



Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus

Atto del Governo 83

Dossier n° 88 - Schede di lettura
17 marzo 2014

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	83
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus
Norma di delega:	articolo 2 della legge 6 agosto 2013, n. 96
Numero di articoli:	19
Date:	
presentazione:	4 marzo 2014
assegnazione:	4 marzo 2014
termine per l'espressione del parere:	13 aprile 2014
Commissione competente :	II Giustizia, IX Trasporti
Rilievi di altre Commissioni :	XIV Unione Europea V Bilancio

Contenuto

Premessa

Il **Regolamento (UE) n. 181/2011**, che si applica dal **1° marzo 2013**, stabilisce le regole che disciplinano il **trasporto passeggeri con autobus** e costituisce l'unica fonte normativa vigente in materia. Esso riguarda:

- la non discriminazione fra i passeggeri riguardo alle condizioni di trasporto offerte dai vettori;
- i diritti dei passeggeri in caso di incidenti derivanti dall'utilizzo di autobus che provochino il decesso o lesioni dei passeggeri o la perdita o il danneggiamento del bagaglio;
- la non discriminazione e l'assistenza obbligatoria nei confronti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta;
- i diritti dei passeggeri in caso di cancellazione o ritardo;
- le informazioni minime da fornire ai passeggeri;
- il trattamento dei reclami;
- le regole generali per garantire l'applicazione del regolamento, tra cui la previsione di sanzioni amministrative.

L'art. 31 del **Regolamento** prevede che gli **Stati membri stabiliscano il regime sanzionatorio** applicabile alle violazioni del regolamento e adottino tutte le misure necessarie per garantirne l'effettiva applicazione.

L'obiettivo del Regolamento è quello di garantire livelli di protezione e di assistenza equivalenti in tutti gli Stati membri nel trasporto di passeggeri effettuato per mezzo di autobus, settore costituito essenzialmente da piccole e medie imprese.

Il Regolamento, in base all'art. 2, si applica ai **passeggeri che viaggiano con servizi regolari** con partenza o arrivo in uno Stato membro e con una **distanza del servizio pari o superiore a 250 km**, nonché ai **passeggeri che viaggiano con servizi occasionali**, ma con l'esclusione di alcune norme tra cui quelle relative ai passeggeri con mobilità ridotta.

[Il regolamento \(UE\) n. 181/2011](#)

Qualora infatti la **distanza prevista del servizio sia inferiore a 250 km**, l'art. 2, par. 2 del regolamento prevede che **si applichino solo le seguenti disposizioni**:

- l'articolo 4, paragrafo 2 (**divieto di discriminazione** in base alla cittadinanza nelle condizioni contrattuali e nelle tariffe);
- l'articolo 9 (**diritto al trasporto per le persone a mobilità ridotta e senza oneri aggiuntivi**);
- l'articolo 10, paragrafo 1 (possibilità di rifiutare il trasporto ad una persona a mobilità ridotta solo per motivi tassativamente individuati dal regolamento);
- l'articolo 16, paragrafo 1, lettera b) e l'articolo 16, paragrafo 2 (**obbligo di formazione per il personale conducente e non che opera a contatto con il pubblico sulla disabilità e l'assistenza**, con possibile deroga per soli 5 anni);
- l'articolo 17, paragrafi 1 e 2 (risarcimento per **danneggiamenti di sedie a rotelle e attrezzature per la mobilità**);
- gli articoli da 24 a 28 (**diritto all'informazione sul viaggio e sui diritti dei passeggeri, reclami e trasmissione dei reclami**).

Per quanto riguarda la differenza tra servizi regolari ed occasionali questa è indicata nell'art. 3 del Regolamento: sono "**servizi regolari**" i servizi che assicurano il trasporto di passeggeri su autobus con una frequenza determinata e su un itinerario determinato e in cui l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri hanno luogo presso fermate prestabilite, mentre sono "**servizi occasionali**" i servizi che non rientrano nella definizione di servizi regolari e la cui principale caratteristica è il trasporto su autobus di gruppi di passeggeri costituiti su iniziativa del cliente o del vettore stesso.

