

Decreto Ministeriale 20 4 1993
Criteri per la Determinazione di una
Tariffa Minima e Massima per il Ser-
vizio di Noleggio con Autovettura.

in G.U. n. 124 del 29-05-1.993

sommario

- Art.1.Campo di applicazione.
Art.2. Elementi estranei al calcolo delle tariffe.
Art.3. Componenti del costo di produzione.
Art.4. Costo proporzionale alla percorrenza.
Art.5. Costo unitario: valore delle sue componenti.
Art.6.Costo del personale di guida.
Art.7.Determinazione del valore del costo del personale di guida.
Art.8.Costo per la disponibilità del veicolo.
Art.9.Determinazione del valore delle componenti del costo per la disponibilità del veicolo.
Art.10.Spese di struttura.
Art.11.Calcolo delle tariffe.

Il Ministro dei trasporti:

(Omissis)

Decreta:

Art.1.Campo di applicazione.

1. Le tariffe di cui al presente decreto si applicano ai trasporti di passeggeri eseguiti in virtù di contratti di trasporto stipulati da imprese di autonoleggio che esercitano il servizio con autovettura ai sensi e per gli effetti di cui alla legge n. 21 del 15 gennaio 1992.

Art.2. Elementi estranei al calcolo delle tariffe.

1. Ai fini del calcolo delle tariffe non vengono computati i tempi di sosta, i pedaggi, le tasse di transito, l'aria condizionata ed altre simili prestazioni il cui prezzo va considerato caso per caso.

Art.3. Componenti del costo di produzione.

1. Il costo di produzione del servizio pubblico di noleggio con conducente è ripartibile in quattro componenti:

- 1) costi proporzionali alla percorrenza;
- 2) costo del personale di guida;
- 3) costo per la disponibilità del veicolo;
- 4) spese di struttura.

2. Negli articoli successivi si specificheranno per ognuna delle quattro voci di costo individuate i singoli elementi costitutivi e le modalità del calcolo.

Art.4. Costo proporzionale alla percorrenza.

1. Il costo proporzionale alla percorrenza si esprime come prodotto tra la percorrenza del servizio ed un costo unitario in P/km costante per vetture della stessa dimensione.

Art.5. Costo unitario: valore delle sue componenti.

1. Il costo unitario di cui al precedente articolo risulta dalla somma dei valori delle seguenti componenti: carburante, lubrificante, pneumatici, manutenzione e riparazioni, spese supplementari.

2. Il valore delle varie componenti del costo unitario si determina secondo quanto segue:

a) carburante: per ciascun tipo dimensionale di vettura si determina il consumo medio unitario (lt/km) rilevabile per veicoli in normali condizioni di efficienza. Moltiplicando tale consumo per il prezzo ufficiale del carburante per trazione (P/lt) IVA esclusa, si ottiene il costo unitario in P/km;

b) lubrificanti: si considerano le sostituzioni di lubrificante prescritte dalla Casa costruttrice per motore, cambio, ponte ecc. cui si aggiungono i rabbocchi tra una sostituzione e l'altra. Tali consumi unitari si moltiplicano per il costo di listino, IVA esclusa, del tipo di lubrificante più usato;

c) pneumatici: si considera il prezzo, IVA esclusa, di un treno di quattro coperture e lo si rapporta alla percorrenza realizzabile mediamente con una copertura (espresso in km);

d) manutenzione e riparazione: questa voce comprende le spese per la piccola manutenzione e per la revisione complessiva del veicolo o di singoli elementi dello stesso programmata a scadenze regolari nell'arco della vita commerciale del veicolo (da 3 a 5 anni a seconda del tipo) più una congrua percentuale di interventi per riparazioni impreviste. A titolo puramente indicativo si fa presente che dai risultati di analisi sui consumi di materiali di ricambio e sui tempi di lavorazione, il costo chilometrico risulta per questa voce pari, in genere, al 33% dell'intero valore del costo proporzionale alla percorrenza. La somma dei costi di cui ai precedenti punti andrà, quindi, incrementata di una percentuale pari alle spese a tal fine effettuate;

e) spese supplementari: quasi riscaldamento, pulizia ecc. Anche con riferimento a queste spese, a titolo puramente indicativo si fa presente che, in base alle medie che risultano per un'ampia casistica esse comportano, l'incremento di una percentuale pari, in genere, al 5% in più.

