



Bruxelas, 15 de novembro de 2018  
(OR. en)

14277/18

---

---

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

---

---

**TRANS 543  
CODEC 2000  
CONSOM 317**

## **RELATÓRIO**

---

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. ant.:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
n.º doc. Com.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Assunto:	Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (reformulação) – Relatório intercalar

---

### **1. INTRODUÇÃO**

Em 27 de setembro de 2017, a Comissão transmitiu ao Parlamento Europeu e ao Conselho a proposta referida em epígrafe. A proposta é apresentada utilizando a técnica de reformulação.

Aquilo que levou a Comissão a apresentar a revisão foi sobretudo fazer face 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 informações sobre os mesmos.

## **2. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES**

O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como a comissão competente para esta proposta e Bogusław LIBERADZKI (SD, PL) como relator. A Comissão dos Assuntos Jurídicos (JURI) adotou um parecer sobre a técnica da reformulação, datado de 28 de fevereiro de 2018, e a Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores (IMCO) adotou um parecer sobre o conteúdo da proposta, datado de 5 de junho de 2018.

A Comissão TRAN votou o relatório em 9 de outubro de 2018. O Parlamento votou o relatório na sua sessão plenária de 15 de novembro de 2018 e adotou-o como a sua posição em primeira leitura.

O Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer sobre a proposta na 531.<sup>a</sup> sessão plenária, em 18 de janeiro de 2018. O Comité das Regiões Europeu decidiu não emitir parecer.

O Grupo Consultivo dos Serviços Jurídicos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão emitiu, em 19 de fevereiro de 2018, um parecer sobre a utilização da técnica da reformulação.

## **3. TRABALHOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS**

Em 29 de setembro de 2017, o Grupo dos Transportes Terrestres deu início aos seus trabalhos sobre a proposta, com uma apresentação geral sobre a mesma. Em 5 de outubro de 2017, foi analisada a avaliação de impacto. A proposta foi apresentada igualmente ao Grupo da Defesa e Informação dos Consumidores, para informação.

O Conselho TTE (Transportes) foi informado em 5 de dezembro de 2017, no âmbito da rubrica *Diversos*, sobre o ponto da situação da primeira análise (doc. 14637/17).

A primeira análise foi concluída na primavera de 2018 e foi apresentado um relatório intercalar na reunião do Conselho TTE (Transportes) de 7 de junho de 2018 (doc. 8721/18).

#### **4. TRABALHOS COM VISTA A UM TEXTO DE COMPROMISSO**

Em 25 de outubro de 2018, a Presidência apresentou para análise uma primeira proposta de compromisso, abrangendo os capítulos I, II e III. Um texto provisório sobre os trabalhos em curso consta da adenda ao presente relatório (doc. 13760/18 ADD 1).

O principal objetivo da Presidência foi levar por diante os debates sobre esses três capítulos e concluir, tanto quanto possível, a análise desses artigos. De um modo geral, as delegações congratularam-se com os esforços envidados pela Presidência em relação aos três primeiros capítulos, que conheceram progressos que contribuirão para orientar os futuros debates.

Algumas delegações formularam reservas de análise sobre partes do texto de compromisso da Presidência, ao passo que outras mantiveram as suas reservas sobre a proposta inicial.

As preocupações sobre as principais questões pendentes e outras observações feitas pelos Estados-Membros durante o debate estão seguidamente registadas em termos gerais, capítulo a capítulo, tendo por objetivo orientar e facilitar os futuros trabalhos para definir a posição final do Conselho sobre o regulamento em apreço.

##### **4.1. Capítulo I**

###### **a) Objeto (Artigo 1.º)**

Certos Estados-Membros solicitaram que o âmbito de aplicação indicasse claramente que o regulamento prevê um nível mínimo de proteção, abrindo a possibilidade de proteger de forma mais estrita os direitos dos passageiros. Alguns Estados-Membros recordaram que a terminologia relativa às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida precisava de ser alinhada com os resultados da Lei da Acessibilidade, que estava a ser negociada entre o Conselho e o Parlamento Europeu por ocasião dos debates (ver também o artigo 2.º).

## **b) Âmbito de aplicação (Artigo 2.º)**

Vários Estados-Membros congratularam-se com o texto de compromisso da Presidência como passo na direção certa, na medida em que esclarece que os serviços transfronteiras na União podem ser excluídos do âmbito de aplicação do regulamento. No entanto, no que diz respeito ao âmbito de aplicação descrito no n.º 1, os Estados-Membros continuam a ter opiniões diferentes; a proposta apresentada por um Estado-Membro de excluir todo o transporte doméstico deparou com a oposição de alguns Estados-Membros.

Certos Estados-Membros tiveram dúvidas quanto à execução dos requisitos prescritos nomeadamente como "... *devidamente salvaguardados* ..." e como "...*parte significativa* ...", bem como quanto à aplicação do capítulo V a todos os serviços ferroviários de passageiros que não podem ser excluídos do âmbito de aplicação. Vários Estados-Membros opuseram-se à supressão do antigo número 4, visto que, em certos casos, a isenção já foi concedida, partindo do pressuposto de que pode ser renovada. Além disso, alguns Estados-Membros solicitaram que fosse suprimida a remissão para a Lei da Acessibilidade, uma vez que ainda não são conhecidos os resultados dos trabalhos sobre a mesma (ver também artigo 1.º).