Tra i **criteri generali cui si ispira il Regolamento** n. 181 si ricordano i seguenti:

- l'azione dell'Unione nel settore del trasporto con autobus mira a garantire un livello elevato di protezione dei passeggeri, comparabile a quello offerto da altri modi di trasporto, qualunque sia la loro destinazione;
- fra i diritti dei passeggeri di autobus dovrebbe rientrare il diritto di ricevere informazioni in merito al servizio prima e durante il viaggio. Si dovrebbe ridurre in particolare il disagio subito dai viaggiatori a causa della cancellazione del loro viaggio o di un ritardo significativo. A tale scopo i passeggeri in partenza dalle stazioni dovrebbero ricevere assistenza e informazioni adeguate in un modo accessibile a tutti i passeggeri. I passeggeri dovrebbero altresì avere la possibilità di annullare il viaggio e ottenere il rimborso del biglietto o il proseguimento o il reinstadamento a condizioni soddisfacenti;
- i servizi di trasporto di passeggeri effettuati con autobus dovrebbero essere a beneficio di tutti i cittadini. Di conseguenza, le persone con disabilità o a mobilità ridotta dovuta a disabilità, all'età o ad altri fattori dovrebbero avere la possibilità di usufruire dei servizi di trasporto effettuato con autobus a condizioni che siano comparabili a quelle godute dagli altri cittadini. Occorre quindi stabilire norme in materia di non discriminazione e assistenza durante il viaggio.

A tale proposito si segnala che le **norme del Capo III**, in linea con quanto consentito dall'art. 2, par. 4 del Regolamento agli Stati membri, **per i servizi regolari nazionali di distanza superiore a 250 km, differiscono l'applicazione delle norme del Regolamento fino al 28 febbraio 2015** (vedi *sub* le disposizioni del Capo III), **con l'eccezione di un gruppo di disposizioni**, relative al divieto di discriminazioni, ai diritti al trasporto delle persone a mobilità ridotta e ai diritti di informazione e di reclamo dei passeggeri, che corrispondono a quelle che si applicano obbligatoriamente anche ai servizi di distanza inferiore ai 250 km già sopra richiamate.

Ambito di applicazione e parziale differimento al 2015

Si segnala che nel [parere](#) reso, nella seduta del 5 marzo 2014, sullo schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (Atto n. 75), le Commissioni riunite II (Giustizia) e IX (Trasporti) della Camera hanno richiamato, con un'apposita osservazione, l'opportunità di assicurare l'omogeneità e la coerenza della disciplina sanzionatoria delle violazioni dei diritti dei passeggeri riferita alle diverse modalità di trasporto, da adottare nell'ordinamento nazionale, facendo riferimento, oltre che al regolamento associato al provvedimento, oggetto del parere anche al regolamento (UE) n. 181/2011 e al regolamento (UE) n. 1177/2010 relativo al trasporto via mare e alle vie navigabili interne.

CAPO I

Il **Capo I** dello schema di decreto (**artt. da 1 a 4**) contiene le **disposizioni generali**. Queste riguardano:

- l'ambito di applicazione e le definizioni (**artt.1 e 2**), in linea con quanto previsto dal Regolamento;
- l'individuazione dell'organismo nazionale di controllo (**art. 3**);
- il procedimento generale per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni (**art. 4**).

Per quanto riguarda **l'ambito di applicazione**, nell'**art. 1**, valgono le considerazioni sopra esposte, definite anche dal regolamento.

In pratica, in forza del richiamo contenuto all'articolo 1 al contenuto dell'articolo 18 (cfr. *infra*), fino al 28 febbraio 2015 si applicheranno, sia per i **servizi regolari nazionali superiori a 250 km** che per quelli relativi a tratte inferiori, i soli articoli sopra elencati del regolamento n. 181/2011, con le relative sanzioni disposte dal decreto in commento.

Successivamente a tale data, si applicheranno ai soli servizi regolari nazionali a distanza superiori a 250 Km anche tutte le altre norme del regolamento con le sanzioni previste dal decreto. Per i **servizi nazionali e internazionali** inoltre vale l'esclusione, fino al 28 febbraio 2018, dell'applicazione della norma sulla formazione del personale dei conducenti sulla disabilità e la relativa assistenza.

Per i **servizi occasionali** si applicano invece le sole disposizioni generali del regolamento e quelle relative al **risarcimento e l'assistenza in caso di incidente** (Capi I e II: articoli da 1 a 15 del regolamento).

