COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 27.9.2017
SWD(2017) 317 final

**DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN**

**RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO**

***que acompaña al documento***

**Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo**

**sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (versión refundida)**

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

**Ficha resumen**

**Evaluación de impacto: Revisión del Reglamento (CE) n.° 1371/2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril**

**A. Necesidad de actuar**

**¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?**

Los principales problemas del Reglamento están ligados a las excesivas exenciones nacionales, los derechos de las personas con discapacidad o las personas de movilidad reducida, la falta de información adecuada, los billetes directos, la tramitación de reclamaciones, el control del cumplimiento, la discriminación por razón de nacionalidad y las indemnizaciones en caso de situaciones de fuerza mayor. Esos problemas afectan negativamente al mercado único e impiden controlar de manera coherente el cumplimiento de la normativa. Además, podrían agudizarse en un mercado de la UE liberalizado.

**¿Qué se pretende conseguir?**

1. promover la igualdad y el refuerzo de los derechos de todos los usuarios del transporte ferroviario de la UE, e
2. impulsar la competitividad del sector ferroviario sin merma de los derechos de los viajeros.

**¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?**

El Reglamento actual deja un margen de interpretación que impide lograr un nivel coherente de protección de los viajeros en toda la UE. Los Estados miembros no pueden resolver esos problemas por sí solos. Por tanto, la actuación de la UE resulta adecuada.

**B. Soluciones**

**¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? En caso de que no sea así, ¿por qué?**

| | |
|---|---|
| Exenciones | - Supresión de las exenciones a los servicios nacionales de largo recorrido de aquí a 2020<br>- Limitación de las exenciones a los servicios explotados con países no pertenecientes a la UE<br>- Supresión de las exenciones a los servicios transfronterizos urbanos, suburbanos y regionales |
| Derechos de las personas de movilidad reducida | Normas nuevas para mejorar el acceso de las personas de movilidad reducida a los servicios ferroviarios y a la información |
| Información | Normas nuevas para mejorar la información a los viajeros |
| Billetes directos | Normas más claras sobre los billetes directos |
| Tramitación de reclamaciones y control del cumplimiento | Normas más claras para la tramitación de reclamaciones y la cooperación por parte de los organismos nacionales de ejecución |
| Discriminación | Nueva cláusula de no discriminación |
| Fuerza mayor | Cláusula para eximir a las empresas ferroviarias de la obligación de pagar indemnizaciones por retrasos debidos a condiciones meteorológicas extremas o catástrofes naturales y que no hayan podido prever ni impedir |

**¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?**

La mayoría de los Estados miembros y empresas ferroviarias son reticentes a la supresión de las exenciones. Los ciudadanos son partidarios de reducir las exenciones y respaldan las medidas de refuerzo de los derechos de los viajeros. La mayoría de las partes interesadas está de acuerdo con la introducción de normas más claras, por ejemplo, en materia de asistencia, tramitación de reclamaciones y control del cumplimiento. La mayoría de las empresas ferroviarias y Estados miembros está a favor —y los ciudadanos, en contra— de introducir una cláusula de fuerza mayor.

**C. Repercusiones de la opción preferida**

**¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?**

| |
|---|
| La combinación de opciones preferidas ofrece un enfoque equilibrado que concilia objetivos de actuación potencialmente contradictorios. La reducción de las exenciones reforzará la protección de los viajeros y la seguridad jurídica. Las mejoras en favor de las personas de movilidad reducida supondrán un estímulo para que estas personas viajen en tren y promoverán su inclusión social. Unas normas claras sobre los billetes directos mejorarán los derechos de los viajeros sobre los servicios de enlace. La cláusula de fuerza mayor garantizará la equidad y la proporcionalidad. |
| **¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o de las principales opciones, si no existe una preferida)?** |
| Se espera que los costes de las empresas ferroviarias aumenten un 4,98 % respecto al escenario de base a lo largo de un periodo de 15 años. |
| **¿Cuáles son las repercusiones en las pymes y la competitividad?** |
| Solo se prevén repercusiones indirectas limitadas en las pymes. |
| **¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?** |
| Se esperan repercusiones poco significativas en lo que respecta al refuerzo del control de cumplimiento y la tramitación de reclamaciones por parte de los organismos nacionales de ejecución. |
| **¿Habrá otras repercusiones significativas?** |
| No se han previsto otras repercusiones significativas. |
| **¿Proporcionalidad?** |
| Las divergencias actuales en la aplicación de las normas obstaculizan el mercado único e impiden lograr niveles armonizados de derechos de los viajeros en toda la UE. Con las directrices no se han obtenido resultados suficientes. |
| **D. Seguimiento** |
| **¿Cuándo se revisará la política?** |
| La Comisión evaluará la aplicación del nuevo Reglamento a los cinco años de su entrada en vigor. |