



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 3.3.2004
COM(2004) 144 final

2004/0050 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo à indemnização por incumprimento dos requisitos de qualidade contratuais
nos serviços de transporte ferroviário de mercadorias**

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Documentos recentes no domínio da política de transportes, nomeadamente o Livro Branco de 2001 e a comunicação da Comissão “Rumo a um espaço ferroviário europeu integrado” de Janeiro de 2002, sublinham a importância fundamental de se melhorar o desempenho dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias na Europa, a fim de promover o desenvolvimento deste sector e uma distribuição modal mais equilibrada no sistema de transportes europeu. Na opinião da Comissão, a política de integração do mercado lançada na UE constitui o meio mais importante de melhorar o desempenho dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias. É de esperar que a abertura dos mercados do transporte ferroviário de mercadorias e o aumento da concorrência, conjugados com o estabelecimento de regras comuns de segurança ferroviária e de medidas de promoção da interoperabilidade dos fragmentados sistemas ferroviários nacionais, se traduzam em melhorias do desempenho. Todavia, considerando que o aumento da concorrência será muito provavelmente lento e gradual, a melhoria do serviço será também ela gradual. Não obstante, é importante que o desempenho melhore rapidamente, para que os clientes do transporte ferroviário de mercadorias se convençam das vantagens de continuarem a recorrer a este modo de transporte ou alterem em seu favor a sua logística. A Comissão considera, pois, serem necessárias medidas específicas para dar confiança aos clientes na fiabilidade dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias. No Livro Branco de 2001 e na comunicação de 2002, a Comissão anunciava já a sua intenção de apresentar uma proposta de regulamento sobre um sistema de indemnização pelo incumprimento de requisitos de serviço contratuais.

Os Estados-Membros estão obrigados desde 15 de Março de 2003 a proporcionar acesso livre à rede ferroviária transeuropeia às empresas ferroviárias que desejem fornecer serviços internacionais de transporte de mercadorias. Alguns Estados-Membros já liberalizaram os seus mercados de transporte ferroviário de mercadorias com base na legislação nacional. Na Suécia, Dinamarca, Reino Unido, Países Baixos, Alemanha, Áustria e Itália, por exemplo, os operadores de serviços ferroviários de transporte de mercadorias já concorrem com as empresas ferroviárias tradicionais. Em alguns destes mercados nacionais registam-se níveis de concorrência muito respeitáveis. Noutros Estados-Membros, todavia, a falta de um quadro jurídico adequado, ou a sua não aplicação na prática, têm impedido a entrada de novos operadores no mercado.

O desempenho global do sector do transporte ferroviário de mercadorias na UE é bastante díspar. Nos anos 90, o volume de tráfego cresceu ligeiramente, na ordem dos 0,7% ao ano, depois de um decréscimo de 1,2% ao ano na década de 80. Todavia, num contexto de rápido crescimento do mercado dos transportes em geral, o desempenho do modo ferroviário em comparação com os modos seus concorrentes é bastante modesto. Em alguns Estados-Membros, esse desempenho tem sido melhor, como é o caso do Reino Unido, em que o volume de mercadorias transportadas por caminho-de-ferro aumentou 50% desde 1994. Este crescimento foi impulsionado, entre outros factores, por um forte crescimento do transporte por caminho-de-ferro de contentores que transitam pelos portos britânicos: 56% no total entre 1992 e 2001.

A evolução global da qualidade do serviço no tráfego ferroviário internacional de mercadorias é alarmante. Os indicadores de pontualidade dos comboios internacionais de transporte combinado compilados pela UIRR, e que abrangem os mais importantes eixos europeus de tráfego de mercadorias, mostram que o nível de desempenho é inaceitável. Em 1999, 40% dos comboios de transporte combinado registavam atrasos superiores a 30 minutos. Três anos mais tarde, em 2002, 52% não cumpriam o horário e 7% tinham mesmo atrasos superiores a

24 horas. A razão principal dos atrasos era a falta de locomotivas ou de pessoal nos pontos de transmissão. Embora pareça ter havido uma ligeira melhoria do desempenho nos últimos meses, o quadro geral permanece muito díspar, variando consoante o eixo considerado. As operações de transporte entre a Alemanha/Bélgica para Espanha, com passagem pela França via Port Bou, registam níveis de pontualidade particularmente baixos. O mesmo é válido para as operações de transporte da Alemanha para a Europa de Leste e dos Países Baixos/Alemanha para a Itália via o corredor de São Gotardo. Em contrapartida, a pontualidade dos comboios de transporte combinado com destino a Espanha via Irun e dos comboios que circulam no corredor do Brenner tem vindo a melhorar nos últimos meses.