Il regolamento non si applica invece ai trasporti verso Stati extra UE ed extra SEE (Spazio economico europeo), con l'eccezione della Confederazione elvetica.

L'**articolo 3** in particolare individua **l'Autorità dei Trasporti come organismo nazionale responsabile** dell'applicazione del Regolamento, come richiesto dall'art. 28 del Regolamento che prevede anche che l'organismo adotti i provvedimenti necessari per garantire il rispetto del regolamento (per approfondimenti sull'Autorità vedi [qui](#)). Per quanto riguarda l'organizzazione, le decisioni di finanziamento, la struttura giuridica e il processo decisionale, ogni organismo nazionale deve essere indipendente dai vettori, dagli operatori turistici e dagli enti di gestione delle stazioni.

Organismo di controllo

Le **funzioni** assegnate all'**Autorità** dall'art. 3 sono di **vigilanza** e di **accertamento delle violazioni** al fine di irrogare le sanzioni previste, nonché di **valutazione dei reclami** relativi ai servizi regolari, anche relativi ai servizi di competenza regionale e locale.

L'art. 28, par. 3 prevede a tale proposito che ogni passeggero possa presentare un reclamo, conformemente alla legislazione nazionale, all'organismo competente in merito a presunte violazioni del regolamento.

A tali fini l'Autorità ha il **potere di acquisire informazioni e documentazione** dai vettori, dai gestori delle stazioni e da qualsiasi soggetto interessato e può anche **effettuare verifiche e ispezioni** presso i vettori e gli enti di gestione delle stazioni.

In proposito, si ricorda che, con riferimento all'analoga disposizione contenuta nello schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (Atto n. 75), le Commissioni riunite II (Giustizia) e IX (Trasporti) della Camera hanno richiesto, con una condizione contenuta nel [parere](#) reso nella seduta del 5 marzo 2014, una sua modifica nel senso di prevedere che il reclamo all'Autorità sia presentabile solo dopo non aver ottenuto risposta al reclamo presentato al gestore del servizio. La medesima richiesta di modifica è stata avanzata dal Presidente dell'Autorità nel corso della sua [audizione](#) sul provvedimento di fronte all'8ª Commissione del Senato del 18 febbraio 2014.

L'art. 28 del regolamento, affermato in linea generale il diritto del passeggero a presentare il reclamo, conformemente alla legislazione nazionale, all'organismo competente individuato, consente anche agli Stati membri di prevedere che i reclami siano presentati in primo luogo al vettore, agendo così l'organismo competente come istanza "di secondo grado".

E' prevista inoltre la presentazione di una **relazione annuale al Parlamento**, entro il 30 giugno, sull'applicazione del Regolamento e sulla relativa attività dell'Autorità.

Relazione annuale al Parlamento

In proposito si ricorda che in base all'articolo 37, comma 5, del decreto-legge n. 201/2011, l'Autorità dei trasporti riferisce al Parlamento sulla propria attività annualmente. Con riferimento all'analoga disposizione contenuta nello schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (Atto n. 75), le Commissioni riunite II (Giustizia) e IX (Trasporti) della Camera hanno richiesto, con una condizione contenuta nel [parere](#) reso nella seduta del 5 marzo 2014, una sua modifica

nel senso di prevedere che l'Autorità riferisca sull'applicazione del regolamento nell'ambito della richiamata relazione annuale prevista dall'articolo 37, comma 5, del decreto-legge n. 201/2011.

Si prevede infine che siano **destinati all'Autorità dei Trasporti i proventi delle sanzioni** previste dal decreto. Nella Relazione governativa la norma viene giustificata in ragione dell'Autonomia finanziaria di cui gode l'Autorità.

*Si segnala peraltro che poiché l'art. 18, comma 1 dello schema prevede la **non applicazione** di una buona parte delle disposizioni del Regolamento fino al 28 febbraio 2015 per i servizi regolari nazionali di distanza pari o superiore ai 250 km, fino a tale data le sanzioni saranno applicabili soltanto per le violazioni relative ai principi per i quali non viene consentito il differimento, sopra indicate. (cfr. sub il Capo III).*

In proposito si ricorda anche che l'articolo 37, comma 2, lettera l del decreto-legge n. 201/2011 prevede che l'ammontare riveniente dal pagamento delle sanzioni erogate dall'Autorità dei trasporti sia destinato a un fondo per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti, approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su proposta dell'Autorità.