Um dos Estados-Membros solicitou a possibilidade de isentar os serviços operados apenas por interesse histórico ou turístico da aplicação do regulamento.

## **c) Definições (Artigo 3.º)**

Embora o texto de compromisso da Presidência tenha permitido que pudessem ser alcançados alguns progressos nos debates relacionados com as definições, este artigo precisa claramente de ser revisto assim que exista um consenso sobre o resto da proposta.

As observações dos Estados-Membros podem ser resumidas do seguinte modo:

- A definição de "vendedor de bilhetes" poderá necessitar de uma revisão redacional e mais substancial, tendo em conta novas formas de venda de bilhetes em linha.
- É necessário alinhar as definições dos termos "bilhete único", "gestor de infraestrutura", "empresa ferroviária", "empresa transportadora", "empresa transportadora substituta" e "pessoa com deficiência e pessoa com mobilidade reduzida" com a respetiva legislação nesses domínios, nomeadamente a Diretiva Governação da Infraestrutura Ferroviária, as regras da COTIF relativas aos direitos dos passageiros e a Lei da Acessibilidade.

- A definição de "estação", bem como a utilização do termo ao longo do texto, precisa de ser revista, de acordo com uma série de Estados-Membros. Foi proposto alterar o texto a este respeito.

## 4.2. Capítulo II

### a) Condições não discriminatórias do contrato de transporte (Artigo 5.º)

Alguns Estados-Membros consideraram o texto proposto demasiado abrangente. Alegou-se que o local de residência do cliente afeta a tarifa dos subsídios para os serviços de transporte suburbano existentes. Além disso, algumas delegações observaram que o artigo poderia, de facto, proibir a concorrência e o lançamento de ofertas especiais pelas empresas e vendedores.

### b) Bicicletas (Artigo 6.º)

O texto de compromisso da Presidência foi acolhido favoravelmente por alguns Estados-Membros e considerado insuficiente por outros. Em geral, existe sobre este artigo uma grande variedade de pontos de vista entre os Estados-Membros. O direito proposto por determinados Estados-Membros de as empresas ferroviárias recusarem o acesso a bicicletas deparou com a oposição de outros Estados-Membros que defenderam um acesso facilitado. Alguns Estados-Membros propuseram, como alterações de redação, a substituição de "*motivos operacionais*" por "*motivos de segurança*" e a inclusão das condições que o respetivo material circulante deve cumprir a este respeito. Alguns Estados-Membros levantaram a questão de saber se as bicicletas são ou poderiam ser consideradas bagagem registada e manifestaram preocupações sobre as bicicletas de grande tamanho, questionando se estas deveriam ser tratadas do mesmo modo. Por último, certos Estados-Membros recordaram que as especificações técnicas de interoperabilidade (Regulamento (UE) n.º 454/2011 da Comissão) já abrangem o transporte de bicicletas a bordo dos comboios.

### c) Obrigação de informar da supressão de serviços (Artigo 8.º)

O debate foi adiado pela Presidência até que seja alcançado um acordo sobre a Lei da Acessibilidade.

#### **d) Informações relativas às viagens (Artigo 9.º)**

Um determinado número de Estados-Membros questionou-se sobre se deveriam ser impostas obrigações aos vendedores de bilhetes e se tais obrigações deveriam ser proporcionais ao volume de negócios do vendedor de bilhetes. Alguns Estados-Membros opuseram-se categoricamente à imposição de novas obrigações aos vendedores de bilhetes.

Certos Estados-Membros solicitaram ainda que fosse definido de forma mais precisa quais são os dados em tempo real que deverão ser transmitidos aos passageiros.

#### **e) Disponibilidade de bilhetes, bilhetes únicos e reservas (Artigo 10.º)**

O texto de compromisso da Presidência foi reconhecido como um passo globalmente positivo. Alguns Estados-Membros manifestaram dúvidas quanto à necessidade e executoriedade de uma obrigação explícita de oferecer bilhetes únicos. No entanto, deverão prosseguir os debates sobre este artigo, devido ao escasso tempo disponível.

### **4.3. Capítulo III**

#### **a) Seguro e cobertura em caso de morte ou ferimentos de passageiros (Artigo 12.º)**

Embora o alinhamento proposto no texto de compromisso da Presidência tenha colhido um apoio provisório, os pormenores técnicos exigirão maior atenção.

## **5. CONCLUSÕES**

A Presidência salienta a importância de proteger os direitos dos passageiros, o que, feito de uma forma inteligente e equilibrada, poderá aumentar a atratividade dos serviços ferroviários.

Apesar da pesada carga de trabalho exigida pelos *pacotes de mobilidade I, II e III*, a Presidência austríaca consagrou recursos para levar por diante os trabalhos sobre a proposta. Os debates em curso no Conselho revelaram, porém, que o desafio de alcançar uma solução tecnicamente correta e equilibrada é considerável e que a definição da opção política mais adequada continuará a exigir uma análise pormenorizada e exaustiva.

À luz do que precede, convida-se o Comité de Representantes Permanentes e o Conselho a tomar nota dos progressos alcançados na análise do regulamento proposto.