Art.6.Costo del personale di guida.

1. Il costo del personale di guida si compone di due parti: costo base e prestazioni aggiuntive. Il costo base pro-capite costituisce una spesa fissa nel corso

dell'anno che, divisa per il numero annuo di giornate di lavoro effettivo per dipendente, costituisce la spesa fissa giornaliera.

2. Le <<prestazioni aggiuntive>> sono sostenute solo se il servizio le richiede in funzione dei tempi di lavoro e delle altre caratteristiche (si tratta di quote orarie di retribuzione maggiorata, trasferte, ecc.).

Art.7.Determinazione del valore del costo del personale di guida.

1. Il costo base mensile di cui al precedente articolo si determina tenendo conto degli istituti contrattuali (minimo tabellare, scatti di anzianità, contingenza media dell'anno, competenze accessorie, indennità, accordi, ratei di 13a e 14a mensilità), degli oneri sociali a carico della azienda e dei ratei di accantonamento e rivalutazione del fondo trattamento di fine rapporto. Il costo giornaliero si determina dividendo il costo annuale per il numero di giornate di lavoro effettivo nell'anno.

2. Il costo delle prestazioni aggiuntive si determina in base alle norme contrattuali ed all'indennità di contingenza media dell'anno.

Art.8.Costo per la disponibilità del veicolo.

1. Il costo per la disponibilità del veicolo comprende ammortamento ed interessi sul capitale, assicurazione R.C. e incendio, tassa di circolazione.

2. Nell'arco dell'anno queste spese rappresentano un onere fisso: il costo giornaliero è pari a tale onere diviso per il numero medio annuo di giornate di impiego di ciascuna autovettura.

Art.9.Determinazione del valore delle componenti del costo per la disponibilità del veicolo.

1. Il valore delle singole componenti del costo di cui all'art.8 si determina secondo quanto segue:

- a) la tassa di possesso è stabilita per legge secondo le diversificazioni tariffarie regionali;
- b) per l'assicurazione R.C. si fa riferimento ai massimali previsti per legge e alle tariffe diversificate per tipologia e per regione;
- c) l'ammortamento delle autovetture si determina considerando una vita commerciale di circa 4 anni, con valore residuo del 20% a fine periodo. La quota annua di ammortamento risulta, pertanto, intorno al 20% del valore.

Alla rata di ammortamento si aggiunge la rata di interessi a scalare, al tasso delle prime rate maggiorato di un punto.

Ammortamento ed interessi si determinano con riferimento al prezzo di listino del veicolo nuovo uguale od equivalente in grado di assicurare al termine del periodo i mezzi finanziari per il rinnovo del mezzo.

2. La spesa fissa annua per autovettura si determina come somma dei termini di cui sopra. La spesa fissa

giornaliera si ottiene dividendo questa spesa fissa annua per il numero medio di giornate di impiego per veicolo.

Art.10.Spese di struttura.

1. Le spese di struttura comprendono le spese di direzione, amministrazione e generali, l'ammortamento (o affitto) e manutenzione della rimessa e degli impianti, le spese finanziarie e fiscali, il margine di profitto.

2. Le spese di struttura possono essere espresse con una percentuale (o coefficiente di struttura) degli altri costi come sin qui individuati.

Art.11.Calcolo delle tariffe.

1. In base ai costi delle varie componenti come sopra individuate si determinano le tariffe considerando:

per le tariffe minime un coefficiente di struttura pari al 15%;

per le tariffe massime un coefficiente di struttura pari al 45%.

note
