

Bruksela, 27 września 2017 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0237 (COD)

12442/17
ADD 2

TRANS 370
CODEC 1477
CONSOM 307

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	27 września 2017 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	SWD(2017) 317 final
Dotyczy:	DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW Towarzyszący dokumentowi: Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (wersja przekształcona)

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2017) 317 final.

Zał.: SWD(2017) 317 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 27.9.2017 r.
SWD(2017) 317 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

**Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady
dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (wersja przekształcona)**

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

Streszczenie oceny skutków	
Ocena skutków: przegląd rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym	
A. Zasadność działań	
Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na poziomie UE?	
Główne problemy, jakie stwarza rozporządzenie, związane są z przyznawaniem przez państwa nadmiernej ilości zwolnień, prawami pasażerów z niepełnosprawnością lub o ograniczonej możliwości poruszania się (ang. <i>persons with reduced mobility</i>, PRM), nieadekwatnymi informacjami, wspólnymi biletami, rozpatrywaniem skarg, egzekwowaniem przepisów, dyskryminacją ze względu na narodowość i wypłatą odszkodowania w następstwie zdarzenia spowodowanego siłą wyższą. Problemy te negatywnie wpływają na funkcjonowanie jednolitego rynku oraz stanowią przeszkodę w spójnym egzekwowaniu przepisów. Mogą one nasilić się na zliberalizowanym unijnym rynku przewozów kolejowych.	
Co należy osiągnąć?	
1. Upowszechnienie równych i rozszerzonych praw użytkowników kolei w UE; oraz 2. zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego bez negatywnego wpływu na prawa pasażerów.	
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?	
Obecne rozporządzenie pozostawia pewną swobodę interpretacji, co uniemożliwia zapewnienie jednolitego poziomu ochrony praw pasażerów w całej UE. Państwa członkowskie nie są w stanie rozwiązać tych problemów, działając w pojedynkę. Należy zatem podjąć działania na szczeblu UE.	
B. Rozwiązania	
Jakie są warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeżeli nie, jak uzasadniono brak takiego wariantu?	
Zwolnienia	- Zniesienie do 2020 r. zwolnień dla krajowych przewozów pociągami dalekobieżnymi - Ograniczenie zwolnień dla przewozów kolejowych obejmujących państwa spoza UE - Zniesienie zwolnień dla transgranicznych przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych
Prawa PRM	Nowe przepisy w celu poprawy dostępu PRM do przewozów kolejowych i do informacji
Informacja	Nowe przepisy w celu poprawy informacji dla pasażerów
System wspólnych biletów	Jaśniejsze zasady dotyczące systemu wspólnych biletów
Rozpatrywanie skarg i egzekwowanie przepisów	Jaśniejsze zasady rozpatrywania skarg przez krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów i współpracy między tymi organami
Dyskryminacja	Nowa klauzula o niedyskryminacji
Siła wyższa	Klauzula dotycząca zwolnienia przedsiębiorstw kolejowych z obowiązku wypłaty odszkodowania za opóźnienia spowodowane ekstremalnymi warunkami pogodowymi lub klęskami żywiołowymi, których nie można było przewidzieć ani którym nie można było zapobiec
Jakie stanowisko zajmują poszczególne zainteresowane strony? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?	
Większość państw członkowskich i przedsiębiorstw kolejowych jest niechętnie nastawiona do znoszenia zwolnień. Natomiast obywatele opowiadają się za ograniczeniem zwolnień i popierają środki służące rozszerzeniu praw pasażerów. Większość zainteresowanych stron popiera wprowadzenie jaśniejszych zasad dotyczących np. pomocy, rozpatrywania skarg i egzekwowania przepisów. Większość przedsiębiorstw kolejowych i państw członkowskich popiera wprowadzenie klauzuli dotyczącej siły wyższej, obywatele są temu przeciwni.	
C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu	
Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano –	

głównych wariantów?
Połączenie wariantów preferowanych zapewnia wyważone podejście umożliwiające osiągnięcie potencjalnie sprzecznych celów polityki. Ograniczenie zwolnień zwiększy ochronę praw pasażerów i pewność prawa. Usprawnienia dla PRM zachęcą te osoby do podróżowania koleją i przyczynią się do zwiększenia ich włączenia społecznego. Jasne zasady systemu wspólnych biletów przyniosą poprawę praw pasażerów korzystających z połączeń z przesiadkami. Klauzula dotycząca siły wyższej zapewni sprawiedliwość prawa i proporcjonalność.
Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
Oczekuje się, że w okresie 15 lat koszty ponoszone przez przedsiębiorstwa kolejowe wzrosną o 4,98 % w porównaniu ze scenariuszem odniesienia.
Jakie będą skutki dla MŚP i konkurencyjności?
Przewiduje się jedynie ograniczone skutki pośrednie dla MŚP.
Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?
Oczekuje się pomniejszych skutków związanych z bardziej rygorystycznym egzekwowaniem przepisów przez krajowe organy za to odpowiedzialne oraz z rozpatrywaniem skarg.
Czy wystąpią inne znaczące skutki?
Nie przewiduje się wystąpienia dodatkowych znaczących skutków.
Proporcjonalność?
Obecne niespójne stosowanie przepisów utrudnia funkcjonowanie jednolitego rynku i uniemożliwia zapewnienie zharmonizowanego poziomu praw pasażerów w całej UE. Wydanie wytycznych nie przyniosło wystarczających rezultatów.
D. Działania następce
Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?
Komisja dokona oceny stosowania nowego rozporządzenia pięć lat po jego wejściu w życie.