O impacto da fraca qualidade do serviço nos custos do sector ferroviário é considerável. As empresas ferroviárias e os operadores de transporte combinado não conseguem angariar novos contratos de transporte de mercadorias e podem mesmo perder tráfego para outros modos. Este fraco desempenho pode ter como consequência a perda de receitas, uma utilização ineficaz do pessoal e dos activos e o aumento de pedidos de indemnização por parte dos clientes. Em 2000, a UIRR estimava em 41 milhões de euros o custo global anual da falta de qualidade do transporte ferroviário de mercadorias incorrido pelos operadores de transporte combinado, o que representa cerca de 6% das receitas internacionais totais das companhias membros da UIRR.

O quadro que actualmente rege a indemnização dos clientes do transporte ferroviário internacional de mercadorias é definido no Apêndice CIM da COTIF¹. O CIM de 1980, em vigor actualmente, e o novo CIM (correspondente ao texto do Protocolo de Vilnius², que ainda não entrou em vigor) estipulam que a empresa ferroviária deve pagar uma indemnização em caso de perda ou avaria da mercadoria transportada ou de desrespeito do prazo de transporte máximo. O CIM define um prazo de transporte de referência de 24 horas por fracção indivisível de 400 km para vagões completos. Este valor corresponde a uma velocidade de transporte média mínima de 17 km/h, o que hoje em dia já não é compatível com as expectativas dos clientes. No sector do transporte rodoviário de mercadorias, as obrigações em termos de prazo de transporte previstas na CMR (Convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada) são definidas de uma forma mais adequada e actualizada, referindo-se ao tempo que uma empresa de transportes diligente necessita para a expedição das mercadorias. As disposições do Apêndice CIM da COTIF, na sua presente formulação, não são pois adequadas ao actual mercado dos transportes. Hoje em dia, os requisitos de qualidade contratuais, incluindo disposições relativas à indemnização por incumprimento do horário de chegada acordado, no sector do transporte ferroviário de mercadorias restringem-se essencialmente ao tráfego doméstico. Os exemplos de tais contratos de qualidade são muito raros no tráfego internacional, limitando-se aos comboios de transporte combinado e aos comboios-bloco que transportam mercadorias de alto valor, nomeadamente automóveis, encomendadas por clientes industriais importantes, como os construtores automóveis. Dada a sua posição dominante no mercado, as transportadoras ferroviárias de mercadorias tradicionais raramente propõem cláusulas de indemnização efectivas. Em contrapartida, as novas empresas ferroviárias celebram geralmente contratos de qualidade com os seus clientes.

¹ COTIF/CIV-CIM, Convenção relativa aos transportes internacionais ferroviários de 9 de Maio de 1980

² Protocolo de 3 de Junho de 1999 que altera a Convenção relativa aos transportes internacionais ferroviários (COTIF) de 9 de Maio de 1980.

O regulamento proposto estabelece um quadro comunitário para as indemnizações no sector do transporte ferroviário de mercadorias, que assenta nos princípios fundamentais do CIM mas procura reflectir melhor a realidade dos actuais mercados do transporte ferroviário de mercadorias. Caracteriza-se por uma abordagem regulamentar “ligeira”, adequada a um contexto de mercado de transacções entre empresas, e dá liberdade contratual aos operadores, definindo simultaneamente um conjunto de disposições de salvaguarda no que se refere às responsabilidades das transportadoras e dos clientes, bem como os níveis de indemnização. Um quadro jurídico mais circunstanciado e prescriptivo não funcionaria, dada a impossibilidade de definir regras consentâneas com as numerosas necessidades específicas do mercado do transporte ferroviário de mercadorias.

