

nuovo decreto sui LEA impone, infatti, l'esigenza di provvedere alla definizione di tariffe nazionali per tutte le prestazioni nuove o modificate incluse nei «nuovi LEA». La definizione delle tariffe massime di riferimento prima della emanazione del nuovo decreto sui LEA renderebbe di fatto necessaria la predisposizione di un ulteriore decreto di aggiornamento delle tariffe nazionali che includa prestazioni diverse, in numero e in specie, da quelle che potrebbero essere contenute nello schema di decreto da predisporre prima del 31 dicembre 2014. A tal fine, il comma 4 in esame, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, novellando il comma 16 del decreto-legge n. 95 del 2012, dispone la proroga, prudenzialmente fino al 31 dicembre 2015, della validità delle vigenti tariffe come determinate dal decreto ministeriale 18 ottobre 2012.

Articolo 8 (proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti).

La disposizione di cui al comma 1 proroga sino al 31 dicembre 2015 il termine (già prorogato al 31 dicembre 2014 con l'articolo 4, comma 4, del decreto-legge 30 dicembre 2013, n. 150, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2014, n. 15) per l'emanazione del decreto con cui, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e previa intesa con la Conferenza unificata, adotta disposizioni attuative, tese a impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente. L'adozione di tale decreto si rende necessaria in quanto la normativa introdotta dall'articolo 29, comma 1-*quater*, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, che ha apportato modifiche sostanziali alla legge quadro 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, tra cui, in particolare, il servizio di taxi con autovettura e il servizio di noleggio con conducente, presenta notevoli profili di criticità, sia sotto il profilo costituzionale che dal punto di vista delle norme dell'Unione europea, e risulta, peraltro, di problematica attuazione, alla luce di alcune carenze sostanziali di carattere ordinamentale.

In particolare, la predetta disposizione contiene elementi fortemente restrittivi dei principi di libera concorrenza, già rappresentati presso il Senato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che evidenziava come le innovazioni normative fossero suscettibili di introdurre numerosi elementi di rigidità nonché limiti aventi una spiccata portata anticoncorrenziale; in quella sede, la stessa Autorità concludeva auspicando l'introduzione di interventi correttivi delle suddette disposizioni.

La disposizione, pertanto, si rende necessaria al fine di evitare l'entrata in vigore di una norma che contiene elementi fortemente restrittivi della concorrenza e di arginare la confusione che deriverebbe da un'applicazione dell'articolo 29, comma 1-*quater*, nella sua attuale formulazione, con i conseguenti effetti negativi che interesserebbero gli enti locali competenti

nella gestione pratica dei problemi, inevitabilmente causati dal caos interpretativo indotto dall'applicazione della predetta normativa e che si porrebbero, peraltro, in modo diverso nelle varie realtà territoriali coinvolte.

La disposizione di cui al comma 2 si rende necessaria in considerazione dei maggiori termini intercorsi per l'adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle