



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 25 de janeiro de 2021
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2017/0237(COD)**

**12262/1/20
REV 1 ADD 1**

**TRANS 486
CONSOM 179
CODEC 1056
PARLNAT 145**

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

Assunto: Posição do Conselho em primeira leitura com vista à adoção do REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (reformulação)
– Nota justificativa do Conselho
– Adotada pelo Conselho em 25 de janeiro de 2021

I. INTRODUÇÃO

1. Em 27 de setembro de 2017, a Comissão Europeia adotou uma proposta de reformulação do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários.
2. A principal razão que levou a Comissão a apresentar a reformulação foi obviar aos problemas identificados no que diz respeito, nomeadamente, às situações de força maior, ao recurso às isenções, aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida e à disponibilidade dos chamados bilhetes únicos e às informações sobre os mesmos.
3. O Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) definiu uma orientação geral em 2 de dezembro de 2019.
4. O Parlamento Europeu adotou a sua posição em primeira leitura em 15 de novembro de 2018.
5. Entre janeiro e outubro de 2020, decorreram negociações entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão e a fim de chegar a um acordo sobre a proposta. No quarto trólogo, em 1 de outubro, foi alcançado um acordo provisório, que foi aprovado pelo Comité de Representantes Permanentes em 21 de outubro de 2020.
6. A Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu (TRAN) confirmou o acordo político em 29 de outubro de 2020.
7. Nos seus trabalhos, o Conselho teve em linha de conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu, de 18 de janeiro de 2018. O Comité das Regiões Europeu decidiu não emitir parecer.
8. Tendo em conta esse acordo, e na sequência da revisão jurídico-linguística, o Conselho dos Negócios Estrangeiros de 25 de janeiro de 2021 foi convidado a adotar a posição do Conselho em primeira leitura, de acordo com o processo legislativo ordinário estabelecido no artigo 294.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

II. OBJETIVO

9. A proposta tem por objetivo geral reforçar os direitos dos passageiros dos serviços ferroviários, através de uma melhor proteção dos passageiros que viajam de comboio em caso de atrasos, cancelamentos ou discriminação e reduzir o ónus sobre as empresas ferroviárias em situações específicas, em especial as relacionadas com atrasos causados por razões externas e fora do controlo da empresa ferroviária (força maior).
10. Os passageiros ferroviários deverão beneficiar de plena proteção, independentemente do local da UE onde viajem. O regulamento estabelece garantias para uma adequada prestação de informações aos passageiros e melhora significativamente os direitos dos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida.
11. Com base na proposta da Comissão, o Conselho concorda em incluir novas disposições a fim de ter em conta recentes evoluções. O Conselho foi além da proposta da Comissão, na medida em que também acordou numa revisão ou num aditamento de disposições referentes ao equipamento do material circulante com espaços para bicicletas, ao reencaminhamento, à introdução de uma obrigação relacionada com os bilhetes únicos, à redução dos prazos para a notificação prévia de pessoas com mobilidade reduzida e à maior clarificação do mecanismo de tratamento de queixas.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO DO CONSELHO EM PRIMEIRA LEITURA

12. O compromisso que a posição do Conselho em primeira leitura repercute encerra os seguintes elementos essenciais:

Força maior

13. A posição do Conselho adapta a cláusula de força maior, a fim de assegurar condições de concorrência equitativas e a coerência relativamente a cláusulas semelhantes aplicáveis a outros modos de transporte. Inicialmente, a cláusula limitava-se a condições meteorológicas extremas ou a catástrofes naturais de grandes proporções. Tendo em conta os acontecimentos recentes e face ao surto de COVID-19, a posição do Conselho introduz os "graves riscos para a saúde pública" como circunstâncias extraordinárias e alarga também a força maior a outros acontecimentos, como ataques terroristas ou medidas de aplicação da lei.
14. Em caso de força maior, a posição do Conselho refere que os operadores só seriam dispensados do pagamento da compensação, enquanto que outros reembolsos continuariam a ter de ser efetuados.

