



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 27 settembre 2017  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2017/0237 (COD)**

---

---

**12442/17  
ADD 2**

**TRANS 370  
CODEC 1477  
CONSOM 307**

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	27 settembre 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

---

n. doc. Comm.:	SWD(2017) 317 final
----------------	---------------------

---

Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione)
----------	---

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2017) 317 final.

---

All.: SWD(2017) 317 final

Bruxelles, 27.9.2017  
SWD(2017) 317 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio  
relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario**

**(rifusione)**

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

<b>Scheda di sintesi</b>	
<b>Valutazione d'impatto sulla revisione del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario</b>	
<b>A. Necessità di agire</b>	
<b>Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?</b>	
I principali problemi del regolamento riguardano le eccessive deroghe nazionali, i diritti dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (PMR), l'inadeguatezza delle informazioni, l'emissione di biglietti globali, il trattamento dei reclami, l'applicazione, le discriminazioni fondate sulla nazionalità e gli indennizzi a seguito di eventi di forza maggiore. Questi problemi incidono negativamente sul mercato unico, ostacolano un'applicazione omogenea e possono inaspriarsi in un mercato del trasporto ferroviario dell'UE liberalizzato.	
<b>Qual è l'obiettivo di questa iniziativa?</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Promuovere la parità e il rafforzamento dei diritti degli utenti delle ferrovie nell'UE e</li> <li>2. incrementare la competitività del settore ferroviario senza ripercussioni negative sui diritti dei passeggeri.</li> </ol>	
<b>Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello dell'UE (sussidiarietà)?</b>	
L'attuale regolamento lascia un margine di interpretazione e non permette di raggiungere livelli omogenei di tutela dei passeggeri in tutta l'UE. Gli Stati membri non possono risolvere questi problemi agendo da soli. Un intervento dell'Unione europea appare pertanto opportuno.	
<b>B. Soluzioni</b>	
<b>Quali sono le opzioni per conseguire gli obiettivi? È stata preferita un'opzione? In caso negativo, perché?</b>	
Deroghe	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sopprimere le deroghe per i servizi nazionali a lunga distanza entro il 2020</li> <li>- limitare le deroghe per i servizi con i paesi terzi</li> <li>- sopprimere le deroghe per i servizi urbani, extraurbani e regionali transfrontalieri</li> </ul>
Diritti delle persone a mobilità ridotta	Nuove regole per migliorare l'accesso delle persone a mobilità ridotta ai servizi di trasporto ferroviario e alle informazioni
Informazioni	Nuove regole per migliorare le informazioni ai passeggeri
Emissione di biglietti globali	Regole più chiare per i biglietti globali
Trattamento dei reclami e applicazione	Regole più chiare per il trattamento dei reclami e la collaborazione tra NEB
Discriminazione	Nuova clausola di non discriminazione
Forza maggiore	Clausola che esonera le imprese ferroviarie dal pagamento di un indennizzo in caso di ritardi causati da condizioni meteorologiche avverse o catastrofi naturali che non avrebbero potuto essere previsti né evitati.
<b>Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Quali sono i sostenitori delle varie opzioni?</b>	
La maggior parte degli Stati membri e delle imprese ferroviarie è riluttante a eliminare le deroghe. I cittadini sono favorevoli a una riduzione delle deroghe e propendono per misure atte a rafforzare i diritti dei passeggeri. I portatori di interessi sono prevalentemente favorevoli a norme più chiare, ad esempio in materia di assistenza, trattamento dei reclami e applicazione. La maggior parte delle imprese ferroviarie e degli Stati membri è favorevole a una clausola di forza maggiore, i cittadini sono invece contrari.	
<b>C. Impatto dell'opzione preferita</b>	
<b>Quali sono i vantaggi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?</b>	
La combinazione delle opzioni preferite permette di gestire con un approccio equilibrato obiettivi strategici potenzialmente in conflitto tra loro. La riduzione delle deroghe determinerà una maggiore tutela dei passeggeri e certezza del diritto. I miglioramenti per le persone a mobilità ridotta permetteranno a queste ultime di sfruttare maggiormente il trasporto ferroviario per gli spostamenti e ne promuoveranno l'inclusione sociale. Regole chiare in materia di emissione di biglietti globali consentiranno di migliorare i diritti dei passeggeri in relazione alle	

coincidenze. Una clausola di forza maggiore assicurerà l'equità giuridica e la proporzionalità.

**Quali sono i costi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?**

I costi per le imprese ferroviarie dovrebbero aumentare del 4,98 % rispetto allo scenario di base su un periodo di 15 anni.

**Quale è l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?**

È prevista solo un'incidenza indiretta limitata sulle PMI.

**L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?**

Si prevedono impatti di entità limitata dovuti al rafforzamento dell'applicazione e del trattamento delle denunce da parte dei NEB.

**Sono previsti altri impatti significativi?**

Non sono previsti impatti aggiuntivi di rilievo.

**Proporzionalità?**

Le attuali divergenze nell'applicazione delle regole ostacolano il mercato unico e impediscono di raggiungere livelli armonizzati dei diritti dei passeggeri in tutta l'UE. Gli orientamenti non hanno prodotto risultati sufficienti.

**D. Tappe successive**

**Quando saranno riesaminate le misure proposte?**

La Commissione valuterà l'applicazione del nuovo regolamento cinque anni dopo la sua entrata in vigore.