São parâmetros fundamentais do regulamento comunitário proposto: a definição das responsabilidades, os critérios de qualidade para o transporte ferroviário de mercadorias, os níveis de indemnização, um sistema de controlo da qualidade, a limitação da responsabilidade e as responsabilidades dos gestores das infra-estruturas ferroviárias. A empresa ferroviária que aceitou as mercadorias para transporte é responsável pelo seu transporte em todo o itinerário, até ao ponto de entrega. Os critérios que actualmente definem uma qualidade adequada são o cumprimento do prazo de entrega acordado, a informação dos clientes em caso de problemas na entrega e um certo grau de flexibilidade no que se refere à ordem de transporte.

O nível de indemnização por perda ou avaria da mercadoria transportada é fixado em 75€ por quilograma de massa bruta perdida ou avariada. A triplicação deste valor relativamente ao previsto no Apêndice CIM da COTIF 1980 encontra a sua justificação no aumento do valor médio das mercadorias transportadas nos últimos 25 anos. Os níveis de indemnização por supressão de comboios pela empresa ferroviária ou pelo cliente poderão depender da antecedência do aviso relativamente à data de partida, o que corresponde à prática actual nos mercados nacionais de transporte ferroviário de mercadorias.

Os níveis de indemnização por atraso poderão ser adaptados, em função da importância do atraso e do tipo de transporte, i.e. comboios-bloco, vagões completos e transportes organizados em torno de uma plataforma central, como um terminal ou uma estação de triagem. No entanto, no caso dos comboios-bloco, o regulamento prevê um nível de indemnização correspondente no mínimo a 5% e no máximo a 25% do preço do transporte. Estes são, na prática, os valores que hoje se negociam, nomeadamente no transporte combinado internacional. O CIM, por seu lado, não prevê um nível de indemnização mínimo em caso de atraso, mas sim um nível máximo de quatro vezes o preço do transporte.

As partes no contrato devem acordar na aplicação de um sistema adequado de controlo, que possibilite a documentação inequívoca de qualquer eventual situação de incumprimento de requisitos contratuais. A responsabilidade em situações *standard* como falta, força maior ou circunstâncias inevitáveis é excluída. Na eventualidade de ser responsável por uma perturbação do tráfego que implique atraso do transporte, o gestor da infra-estrutura ferroviária é responsável perante a(s) empresa(s) ferroviária(s).

A Comissão espera que a aplicação do regime de indemnização proposto estimule as empresas ferroviárias a melhorarem a eficiência e flexibilidade dos seus serviços de transporte de mercadorias. A fim de produzirem efeitos positivos na qualidade do serviço, os regimes de indemnização não devem ser indevidamente subvencionados por medidas de auxílio estatal, estando a Comissão determinada a garantir condições equitativas de concorrência no mercado do transporte ferroviário de mercadorias. Com a melhor organização da utilização do pessoal

e dos vagões, a utilização das modernas tecnologias da informação que permitem o seguimento em tempo real dos comboios e vagões em itinerários internacionais e a flexibilização dos processos utilizados a fim de responder melhor às necessidades dos clientes, garantindo ao mesmo tempo um nível de segurança razoavelmente elevado, as empresas ferroviárias poderão obter uma redução dos custos, o que pode ser visto como um benefício do regime proposto. Ao mesmo tempo, as mudanças que o regime de indemnização induzirá melhorarão a qualidade do serviço prestado aos clientes, incitando-os eventualmente a uma maior procura dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias. Os benefícios económicos globais do regime são estimados em aproximadamente 70 milhões de euros por ano na UE dos 15.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo à indemnização por incumprimento dos requisitos de qualidade contratuais
nos serviços de transporte ferroviário de mercadorias**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 1 do artigo 71º,

Tendo em conta a proposta da Comissão³,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁴,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁵,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251º do Tratado⁶,

Considerando o seguinte:

- (1) Para que os objectivos da política comum de transportes se possam realizar é importante que os serviços de transporte ferroviário de mercadorias reforcem a sua competitividade, de modo a possibilitar as transferências modais necessárias para um sistema de transportes mais equilibrado.
- (2) A falta de qualidade do serviço constitui actualmente um importante obstáculo ao desenvolvimento dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias na Comunidade, como testemunham os indicadores de qualidade e a evolução das quotas de mercado.
- (3) O fraco desempenho dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias explica-se, em grande medida, pela falta de incentivos económicos e contratuais. As disposições relativas à indemnização dos clientes destes serviços previstas no Apêndice CIM da COTIF⁷ não incitam eficazmente à qualidade. São portanto necessárias medidas regulamentares específicas para aumentar a qualidade do serviço, a fim de restabelecer a confiança dos clientes nos serviços ferroviários de transporte de mercadorias.
- (4) A abertura do acesso à rede para os serviços internacionais ferroviários de transporte de mercadorias e o subsequente aumento da concorrência poderão proporcionar

³ JO C , , p. .

