adibiti al servizio di noleggio di autovettura con conducente devono essere in possesso del certificato di abilitazione professionale secondo le disposizioni di legge e possono essere lavoratori dipendenti, lavoratori con contratto a termine o altre tipologie contrattuali per lavoro temporaneo consentite dalla legge, titolari, soci e collaboratori familiari di imprese, consorzi e cooperative, titolari delle relative autorizzazioni.
2. La qualità di dipendente o di lavoratore con contratto di prestazione di lavoro temporaneo risulta da una dichiarazione del legale rappresentante dell'impresa, resa ai sensi dell'articolo 47 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, dalla quale, nel caso di lavoratore dipendente, risultino, altresì, gli estremi della registrazione nel libro matricola e il rispetto dei contratti collettivi di categoria. Tale documentazione deve essere in possesso del dipendente e del lavoratore in servizio. La qualità di titolare, socio e collaboratore familiare deve risultare dal registro delle imprese presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura (CCIAA) competente per territorio.
3. L'impresa che contravviene alle disposizioni del presente articolo è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 500 euro a 1.500 euro.
4. Il conducente deve essere in grado di certificare la prestazione del servizio e la richiesta del cliente come già enunciato dall'articolo 3, lettera c.
5. Ai conducenti per servizi di autonoleggio non si applicano le previsioni di cui art. 6 L. 15/01/92 n. 21.

Art. 7. (Sanzioni amministrative conseguenti e connesse)

1. In caso di violazione delle disposizioni di cui alla presente legge, l'autorità che procede all'applicazione della sanzione è tenuta a segnalare tale violazione alla regione che ha rilasciato l'autorizzazione all'esercizio dell'attività di noleggio di autovettura con conducente in capo all'impresa contravventrice, per l'adozione degli eventuali ed ulteriori provvedimenti previsti dalle rispettive disposizioni regionali.

Art. 8. (Norme transitorie)

1. Le autorizzazioni di noleggio di autovettura con conducente rilasciate dalle amministrazioni comunali prima che le regioni abbiano provveduto ad approvare le nuove disposizioni in materia, sulla base degli elementi di tutela previsti dalla presente legge, conservano la loro efficacia, purché svolgano regolarmente, alla data di entrata in vigore della presente legge, attività di noleggio di autovetture con conducente e risultino iscritte alla CCIAA.
2. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, le autorizzazioni di noleggio con conducente di cui al comma 1 non possono essere cedute se non ad imprese che siano in possesso dei requisiti e delle condizioni necessari per l'acquisizione delle nuove autorizzazioni.
3. Al fine di evitare distorsioni di mercato, a seguito della entrata in vigore della presente legge, a eventuale richiesta dell'interessato per il primo anno è fissato il limite del solo raddoppio del parco autovetture in dotazione alla impresa.

Art. 9. (Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore dopo 90 giorni dalla data della sua pubblicazione nella Gazz. Uff.
2. Le disposizioni di cui all'art. 3 hanno effetto dal giorno successivo alla pubblicazione nella Gazz. Uff.

Art. 10. (Disposizioni finali)

Sono abrogate tutte le norme in contrasto con la presente legge.