L'articolo 4, per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni, rinvia ai principi generali in materia di sanzioni amministrative, contenuti nel Capo I, sezioni I e II, della **legge n. 689 del 1981, Modifiche al sistema penale.**

Si ricorda che la **sanzione amministrativa** è la misura che l'ordinamento adotta per colpire gli illeciti amministrativi, cioè i comportamenti dei privati che violano obblighi imposti nei confronti della pubblica amministrazione. La sanzione amministrativa tipica è quella **pecuniaria**, che consiste nel pagamento di una somma di denaro. La **legge n. 689/1981** richiamata prevede in generale che la violazione sia accertata dagli organi di controllo competenti o dalla polizia giudiziaria (art. 13), essa debba essere immediatamente *contestata* o comunque notificata al trasgressore entro 90 giorni (art. 14); che entro i successivi 60 giorni l'autore può conciliare pagando una somma ridotta pari alla terza parte del massimo previsto o pari al doppio del minimo (cd. *oblazione o pagamento in misura ridotta*, art. 16); che entro 30 giorni dalla sua notificazione l'interessato possa presentare *opposizione* all'ordinanza ingiunzione. Decorso il termine fissato dall'ordinanza ingiunzione, in assenza del pagamento, l'autorità che ha emesso il provvedimento procede alla riscossione delle somme dovute con **esecuzione forzata** in base alle norme previste per l'esazione delle imposte dirette (art. 27). Il termine di prescrizione delle sanzioni amministrative pecuniarie è di 5 anni dal giorno della commessa violazione (art. 28). In base all'art. 6 del decreto-legislativo 150/2011, l'autorità giudiziaria competente è il **giudice di pace** a meno che, per il valore della controversia (nel caso di sanzione pecuniaria superiore nel massimo a 15.493 euro) la competenza passi al tribunale.

Più nello specifico, la procedura (commi 1-4) delineata prevede innanzitutto che il dirigente preposto all'ufficio competente dell'Autorità **nomini il responsabile** del procedimento competente per l'istruttoria, il quale, valutati gli elementi che possono essere portati a sua conoscenza anche da chiunque vi abbia interesse e salva la manifesta infondatezza, formula la proposta di **avvio del procedimento** predisponendo un atto di contestazione, che viene adottato dal dirigente e **portato a conoscenza dell'interessato** con le modalità dell'art. 14 della legge n. 689/1981 (contestazione immediata o notifica entro 90 gg., cfr. *supra*). Il responsabile del procedimento può in ogni momento dell'istruttoria richiedere ai soggetti che ne siano in possesso di fornire informazioni e documenti utili all'istruttoria. **L'interessato può richiedere**, entro il termine indicato dalla notifica e comunque non inferiore a trenta giorni, **l'accesso agli atti**, di essere sentito dal responsabile del procedimento ovvero di presentare memorie, perizie e altri scritti difensivi (comma 6)

In base al comma 5, entro quarantacinque giorni dalla notifica della contestazione il trasgressore e gli eventuali obbligati in solido **sono diffidati a provvedere alla regolarizzazione** nel caso delle seguenti violazioni:

- condizioni contrattuali discriminatorie (art. 5 dello schema);
- condizioni di accesso discriminatorie per le persone con disabilità o a mobilità ridotta o mancata corretta informazione sulle modalità di accesso per tali persone (art. 10, co. 1 e 2 dello schema);
- mancato rispetto obblighi di formazione del personale (art. 12 dello schema);
- assenza di un sistema per il trattamento dei reclami (art. 17, co. 1 dello schema).

Nei casi in cui non si proceda alla diffida, in base al comma 6, deve essere menzionata nella notifica dell'avvio del procedimento la possibilità del **pagamento in misura ridotta**, di cui all'art. 16 della legge n. 689/1981.

Destinazione
dei proventi
delle sanzioni

La procedura
per
l'accertamento
delle violazioni

Nel caso in cui invece il trasgressore ottemperi alla diffida, il procedimento, in base al comma 7, si estingue con il pagamento di una somma pari **all'importo della sanzione nella misura del minimo** previsto dal decreto.