⁴ JO C , , p. .

⁵ JO C , , p. .

⁶ JO C , , p. .

⁷ COTIF/CIV-CIM, Convenção relativa aos transportes internacionais ferroviários de 9 de Maio de 1980

incentivos para que os operadores do mercado melhorem o seu desempenho em termos de preço e qualidade do serviço.

- (5) Contudo, como o aumento da concorrência será muito provavelmente lento e gradual, os operadores nacionais existentes do sector do transporte ferroviário de mercadorias conservarão durante anos a sua posição dominante no mercado. Essa posição dominante impossibilita a maior parte dos clientes do transporte ferroviário de mercadorias de concluírem contratos de transporte em condições justas e satisfatórias. É portanto necessário estabelecer requisitos mínimos obrigatórios e um regime de indemnização aplicáveis aos contratos de transporte.
- (6) O regime de indemnização deverá abranger a perda e avaria da mercadoria transportada, os atrasos na entrega e a supressão de comboios, bem como o incumprimento dos outros requisitos de qualidade estabelecidos no contrato de transporte. O regime deverá também ter em conta o âmbito do contrato de transporte. Um contrato de transporte relativo a um comboio completo (comboio-bloco) deverá, por conseguinte, ter um tratamento distinto de um contrato relativo a espaço no comboio (vagão completo), devido ao nível de risco assumido pelo cliente, no caso de um comboio-bloco, e à dificuldade de determinar a responsabilidade inicial por um atraso, no caso de um vagão completo.
- (7) Uma empresa ferroviária que se compromete a oferecer um determinado nível de qualidade do serviço deverá ter direito de regresso contra os gestores das infra-estruturas ferroviárias, se estes forem responsáveis por ocorrências com impacto negativo na capacidade da empresa de garantir o nível de qualidade do serviço pretendido.
- (8) Os efeitos do presente regulamento deverão ser analisados, em especial à luz da evolução dos níveis de concorrência nos mercados de transporte ferroviário de mercadorias relevantes.
- (9) Atendendo a que os objectivos do presente regulamento, nomeadamente melhorar a qualidade dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias na Comunidade, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros devido à importante dimensão internacional destas operações, podendo, pois, devido à necessidade de uma acção transnacional coordenada, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para se atingirem aqueles objectivos.

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º
Objecto e âmbito de aplicação

O presente regulamento estabelece a obrigação de as empresas ferroviárias e os clientes dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias definirem requisitos de qualidade para estes serviços e determinarem as indemnizações a pagar em caso de incumprimento dos requisitos de qualidade estabelecidos no contrato de transporte.

O presente regulamento é aplicável aos serviços nacionais e internacionais de transporte ferroviário de mercadorias na Comunidade. Incluem-se os serviços com partida, destino ou trânsito num país terceiro com o qual a Comunidade tenha concluído um acordo nas matérias por ele regidas.

Artigo 2º *Definições*

Para efeitos do presente regulamento entende-se por:

- (a) «Empresa ferroviária», qualquer empresa pública ou privada detentora de licença nos termos da legislação comunitária aplicável e cuja actividade principal consista na prestação de serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a empresa assegurar obrigatoriamente a tracção; incluem-se as empresas que apenas fornecem a tracção;
- (b) «Cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias», qualquer empresa pública ou privada que contrate com uma empresa ferroviária o fornecimento de qualquer tipo de serviço de transporte ferroviário de mercadorias;
- (c) «Comboio-bloco», um serviço de transporte ferroviário em que o cliente compra à empresa ferroviária a tracção para, pelo menos, um comboio por ele formado, para ele especificamente programado e objecto de facturação específica;
- (d) «Vagão completo», um serviço de transporte ferroviário em que o cliente compra à empresa ferroviária o transporte de, pelo menos, um vagão num comboio formado pela empresa, por esta programado e proposto a vários clientes e por ela facturado a cada cliente;
- (e) «Gestor da infra-estrutura», qualquer organismo ou empresa responsável, em particular, pela instalação e manutenção da infra-estrutura ferroviária, o que poderá igualmente incluir a gestão dos sistemas de controlo e segurança da infra-estrutura;
- (f) «Contrato de transporte», um contrato celebrado entre uma empresa ferroviária e um cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias para o fornecimento destes serviços.

