



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 27 de setembro de 2017  
(OR. en)

---

---

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

---

---

**12442/17  
ADD 2**

**TRANS 370  
CODEC 1477  
CONSOM 307**

#### **NOTA DE ENVIO**

---

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	27 de setembro de 2017
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia

---

n.º doc. Com.:	SWD(2017) 317 final
----------------	---------------------

---

Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (reformulação)
----------	---

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2017) 317 final.

---

Anexo: SWD(2017) 317 final



Bruxelas, 27.9.2017  
SWD(2017) 317 final

**DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO**

**RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

*que acompanha o documento*

**Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho  
relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários  
(reformulação)**

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

<b>Ficha de síntese</b>	
<b>Avaliação de impacto: revisão do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários</b>	
<b>A. Necessidade de agir</b>	
<b>Qual o problema e porque tem dimensão europeia?</b>	
Os principais problemas do regulamento prendem-se com as excessivas derrogações nacionais, os direitos dos passageiros portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida (PMR), as informações inadequadas, os bilhetes únicos, o tratamento das queixas, a execução, a discriminação baseada na nacionalidade e a indemnização na sequência de circunstâncias de força maior. Estes problemas afetam negativamente o mercado único e impedem uma execução consequente, podendo vir a ser exacerbados num mercado ferroviário europeu liberalizado.	
<b>Resultados esperados</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Promover os direitos equitativos e reforçados dos utilizadores dos serviços ferroviários na UE; bem como</li> <li>2. Fortalecer a competitividade do setor ferroviário sem comprometer negativamente os direitos dos passageiros.</li> </ol>	
<b>Qual o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?</b>	
O atual regulamento deixa margem para interpretação, impedindo que se desenvolvam níveis coerentes de proteção dos passageiros em toda a UE. Os Estados-Membros não podem resolver estes problemas a solo. Afigura-se, pois, adequado para a UE tomar medidas.	
<b>B. Soluções</b>	
<b>Quais são as opções existentes para cumprir os objetivos? É dada preferência a alguma das opções? Em caso negativo, por que razão?</b>	
Isenções	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Supressão das isenções temporárias para os serviços domésticos de longa distância até 2020</li> <li>- Limitação das isenções relativamente aos serviços que envolvem países terceiros</li> <li>- Supressão das isenções aplicáveis aos serviços transfronteiriços urbanos, suburbanos e regionais</li> </ul>
Direitos das pessoas com mobilidade reduzida	Novas regras para melhorar o acesso das pessoas com mobilidade reduzida aos serviços e informações ferroviários
Informações	Novas regras para melhorar as informações prestadas aos passageiros
Emissão de bilhetes únicos	Regras mais claras em matéria de bilhetes únicos
Tratamento de queixas e execução	Regras mais claras para os organismos nacionais de execução em matéria de tratamento de queixas e cooperação
Discriminação	Nova cláusula de não discriminação
Força maior	Cláusula destinada a isentar as empresas ferroviárias do pagamento de indemnizações por atrasos causados por condições meteorológicas muito difíceis ou por catástrofes naturais e que não possam ser previstos ou impedidos
<b>Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?</b>	
A maioria dos Estados-Membros e das companhias ferroviárias mostra relutância em suprimir as isenções. Os cidadãos são a favor da redução das isenções e apoiam medidas destinadas a reforçar os direitos dos passageiros. A maioria dos interessados é a favor de regras mais claras, por exemplo, relativas à assistência, ao tratamento de queixas e à execução. A maioria dos Estados-Membros e das companhias ferroviárias é a favor, sendo os cidadãos contra, uma cláusula de força maior.	
<b>C. Impactos da opção preferida</b>	
<b>Quais são os benefícios da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?</b>	

A combinação das opções preferidas prevê uma abordagem equilibrada dos objetivos estratégicos potencialmente conflituosos. A redução das isenções aumentará a proteção dos passageiros e a certeza jurídica. Os melhoramentos em prol das pessoas com mobilidade reduzida encorajá-las-ão a viajar de comboio e promoverão a sua inclusão social. A existência de regras claras em matéria de bilhética única melhorará os direitos dos passageiros a nível dos serviços de correspondência. Uma cláusula de força maior assegurará a equidade jurídica e a proporcionalidade.

**Quais são os custos da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?**

Espera-se que os custos das companhias de caminhos de ferro aumentem em 4,98 % a partir do cenário de base durante um período de 15 anos.

**Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?**

Só se esperam efeitos indiretos limitados sobre as PME.

**Haverá impactos significativos nos orçamentos e nas administrações públicas nacionais?**

Esperam-se pequenos impactos dado o aumento da execução pelos respetivos organismos nacionais, bem como do tratamento das queixas.

**Haverá outros impactos significativos?**

Não são de esperar impactos adicionais importantes.

**Proporcionalidade?**

A atual aplicação divergente das regras dificulta a realização do mercado único e impede a harmonização dos direitos dos passageiros em toda a UE. A emissão de orientações não produziu resultados suficientes.

**D. Seguimento-**

**Quando será reexaminada a política?**

A Comissão deverá avaliar a aplicação do novo regulamento cinco anos após a sua entrada em vigor.