Il comma 8 prevede che il pagamento delle sanzioni sia effettuato mediante delega a banca convenzionata, ai sensi dell'art. 19 del decreto legislativo n. 241/1997, senza però possibilità di compensazione. L'Autorità è informata dei pagamenti effettuati mensilmente attraverso il Ministero dell'economia e delle finanze, individuato come struttura di gestione per la ripartizione dei pagamenti dovuti a titolo di imposta, di contributo o comunque ad altro titolo dovuti a soggetti pubblici tra gli enti destinatari dall'articolo 22 del decreto legislativo n. 422/1997.

Il comma 9 indica come responsabili in solido con l'autore della violazione il vettore, l'agente di viaggio, l'operatore turistico, l'ente di gestione della stazione e i soggetti affidatari dei servizi connessi al trasporto con autobus ai sensi dell'articolo 5 del regolamento n. 181/2011.

Non è indicato un termine per la conclusione del procedimento.

In proposito si ricorda che con riferimento all'analoga disposizione contenuta nello schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (Atto n. 75), le Commissioni riunite II (Giustizia) e IX (Trasporti) della Camera hanno richiesto, con una condizione contenuta nel [parere](#) reso nella seduta del 5 marzo 2014, una sua modifica nel senso di prevedere che la definizione del procedimento sanzionatorio sia rimesso ad autonomo provvedimento dell'Autorità, in coerenza con l'autonomia della stessa. [Nell'audizione](#) sul medesimo schema di decreto legislativo resa di fronte all'8ª Commissione del Senato il 18 febbraio 2014, il Presidente dell'Autorità ha prospettato la medesima esigenza di modifica.

CAPO II

Il **Capo II (artt. da 5 a 17)** individua le **sanzioni amministrative pecuniarie**, sia in materia di **contratto di trasporto** che per la **violazione dei diritti del passeggero** in caso di cancellazione o ritardo.

Le **sanzioni pecuniarie previste** sono in sintesi le seguenti:

Le sanzioni
previste

- **condizioni contrattuali discriminatorie** in base alla cittadinanza dell'acquirente finale o al luogo di stabilimento del vettore o del venditore di biglietti nell'Unione (in violazione dell'art. 4 del regolamento): da 1.000 a 30.000 euro (**art. 5**);
- **mancanza di assistenza** per le esigenze pratiche ed immediate dei passeggeri **in caso di incidente**: da 2.000 a 40.000 euro (**art. 7**);
Il regolamento prevede in questo caso che per ciascun passeggero, il vettore possa limitare il costo complessivo dell'alloggio a 80 EUR a notte e per un massimo di due notti
- **violazione del diritto al trasporto** consistente nel rifiuto di accettare una prenotazione, di emettere un biglietto o di far salire a bordo una persona a mobilità ridotta, salvo il caso delle eccezioni previste dall'art. 10 par. 1 del Regolamento: da 500 a 5.000 euro (**art. 8**);
- offerta di **biglietti e prenotazioni con oneri aggiuntivi a persone con mobilità ridotta**: da 150 a 15.000 euro (**art. 9**);
- mancata previsione da parte del vettore o dell'ente gestore della stazione di condizioni di **accesso non discriminatorio per persone con mobilità ridotta**: da 1.500 a 15.000 euro (**art. 10, co. 1**);
- mancata di **informazioni relative alle condizioni di accesso per i disabili** messe a disposizione dai vettori e dagli enti di gestione delle stazioni materialmente o su Internet, in formati accessibili su richiesta: da 500 a 5.000 euro (**art. 10, co. 2**);
- mancata distribuzione su richiesta del passeggero con ridotta mobilità delle informazioni sulle condizioni di accesso e **indisponibilità**, su richiesta del passeggero, delle **informazioni generali e delle condizioni di trasporto**: da 150 a 1.500 euro (**art. 10, co. 3 e 4**);
- violazione dell'obbligo di **prestare gratuitamente assistenza nelle stazioni di autobus e a bordo** degli autobus **alle persone con disabilità** o a mobilità ridotta: da 300 a 1.200 euro (**art. 11**),

Si ricorda che l'art. 12 del regolamento prevede l'obbligo per gli Stati membri di designare le **stazioni di autobus** nelle quali è fornita assistenza alle persone con disabilità o a mobilità ridotta e di informarne la Commissione, che provvede poi a rendere disponibile su Internet un elenco delle stazioni di autobus designate (*cf. sub* il par. Procedure di contenzioso).

violazione degli **obblighi di formazione del personale**, sia conducente che non, **sulla disabilità e l'assistenza**: da 1.000 a 30.000 euro (**art. 12**);

Per tale obbligo l'art. 16 del Regolamento prevede che gli Stati membri possano chiedere una deroga all'applicazione per il personale a contatto con i viaggiatori per un massimo di 5 anni.