b) *Recurso a isenções*

15. O Conselho concorda que as novas regras entrem em vigor decorridos 24 meses, de modo a permitir que os operadores e as autoridades se preparem para uma transição harmoniosa. Uma vez que os Estados-Membros ainda apresentam diferentes níveis de desenvolvimento das infraestruturas e dos serviços ferroviários, o Conselho considera importante a concessão de isenções específicas, de modo a que os Estados-Membros disponham de mais tempo para aplicarem aspetos específicos.
16. A posição do Conselho permite uma última prorrogação de cinco anos das atuais isenções para os serviços ferroviários nacionais relativamente aos Estados-Membros que têm vindo a recorrer a essas isenções. Os Estados-Membros podem também, em circunstâncias específicas e por um período indeterminado, decidir isentar parcialmente os serviços transfronteiras regionais, urbanos e suburbanos. No entanto, nos serviços transfronteiras os Estados-Membros não podem conceder isenções em relação aos direitos das pessoas com mobilidade reduzida, ao transporte de bicicletas e em relação às disposições relativas aos bilhetes únicos e ao reencaminhamento.

c) *Direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida*

17. O Conselho concorda em alinhar os direitos das pessoas com mobilidade reduzida referidos no presente regulamento com outros instrumentos jurídicos, nomeadamente o Ato Europeu da Acessibilidade (Diretiva (UE) 2019/882 relativa aos requisitos de acessibilidade dos produtos e serviços) e a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (CNUDPD), e em assegurar a sua coerência com esses instrumentos. Os Estados-Membros deixarão de poder conceder isenções à prestação de serviços de assistência e às indemnizações por danos nos equipamentos auxiliares de mobilidade. De um modo geral, os procedimentos aplicáveis às pessoas com mobilidade reduzida que viajam de comboio foram simplificados, clarificados e tornaram-se menos onerosos, a fim de garantir um melhor serviço a estas pessoas.
18. Os pedidos de assistência nas estações apenas terão de ser enviados com uma antecedência de 24 horas, no máximo, em vez das atuais 48 horas, e não terão custos adicionais; no entanto, os Estados-Membros podem autorizar, até 30 de junho de 2026, que esse prazo seja prolongado até 36 horas. À falta da notificação prévia, mas sempre que haja pessoal com formação disponível na estação, deve ser prestada assistência para ajudar ao embarque ou ao desembarque. Caso seja exigido um acompanhante, este deve viajar gratuitamente, e as pessoas com mobilidade reduzida que se façam acompanhar por um cão-guia devem ter a garantia de que o animal pode viajar com elas.

d) *Equipamento do material circulante com lugares para bicicletas*

19. O Conselho concorda com o princípio geral de que deve ser possível o transporte de bicicletas no comboio. O objetivo geral consiste em que cada composição de comboio deve ter, pelo menos, quatro lugares para bicicletas. Os Estados-Membros podem optar por ir além deste número, mas caso haja menos de quatro lugares numa composição do comboio, tal deve ser justificado por circunstâncias especiais. As empresas ferroviárias só podem restringir ainda mais este direito em casos específicos e justificados, nomeadamente em função dos limites de capacidade durante as horas de ponta ou se o material circulante não estiver adaptado para o efeito. As empresas ferroviárias podem cobrar uma taxa razoável, se for caso disso.
20. Ao encomendarem material circulante novo ou ao procederem a uma adaptação substancial do material circulante existente, as empresas ferroviárias são obrigadas a assegurar espaço para bicicletas. As empresas ferroviárias devem também publicar informações sobre a disponibilidade desses lugares para bicicletas. Os processos de adjudicação específicos destinados a assegurar espaços para bicicletas no material circulante beneficiarão de um período de transição de 48 meses.