Artigo 3º *Requisitos de qualidade contratuais*

Os requisitos de qualidade dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias devem ter por base um acordo entre as partes, do qual decorram direitos e obrigações e que tenha em conta as circunstâncias específicas do contrato de transporte.

O contrato de transporte deve definir detalhadamente os requisitos de qualidade dos serviços em causa. O contrato será nulo se não prever os seguintes requisitos de qualidade:

- (a) prazos da entrega para transporte das mercadorias, vagões ou comboios acordados entre a empresa ferroviária e o cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias;

- (b) horário de chegada e indemnização por atraso;
- (c) indemnização por perda ou avaria da mercadoria;
- (d) indemnização por supressão de um comboio pela empresa ferroviária;
- (e) indemnização por supressão de um comboio pelo cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias;
- (f) sistema de controlo da qualidade definido pelas partes.

Artigo 4º

Princípios da indemnização por incumprimento dos requisitos de qualidade contratuais pela empresa ferroviária

Se não satisfizer os requisitos de qualidade contratuais em conformidade com o sistema de controlo da qualidade definido no contrato de transporte, a empresa ferroviária deve indemnizar o cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

Em particular, a empresa ferroviária é responsável:

- (a) pela perda ou avaria da mercadoria transportada;
- (b) pelo incumprimento do horário de chegada acordado;
- (c) pela supressão de um comboio por sua iniciativa;
- (d) por qualquer outra situação de incumprimento de requisitos de qualidade contratuais definidos de comum acordo pelas partes no contrato de transporte.

Artigo 5º

Princípios da indemnização por incumprimento dos requisitos de qualidade contratuais pelo cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias

Se não satisfizer os requisitos de qualidade contratuais em conformidade com o sistema de controlo da qualidade definido no contrato de transporte, o cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias deve indemnizar a empresa ferroviária.

Em particular, o cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias é responsável:

- (a) pelo incumprimento do prazo de entrega para transporte acordado;
- (b) pela supressão de um comboio por sua iniciativa.

Artigo 6º

Indemnização por perda da mercadoria transportada

Em caso de perda total ou parcial da mercadoria, a empresa ferroviária pagará uma indemnização, calculada com base no preço de mercado vigente no dia e local de recepção da mercadoria.

A indemnização por perda não poderá exceder 75 euros por quilograma em falta de massa bruta, excepto se o contrato de transporte incluir uma declaração de interesse ou uma declaração de valor. Neste caso, o valor ou interesse declarado constituirá o nível de indemnização máximo.

Artigo 7º

Indemnização por avaria da mercadoria transportada

Em caso de avaria total ou parcial da mercadoria, a empresa ferroviária pagará uma indemnização, calculada com base na desvalorização da mercadoria determinada segundo o preço de mercado vigente no dia e local de recepção da mercadoria.

A indemnização por avaria não poderá exceder 75 euros por quilograma de massa bruta avariada, excepto se o contrato de transporte incluir uma declaração de interesse ou uma declaração de valor. Neste caso, o valor ou interesse declarado constituirá o nível de indemnização máximo.

Artigo 8º

Indemnização por atraso

1. Em caso de atraso relativamente ao horário de chegada acordado no contrato de transporte, a empresa ferroviária pagará uma indemnização, determinada de comum acordo pelas partes no contrato de transporte.

Tratando-se de um comboio-bloco, o montante da indemnização não poderá ser inferior a 5% nem superior a 25% do preço do transporte.

Tratando-se de um vagão completo, o montante da indemnização será determinado de comum acordo pelas partes no contrato de transporte, tendo em conta os aspectos específicos do transporte de vagões completos.