- **mancata continuazione** del servizio con un altro veicolo o **reinstradamento** con trasporto alla stazione più vicina, **nel caso l'autobus diventi inutilizzabile** durante il viaggio o nel caso di **cancellazione** o **ritardo** superiore a 120 minuti (in violazione dell'articolo 19, par. 3 e 4 del regolamento): da 1.500 a 15.000 euro per ogni singolo evento (**art. 13**);

Si segnala che l'art. 19, par. 2 del Regolamento prevede anche l'obbligo di rimborso integrale al passeggero, entro un mese dalla richiesta, del prezzo del biglietto e la corresponsione di un ulteriore 50% del prezzo nel caso il vettore non sia in grado di offrire immediatamente al passeggero la scelta tra continuazione, reinstradamento o rimborso, nei casi di cancellazione, ritardo alla partenza superiore a 120 minuti e accettazione di un numero di prenotazioni superiori a quelle disponibili. Per la violazione di questa previsione lo schema di decreto in commento non prevede alcuna sanzione.

- violazione degli obblighi di **informare quanto prima i passeggeri**, anche a mobilità ridotta, **delle cancellazioni e dei ritardi**, comunque entro 30 minuti dalla partenza prevista e comunicando non appena possibile il nuovo orario previsto: da 500 a 5.000 euro per ciascun evento (**art. 14**);
- violazione degli **obblighi di assistenza** in caso di viaggi di durata superiore a tre ore: da 150 a 900 euro (**art. 15**);
- violazione del diritto a ricevere per tutta la durata del viaggio **informazioni adeguate sul viaggio** : da 150 a 900 euro (**art. 16, co. 1**);
- violazione del diritto a disporre di **informazioni sui diritti dei passeggeri**: da 300 a 1.500 euro (**art. 16, co. 2**);
- **mancata istituzione** di un sistema per il **trattamento dei reclami**: da 2.500 a 25.000 euro (**art. 17, co. 1**);
- mancata notifica ai passeggeri dell'esito dei reclami: da 300 a 1.500 euro (**art. 17, co. 2**).

CAPO III

Il Capo III (**artt. 18 e 19**) contiene le **disposizioni transitorie e finali**.

In particolare l'**art. 18, co. 1** **esclude dall'applicazione del regolamento, fino al 28 febbraio 2015, i servizi regolari nazionali con distanza prevista pari o superiore a 250 km, fatte salve alcune disposizioni.**

[Rinvio dell'applicazione](#)

Tale facoltà è concessa agli Stati membri dall'art. 2, par. 4 del Regolamento che prevede espressamente che gli Stati membri possano escludere dall'applicazione del regolamento, in modo trasparente e non discriminatorio, i servizi regolari interni e che le esclusioni possono essere concesse a decorrere dalla data di applicazione del regolamento (1° marzo 2013) per un periodo non superiore a quattro anni (quindi fino al 1° marzo 2017), rinnovabile una volta.

Le **disposizioni escluse dal rinvio dell'applicazione** sono le stesse disposizioni che in base al Regolamento UE si applicano comunque anche ai servizi aventi distanza inferiore a 250 KM. Si tratta delle seguenti: l'articolo 4, paragrafo 2 (divieto di discriminazione in base alla cittadinanza nelle condizioni contrattuali e nelle tariffe), l'articolo 9 (diritto al trasporto), l'articolo 10, paragrafo 1 (possibilità di rifiutare il trasporto ad una persona a mobilità ridotta solo per motivi tassativamente individuati dal regolamento), l'articolo 16, paragrafo 1, lettera b) e l'articolo 16, paragrafo 2 (obbligo di formazione per il personale conducente e non che opera a contatto con il pubblico con possibile deroga per soli 5 anni), l'articolo 17, paragrafi 1 e 2 (risarcimento per danneggiamenti di sedie a rotelle e attrezzature per la mobilità), e gli articoli da 24 a 28 (diritto all'informazione sul viaggio e sui diritti dei passeggeri, reclami e trasmissione dei reclami).