e) *Bilhetes únicos*

21. O Conselho concorda com a obrigação de propor bilhetes únicos para serviços operados por uma única empresa ferroviária: para os serviços internacionais e longa distância, a partir da data de aplicação do regulamento, e após cinco anos também para os serviços regionais. Significa isso que, quando uma tal viagem for composta por diferentes partes, se considera que a combinação de todas as partes constitui um bilhete único. Caso uma empresa ferroviária não seja considerada uma única empresa, deve envidar todos os esforços razoáveis para propor bilhetes únicos, nomeadamente através da boa cooperação entre empresas ferroviárias.
22. Se os retalhistas agruparem bilhetes por sua própria iniciativa e o passageiro adquirir o bilhete numa transação comercial sem que tenha sido informado de que não se tratava de um bilhete único, os retalhistas ficarão sujeitos a uma responsabilidade acrescida em caso de perturbações durante a viagem.

f) *Direito de o próprio passageiro organizar o seu reencaminhamento*

23. O Conselho concorda em reduzir para 100 minutos o prazo após o qual os passageiros ficam autorizados a organizar o seu próprio reencaminhamento, caso a empresa ferroviária não comunique aos passageiros as opções de reencaminhamento. A empresa ferroviária deve ainda assegurar o reembolso dos custos do reencaminhamento organizado pelo próprio passageiro em casos de força maior.

g) *Informações em tempo real sobre o tráfego e as viagens*

24. O Conselho concorda que as informações em tempo real sobre tráfego e viagens sejam disponibilizadas a outros prestadores de serviços. Ao facultar um acesso melhor e mais fácil à informação sobre tráfego e viagens, é possível oferecer novos serviços, o que gera oportunidades de negócio específicas e torna o transporte ferroviário mais atrativo para os clientes atuais e futuros. Em casos específicos, o Estado-Membro pode conceder uma isenção de nove anos ao gestor da infraestrutura; contudo, os Estados-Membros têm de reavaliar a situação e a possibilidade de fornecer as informações de dois em dois anos.

h) *Tratamento das queixas*

25. O Conselho concorda em clarificar melhor o procedimento de tratamento das queixas. A Comissão terá de desenvolver um modelo para os pedidos de indemnização e reembolso e assegurar que esses formulários são disponibilizados num formato acessível a pessoas com mobilidade reduzida. Além disso, a cooperação entre os organismos nacionais de execução é melhorada, em especial através da introdução do conceito e da designação de uma "entidade principal" para casos complexos.

i) *Cláusula de não discriminação*

26. O Conselho concorda em estipular e clarificar num novo artigo a proibição de qualquer discriminação direta ou indireta com base na nacionalidade do passageiro ou no local de estabelecimento da empresa ferroviária, do vendedor de bilhetes ou do operador turístico na União.

IV. CONCLUSÃO

27. A posição do Conselho em primeira leitura faz inteiramente eco do compromisso a que se chegou ao longo das negociações entre o Conselho e o Parlamento Europeu, mediadas pela Comissão. Este compromisso foi confirmado por carta enviada a 30 de outubro de 2020 pela presidente da Comissão TRAN do Parlamento Europeu ao presidente do Comité de Representantes Permanentes. Nessa carta, a presidente da Comissão TRAN anunciava a intenção de recomendar aos membros da sua comissão e, posteriormente, ao plenário, que, aquando da segunda leitura do Parlamento, aceitassem sem alterações a posição do Conselho em primeira leitura, sob reserva de verificação do texto pelos juristas-linguistas de ambas as instituições.
28. O Conselho considera, pois, que a sua posição em primeira leitura constitui um resultado equilibrado e que, uma vez adotado, o regulamento reformulado contribuirá para garantir, por um lado, os direitos dos passageiros, em particular das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida que utilizam os serviços ferroviários, e, por outro, que as obrigações aplicáveis aos operadores ferroviários e aos prestadores de serviços de viagem sejam claramente definidas.