2. No caso de um sistema de comboios-bloco organizados em torno de uma plataforma central, o regime de indemnização previsto no n.º 1 aplica-se aos vagões individualmente considerados com base no preço do transporte de um vagão.
3. Se não satisfizer os requisitos contratuais relativos ao prazo de entrega para transporte das mercadorias, vagões ou comboios, o cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias deve pagar uma indemnização justa e adequada, determinada de comum acordo pelas partes no contrato de transporte.

Artigo 9º

Indemnização por falta de informação sobre os atrasos

Se não envidar os esforços necessários e não proceder às devidas diligências para informar com antecedência o cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias de possíveis atrasos em relação ao horário de chegada acordado, a empresa ferroviária deve pagar uma indemnização, determinada de comum acordo pelas partes no contrato de transporte.

O montante da indemnização não poderá ser inferior a 5% do preço do transporte.

Artigo 10º
Indemnização por danos indirectos

Se da ultrapassagem do horário de chegada acordado no contrato de transporte resultar um prejuízo, a empresa ferroviária pagará uma indemnização não superior ao quádruplo do preço do transporte, mediante prova do prejuízo.

Esta indemnização é cumulável com a prevista no artigo 8º.

Artigo 11º
Indemnização por supressão de comboios pela empresa ferroviária

As partes devem definir de comum acordo, no contrato de transporte, o montante da indemnização a pagar em caso de supressão de um comboio pela empresa ferroviária.

Artigo 12º
*Indemnização por supressão de comboios
pelo cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias*

As partes devem definir de comum acordo, no contrato de transporte, o montante da indemnização a pagar em caso de supressão de um comboio pelo cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

Artigo 13º
Indemnização em caso de declaração de valor da mercadoria transportada

A empresa ferroviária e o cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias podem estabelecer, no contrato de transporte, que o cliente declare para a mercadoria transportada um valor superior ao limite previsto no artigo 6º. Em tal caso, o montante declarado substituirá o limite previsto no artigo 6º.

Artigo 14º
Indemnização em caso de interesse na entrega

A empresa ferroviária e o cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias podem estabelecer, no contrato de transporte, que o cliente declare um interesse na entrega em caso de perda, avaria ou atraso. Em tal caso, para além das indemnizações previstas nos artigos 6º, 7º, 8º e 10º, pode ser pedida a reparação do prejuízo suplementar provado, até ao montante declarado.

Artigo 15º
Exclusões de responsabilidade

O regime de indemnização não se aplica nos seguintes casos:

- (a) Falta do cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias, ou da empresa ferroviária;
- (b) Falta ou intervenção de um terceiro;

- (c) Força maior;
- (d) Circunstâncias que a empresa ferroviária, ou o cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias, não podia evitar e a cujas consequências não podia obviar, mesmo com a prestação atempada de informações sobre a ocorrência de tais circunstâncias.

Artigo 16º
Responsabilidade da empresa ferroviária

A empresa ferroviária contratante que aceitou a mercadoria para transporte é responsável pelo transporte em todo o itinerário até à chegada, incluindo a movimentação e/ou o transbordo dos vagões ou comboios.

Os requisitos de qualidade contratuais definidos no contrato de transporte vinculam todas as empresas ferroviárias que intervêm de facto e de direito no serviço de transporte, independentemente de como organizem o serviço.

Artigo 17º
Responsabilidade da empresa ferroviária pelos seus agentes

A empresa ferroviária é responsável pelos seus agentes e por outras pessoas, incluindo os gestores de infra-estruturas, a cujos serviços recorra para a execução do serviço de transporte, quando esses agentes e outras pessoas se encontram no exercício das suas funções.

Artigo 18º
Ações contra o gestor da infra-estrutura

Em caso de perda pecuniária para a empresa ferroviária resultante de uma indemnização a pagar nos termos do presente regulamento e cuja responsabilidade recaia sobre o gestor da infra-estrutura, a empresa ferroviária pagará a devida indemnização ao cliente dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

A empresa ferroviária tem direito de regresso contra o gestor da infra-estrutura relativamente à indemnização que pagou ao cliente. Esta responsabilidade do gestor da infra-estrutura não prejudica a aplicação do regime de melhoria do desempenho previsto no artigo 11º da Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁸.