Il **comma 2 dell'art. 18** dispone inoltre che **sono altresì esclusi dall'applicazione del regolamento, fino al 28 febbraio 2018**, i servizi regolari nazionali e internazionali tra l'Italia e Paesi dell'UE, dello SEE e della Confederazione Elvetica, per quanto riguarda l'art. 16, par. 1, lett.b) relativo all'obbligo di **formazione in materia di sensibilizzazione alla disabilità** del personale conducente e non che opera a contatto con il pubblico (la possibilità di deroga è consentita dall'articolo 16, par. 2 del regolamento).

Il **comma 3 dell'articolo 18** esclude, fino al 28 febbraio 2017, dall'applicazione del regolamento i servizi regolari di competenza statale tra l'Italia e uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo (con l'eccezione della Confederazione elvetica). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può essere disposta una proroga del periodo di esclusione, non oltre però il 28 febbraio 2021 (la possibilità di deroga e del suo rinnovo è consentita dall'art. 2, paragrafo 5, del regolamento).

L'**art. 19** contiene la clausola di invarianza finanziaria.

Relazioni e pareri allegati

Allo schema di decreto legislativo sono allegati: la relazione illustrativa; la relazione tecnico-finanziaria; l'analisi di impatto della regolamentazione (A.I.R.) e l'analisi tecnico-normativa (A.T.N.). E' altresì allegato il parere favorevole della Conferenza Stato-Regioni espresso il 20 febbraio 2014.

Conformità con la norma di delega

Lo schema di decreto legislativo delinea il **regime sanzionatorio per le violazioni del Regolamento (UE) n. 181/2011**, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus, applicabile dal 1° marzo 2013.

Lo schema è emanato sulla base della **delega dell'articolo 2 della legge n. 96 del 2013 (legge di delegazione europea 2013)**, che prevede la possibilità di adottare, nel termine di due anni dall'entrata in vigore della legge (quindi entro il 4 settembre 2015), disposizioni recanti **sanzioni penali o amministrative per le violazioni degli obblighi contenuti in regolamenti dell'Unione europea**, pubblicati alla data di entrata in vigore della stessa legge di delegazione europea (4 settembre 2013), per i quali non sono già previste sanzioni penali o amministrative.

Tale previsione, analoga a quella già contenuta nelle precedenti leggi comunitarie, discende dal fatto che, sia nel caso dell'attuazione di direttive in via regolamentare o amministrativa, sia nel caso di regolamenti comunitari (che sono direttamente applicabili nell'ordinamento nazionale), deve essere prevista una fonte normativa di rango primario atta ad introdurre norme sanzionatorie di natura penale nell'ordinamento nazionale.

La tipologia e la scelta delle sanzioni deve essere effettuata, secondo i principi e i criteri direttivi generali indicati all'art. 32, comma 1, lettera d) della legge n. 234 del 2012.

Lo schema è inoltre adottato, ai sensi dell'art. 14 della legge n. 400 del 1988 e come previsto dall'articolo 33, comma 3, della legge n. 234 del 2012, su proposta del Ministro per gli affari europei e del Ministro per la Giustizia, di concerto con il Ministro per le infrastrutture ed i trasporti, competente per materia.

Sugli schemi di decreto legislativo adottati in virtù della delega conferita dall'art. 2 della legge di delegazione europea è prevista l'acquisizione del **parere delle competenti Commissioni parlamentari**, secondo le modalità previste dall'art. 1, che rinvia all'art. 31, comma 3, della legge 234 del 2012: gli schemi di decreto legislativo, una volta acquisiti gli altri pareri previsti dalla legge, sono trasmessi alle Camere per l'espressione del parere e, decorsi **quaranta giorni** dalla data di trasmissione, i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Il termine per l'espressione del parere scade il 13 aprile 2014.

