Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 27 septembre 2017
(OR. en)

12442/17
ADD 2

Dossier interinstitutionnel:
2017/0237 (COD)

TRANS 370
CODEC 1477
CONSOM 307

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	27 septembre 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2017) 317 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (Refonte)

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2017) 317 final.

p.j.: SWD(2017) 317 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 27.9.2017
SWD(2017) 317 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil

sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (Refonte)

{COM(2017) 548 final}
{SWD(2017) 318 final}

Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact: révision du règlement (CE) nº 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

A. Nécessité d'une action

Quel est le problème et pourquoi en est-ce un au niveau de l'UE?

Les principaux problèmes liés au règlement concernent les dérogations nationales excessives, les droits des voyageurs handicapés ou à mobilité réduite (PMR), le manque d'informations adéquates, la vente de billets directs, le traitement des plaintes, le contrôle de l'application, la discrimination fondée sur la nationalité et l'indemnisation en cas d'événements de force majeure. Ces problèmes ont une incidence négative sur le marché unique et empêchent de contrôler de manière cohérente l'application des règles. Ils peuvent être exacerbés par la libéralisation du marché ferroviaire de l'UE

Quels sont les objectifs à atteindre?

1. Promouvoir l'égalité et le renforcement des droits des usagers des chemins de fer dans l'UE; et
2. renforcer la compétitivité du secteur ferroviaire sans créer d'incidence négative sur les droits des voyageurs.

Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?

Le règlement actuel laisse place à l'interprétation, empêchant un niveau harmonisé de protection des voyageurs dans l'ensemble de l'UE. Les États membres ne peuvent remédier à ces problèmes en agissant seuls. Une action de l'UE semble donc appropriée

B. Les solutions

Quelles sont les options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?

Dérogations	- Suppression des dérogations pour les services intérieurs à longue distance d'ici 2020 - Limitation des dérogations pour des services exploités avec des pays non membres de l'UE - Suppression des dérogations pour les services urbains, suburbains et régionaux
Droits des PMR	Nouvelles règles visant à améliorer l'accès des PMR aux services ferroviaires et à l'information
Information	Nouvelles règles visant à améliorer l'information des voyageurs
Billets directs	Règles plus claires en matière de billets directs
Traitement des plaintes et contrôle de l'application	Règles plus claires pour le traitement des plaintes et la coopération des organismes nationaux chargés de l'application
Discrimination	Nouvelle clause de non-discrimination
Cas de force majeure	Clause visant à dispenser les entreprises ferroviaires de l'obligation de payer un dédommagement pour les retards qui résultent de conditions météorologiques difficiles ou de catastrophes naturelles et n'auraient pas pu être prévus ni empêchés

Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?

La plupart des États membres et des entreprises ferroviaires sont réticents à l'idée de supprimer les dérogations. Les citoyens sont favorables à une réduction des dérogations et soutiennent les mesures visant à renforcer les droits des voyageurs. La plupart des parties prenantes sont en faveur de règles plus claires, par exemple en ce qui concerne l'assistance, le traitement des plaintes et le contrôle de l'application. Pour ce qui est de la clause de force majeure, la plupart des entreprises ferroviaires et des États membres y sont favorables et les citoyens défavorables.

C. Incidences de l'option privilégiée

Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

La combinaison des options privilégiées offre une approche équilibrée par rapport aux objectifs potentiellement contradictoires. Une réduction des dérogations améliorera la protection des voyageurs et la sécurité juridique. Des améliorations en faveur des PMR encourageront ces dernières à voyager en train et favoriseront leur intégration sociale. Des règles claires en matière de billets directs renforceront les droits des voyageurs sur les services de correspondance. Une clause de force majeure garantira la loyauté et la proportionnalité.
Quels sont les coûts de l'option privilégiée (le cas échéant, sinon des options principales)?
Les coûts des entreprises ferroviaires devraient augmenter de 4,98 % par rapport au scénario de référence sur une période de 15 ans.
Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?
Seuls des effets indirects limités sur les PME sont attendus.
Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?
Des incidences mineures sont à prévoir en ce qui concerne le traitement des plaintes et le contrôle de l'application par les organismes nationaux chargés de l'application.
Y aura-t-il d'autres incidences notables?
Aucune incidence notable supplémentaire n'est prévue.
Proportionnalité?
Les divergences actuelles dans l'application de la réglementation entravent le marché unique et empêchent des niveaux harmonisés de protection des droits des voyageurs dans toute l'UE. Les lignes directrices n'ont pas donné de résultats suffisants.
D. Suivi
Quand la législation sera-t-elle réexaminée?
La Commission évaluera l'application du nouveau règlement cinq ans après son entrée en vigueur.