Artigo 19º
Verificação do respeito dos compromissos de qualidade

O contrato de transporte deve incluir disposições relativas a um mecanismo adequado de verificação do respeito dos compromissos de qualidade contratuais assumidos relativamente aos serviços abrangidos pelo presente regulamento.

⁸ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29

Artigo 20º
Relatório

A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até Janeiro de 2009, um relatório sobre a aplicação e os efeitos do presente regulamento, com particular incidência no desempenho dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias. Se necessário, o relatório será acompanhado de propostas legislativas.

Artigo 21º
Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

FICHA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO

IMPACTO DA PROPOSTA NAS EMPRESAS, EM ESPECIAL NAS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (PME)

TÍTULO DA PROPOSTA

Indemnização por incumprimento dos requisitos de qualidade contratuais nos serviços de transporte ferroviário de mercadorias

NÚMERO DE REFERÊNCIA DO DOCUMENTO

Número

A PROPOSTA

1. Tendo em conta o princípio da subsidiariedade, por que é necessária legislação comunitária neste domínio e quais os seus principais objectivos?

Um dos objectivos da política ferroviária da Comunidade é melhorar o desempenho dos serviços de transporte de mercadorias. Na opinião da Comissão, a política de integração do mercado lançada na UE constitui o meio mais importante de melhorar o desempenho destes serviços. A abertura dos mercados do transporte ferroviário de mercadorias e o aumento da concorrência, conjugados com o estabelecimento de regras comuns de segurança ferroviária e de medidas de promoção da interoperabilidade dos fragmentados sistemas ferroviários nacionais, possibilitarão a esperada melhoria do desempenho. Todavia, considerando que o aumento da concorrência será muito provavelmente gradual, os efeitos na qualidade do serviço materializar-se-ão também gradualmente. Não obstante, é importante que o desempenho melhore rapidamente, para que os clientes do transporte ferroviário de mercadorias se convençam das vantagens de continuarem a recorrer a este modo de transporte ou alterem em seu benefício a sua logística. A Comissão considera, pois, serem necessárias medidas específicas para dar confiança aos clientes na fiabilidade dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias. Na opinião da Comissão, um regulamento que estabeleça indemnizações pelo incumprimento de requisitos de serviço contratuais constitui um instrumento adequado para a prossecução desse objectivo.

No que se refere aos regimes de indemnização para o sector do transporte ferroviário de mercadorias, a acção da Comunidade é necessária visto que os Estados-Membros não adoptaram ainda legislação nesse domínio. Mesmo que os Estados-Membros o fizessem, haveria grande risco de os regimes divergirem e colocarem as empresas ferroviárias perante condições comerciais díspares, susceptíveis de causarem distorções significativas da concorrência em itinerários internacionais concorrentes. As regras comunitárias relativas à indemnização deverão abranger os serviços internacionais e nacionais, uma vez que ambos os tipos de tráfego estão estreitamente interligados e que regimes distintos não seria uma opção viável.

IMPACTO NAS EMPRESAS

2. Quem será afectado pela proposta?

- que sectores de actividade?

A proposta afectará as empresas ferroviárias que efectuem serviços de transporte de mercadorias na UE, bem como os seus clientes (e.g. carregadores, transitários, operadores de transporte combinado, etc.). Terá igualmente incidência nos gestores das infra-estruturas ferroviárias que fornecem capacidade para os serviços efectuados por aquelas empresas.

- qual a dimensão das empresas afectadas (qual a proporção de pequenas e médias empresas)?

A proposta respeita principalmente às empresas ferroviárias tradicionais dos Estados-Membros que dominam o mercado do transporte ferroviário de mercadorias, bem como aos gestores das infra-estruturas nacionais, normalmente em posição monopolista. No entanto, as disposições do regulamento dizem também respeito às empresas ferroviárias de pequena e média dimensão que operam no mercado dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias em alguns Estados-Membros.

- estas empresas localizam-se em áreas geográficas específicas da Comunidade?