Termine per l'esercizio della delega

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Lo schema di decreto, come indicato espressamente nel **comma 2 dell'art. 1**, reca disposizioni che interessano i **livelli essenziali delle prestazioni** di cui all'**art. 117, secondo comma, lettera m)** della **Costituzione che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale** e rientranti pertanto nella **competenza esclusiva dello Stato**.

Si prevedono infatti meccanismi di tutela uniformi dei diritti dei passeggeri nel trasporto con autobus, indipendentemente dalla tipologia e dall'ambito territoriale in cui il trasporto è effettuato

Livelli essenziali delle prestazioni

Compatibilità comunitaria

Come già sopra segnalato, **l'art. 19, par. 2 del Regolamento** prevede l'obbligo di **rimborso integrale al passeggero, entro un mese dalla richiesta, del prezzo del biglietto e la corresponsione di un ulteriore 50% del prezzo nel caso il vettore non sia in grado di offrire immediatamente al passeggero la scelta tra continuazione, reinstradamento o rimborso**, nei casi di cancellazione, ritardo alla partenza superiore a

120 minuti e accettazione di un numero di prenotazioni superiori a quelle disponibili. **Per la violazione di questa previsione lo schema di decreto in commento non prevede alcuna sanzione.**

Al riguardo appare opportuno acquisire l'avviso del governo.

Procedure di contenzioso

(a cura dell'Ufficio Rapporti con l'Unione europea)

La Commissione europea ha inviato il **23 gennaio 2014** una lettera di messa in mora all'Italia, ai sensi dell'articolo 258 del TFUE, per il **mancato rispetto degli obblighi di notifica alla Commissione** delle misure nazionali di attuazione previste dal regolamento (UE) n. 181/2011 (**procedura di infrazione n. 2013/2260**). Il termine per la trasmissione della risposta da parte delle autorità italiane è fissato in due mesi e scadrà il 28 marzo 2014.

Il regolamento - entrato in vigore il 20 marzo 2011 e diventato applicabile il 1° marzo 2013 - sancisce i **diritti dei passeggeri** nei servizi di **trasporto effettuato con autobus**. In particolare, agli **artt. 12, 28 e 31** dispone che gli Stati membri:

- designino le **stazioni di autobus** in cui le persone con disabilità possono ricevere assistenza e le comunichino alla Commissione;
- designino l'**organismo nazionale**, nuovo o esistente, responsabile della corretta applicazione del regolamento e incaricato del trattamento dei reclami in merito a presunte violazioni dello stesso e ne informino la Commissione;
- stabiliscano il **regime sanzionatorio** applicabile alle violazioni del suddetto regolamento e applichino le misure necessarie per garantirne l'effettiva applicazione e ne diano notizia alla Commissione.

Il **22 marzo 2013** la Commissione ha avviato il caso **EU PILOT n. 4842/13/MOVE**, invitando le autorità italiane ad esprimersi circa l'applicazione del regolamento (UE) n. 181/2011. L'**11 settembre 2013** le autorità italiane hanno informato la Commissione che era in corso di elaborazione un progetto di decreto legislativo e che, fino alla designazione dell'Autorità dei Trasporti quale organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento, sarebbe stata la Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del Ministero dei Trasporti ad esercitare tale funzione. Il **13 gennaio 2014** le autorità italiane hanno inviato alla Commissione uno schema di decreto legislativo i cui tempi di approvazione non erano peraltro chiaramente individuati.

In ogni caso, la Commissione ritiene che l'Italia già sia venuta meno agli obblighi imposti dagli **artt. 12, 28 e 31** del regolamento (UE) n. 181/2011 per le seguenti ragioni:

- in primo luogo, essa **ha avuto due anni di tempo per adottare le misure** nazionali necessarie per l'applicazione del regolamento e qualsiasi ritardo configura di per sé una violazione;
- i diritti che il regolamento (UE) n. 181/2011 mira a garantire non sono stati efficacemente tutelati perché, sebbene i passeggeri possano presentare reclami alla Direzione Generale per il trasporto stradale e l'intermodalità del Ministero dei Trasporti, **non sono state fissate norme procedurali per il trattamento di tali reclami**, né è stato previsto nella legislazione italiana un **regime sanzionatorio** applicabile alle violazioni del regolamento;
- i diritti garantiti dal regolamento sono compromessi dall'**assenza di stazioni di autobus designate**.