A proposta afecta todas as áreas geográficas da Comunidade em que existe infra-estrutura ferroviária e em que são fornecidos serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

3. Que terão de fazer as empresas para dar cumprimento à proposta?

As empresas ferroviárias afectadas terão de acordar com os seus clientes requisitos contratuais de qualidade de serviço, estabelecer um sistema de controlo da qualidade em concertação com os clientes e proceder a eventuais adaptações do seu *modus operandi* a fim de cumprirem os requisitos de qualidade contratualmente acordados. Os gestores das infra-estruturas ferroviárias terão de acordar requisitos de qualidade contratuais com as empresas ferroviárias que utilizam a sua infra-estrutura.

4. Quais os efeitos económicos prováveis da proposta?

A Comissão espera que a aplicação do regime de indemnização proposto estimule as empresas ferroviárias a melhorarem a eficiência e flexibilidade dos seus serviços de transporte de mercadorias. Com a melhor organização da utilização do pessoal e dos vagões, a utilização das modernas tecnologias da informação que permitem o seguimento em tempo real dos comboios e vagões em itinerários internacionais e a flexibilização dos processos utilizados a fim de responder melhor às necessidades dos clientes, garantindo ao mesmo tempo um nível de segurança razoavelmente elevado, as empresas ferroviárias poderão obter uma redução dos custos, o que pode ser visto como um benefício do regime proposto. Ao mesmo tempo, as mudanças que o regime de indemnização induzirá melhorarão a qualidade do serviço prestado aos clientes, incitando-os eventualmente a uma maior procura dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

A Comissão encomendou um estudo dos aspectos conceptuais, jurídicos e económicos dos regimes de indemnização no sector do transporte ferroviário de

mercadorias. O consultor estima em aproximadamente 70 milhões de euros anuais os benefícios económicos líquidos globais na UE dos 15.

– no emprego

Os efeitos no emprego deverão ser neutros. A aplicação do regime de indemnização no sector do transporte ferroviário de mercadorias incentivará as empresas ferroviárias a utilizarem de forma mais eficiente o seu pessoal, o que poderá reduzir o nível de emprego. Contudo, o crescimento esperado da procura de serviços de transporte ferroviário de mercadorias, induzido pela melhor qualidade do serviço, poderá dar origem ao recrutamento de novo pessoal, o que compensaria o efeito negativo do aumento da produtividade no emprego.

– no investimento e na criação de novas empresas

A proposta poderá originar algum investimento, nomeadamente em material circulante novo e mais eficiente.

– na competitividade das empresas

A Comissão prevê um efeito global positivo na competitividade das empresas.

5. A proposta contém medidas destinadas a ter a conta a situação específica das pequenas e médias empresas (requisitos reduzidos ou diferentes, etc.)?

A proposta não contém medidas que tenham em conta a situação específica das pequenas e médias empresas, visto que as empresas ferroviárias mais pequenas já oferecem normalmente um serviço de maior qualidade e, portanto, não se verão directamente afectadas em muitos casos.

CONSULTAS

6. Lista das organizações consultadas e resumo das suas principais posições

Procedeu-se a consultas com as associações europeias de operadores do mercado do transporte ferroviário de mercadorias (CER, ERFA, UIRR, UIP, ERFCP, EIM), sobre os parâmetros fundamentais da proposta da Comissão, e com todas as partes interessadas, incluindo os Estados-Membros, sobre as conclusões do estudo dos aspectos conceptuais, jurídicos e económicos dos regimes de indemnização no sector do transporte ferroviário de mercadorias encomendado pela Comissão.

As respectivas posições são bastante diferenciadas. Os representantes dos consumidores manifestaram-se em geral favoráveis aos parâmetros fundamentais da proposta, enquanto a CER, que representa os interesses das empresas ferroviárias tradicionais, se opõe fortemente ao projecto de regulamento. Os primeiros esperam vir a ganhar com a iniciativa, a segunda preocupa-se essencialmente com o impacto da aplicação de regimes de indemnização nos custos. A ERFA e a EIM assumem uma posição neutra. Pronunciando-se sobre uma proposta legislativa, todas as partes interessadas, incluindo os Estados-Membros, propugnam uma abordagem regulamentar “ligeira”, que dê a máxima liberdade contratual aos operadores do mercado do transporte ferroviário de mercadorias num contexto de transacções entre empresas.