

Projeto de Lei n.º 661/XV/1.ª (IL)

Título: Devolver aos Utentes de Transportes Ferroviários o Valor do Passe Correspondente aos Dias em Que o Transporte Não é Prestado

Data de admissão: 14 de março de 2023

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª)

ÍNDICE

- I. A INICIATIVA
- II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS
- III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL
- IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL
- V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR
- VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

I. A INICIATIVA

A presente iniciativa pretende alterar o artigo 16.º-A [do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março](#)¹, regime jurídico aplicável ao contrato de transporte ferroviário de passageiros e bagagens, volumes portáteis, animais de companhia, velocípedes e outros bens, , visando compensar pecuniariamente os utentes de transportes ferroviários, titulares de passe social, do valor do passe correspondente aos dias em que o transporte não é prestado.

Para o efeito pretendem alterar as alíneas *b)* e *d)* do artigo 16.º-A referido diploma, excetuando do direito à indemnização os títulos de transporte de valor inferior a um euro, e as situações em que existam alternativas viáveis para a deslocação do utente através de outros meios de transporte garantidos pelo operador e sem custos acrescidos para o passageiro.

São, ainda, acrescentados três novos números ao artigo 16.º-A, que prevêm o direito a uma indemnização proporcional ao preço pago pelo serviço que sofreu atraso para os titulares de um passe ou de um título de transporte sazonal, em caso de sucessivos atrasos ou anulações durante o respetivo período de validade, que deve ser atribuída de forma automática, bastando para tal que os dados necessários sejam fornecidos pelo passageiro através das bilheteiras de atendimento ao público, máquinas de venda automática, ou da *Internet*.

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

▪ Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais

A presente iniciativa é apresentada pelo Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal (IL), ao abrigo e nos termos da alínea *b)* do artigo 156.º e do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição da República Portuguesa](#)² (Constituição) e da alínea *b)* do n.º 1 do artigo 4.º e do n.º 1

¹ Versão consolidada acedida em www.dre.pt

² Hiperligação para o sítio da Internet da Assembleia da República.

do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#)³ (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea *g*) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea *f*) do artigo 8.º do Regimento.

A iniciativa assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma exposição de motivos, cumprindo os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

Encontram-se igualmente respeitados os limites à admissão das iniciativas, previstos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que este projeto de lei define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa e parece não infringir princípios constitucionais.

Conforme referido na nota de admissibilidade, em face da informação disponível não é possível aferir se o eventual aumento de despesa (por indemnizações de empresas de transportes coletivos propriedade do Estado) é ou não relevante para efeitos orçamentais.

A iniciativa deu entrada a 10 de março de 2023, tendo sido junta a [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). Em 14 de março foi admitida e baixou na generalidade, à Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª), por despacho do Presidente da Assembleia da República. Foi anunciada na reunião plenária do 15 de março de 2023. A sua discussão na generalidade está agendada para a sessão plenária de 13/04/2023 (cf. Súmula n.º 30, de 29/03/2023).

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

³ Hiperligação para o sítio da Internet da Assembleia da República.

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, conhecida como [lei formulário](#)⁴ contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

O título da presente iniciativa legislativa - «Devolver aos Utentes de Transportes Ferroviários o Valor do Passe Correspondente aos Dias em Que o Transporte Não é Prestado» - traduz o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário. Em caso de aprovação, o título poderá ser objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

O projeto de lei pretende alterar o [Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março](#), que «Estabelece o regime jurídico aplicável ao contrato de transporte ferroviário de passageiros e bagagens, volumes portáteis, animais de companhia, velocípedes e outros bens».

Segundo o n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário, os «diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas», informação que deve ser atualizada e passar a constar do 1.º da iniciativa.

Consultado o [Diário da República Eletrónico](#), constata-se que o mencionado decreto lei foi alterado pelos [Decretos-Leis n.ºs 35/2015, de 6 de março](#) e [124-B/2018, de 31 de dezembro](#), sendo esta, em caso de aprovação, a terceira alteração. Toda esta informação deve constar do artigo 1.º da iniciativa.

Em caso de aprovação, a iniciativa em apreço revestirá a forma de lei, nos termos do n.º 3 do artigo 166.º da Constituição, sendo objeto de publicação na 1.ª série do *Diário da República* nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

No que respeita ao início de vigência, o artigo 3.º prevê a sua entrada em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, observando o disposto no n.º 1 do artigo 4.º da lei formulário, que determina que «Os atos legislativos e os outros atos de conteúdo genérico entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação».

⁴ Hiperligação para o sítio da Internet da Assembleia da República.

Na presente fase do processo legislativo a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

- **Conformidade com as regras de legística formal**

A elaboração de atos normativos da Assembleia da República deve respeitar regras de legística formal, constantes do [Guia de Legística para a Elaboração de Atos Normativos](#)⁵, por forma a garantir a clareza dos textos normativos, mas também a certeza e a segurança jurídicas.

Segundo as regras de legística formal, o título de um ato de alteração deve referir o ato alterado⁶, pelo que, neste caso, deverá ser acrescentada no título a informação relativa à alteração ao Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março.

Na presente fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos suscita outras questões pertinentes no âmbito da legística formal, sem prejuízo da análise mais detalhada a ser efetuada no momento da redação final.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

Os diversos n.ºs do [artigo 8.º](#) da [Constituição](#)⁷ aludem à aplicabilidade das normas de direito internacional geral ou comum, as constantes de convenções internacionais regularmente ratificadas ou aprovadas que vinculam internacionalmente Portugal, as emanadas pelos órgãos competentes das organizações internacionais de que Portugal seja parte, e as disposições dos tratados que regem a União Europeia e as normas emanadas das suas instituições, no exercício das respetivas competências, na ordem jurídica interna.

De acordo com o entendimento perfilhado por Jorge Miranda, «Sem esquecer o § 1.º do artigo 4.º da Constituição de 1933 (aditado na revisão de 1971), é a Constituição de

⁵ Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

⁶ DUARTE, David [et al.] – *Legística: perspectivas sobre a concepção e redacção de actos normativos*. Coimbra : Almedina, 2002. P. 201.

⁷ Todas as referências à Constituição são feitas para o sítio da *Internet* da Assembleia da República. Consultado a 27/03/2023.

1976 a primeira Constituição portuguesa a dedicar um artigo autónomo às relações de ordem jurídica internacional e de ordem jurídica interna, em que cuida, sucessivamente, do Direito internacional comum (n.º 1), do Direito internacional convencional (n.º 2), desde a revisão de 1982, também de normas dimanadas de organizações internacionais (n.º 3) e, desde a revisão de 2004, das normas da União Europeia (n.º 4).

Em face das normas constitucionais e no contexto global da Lei Fundamental, deve entender-se que existe uma cláusula geral de receção plena (é esta a opinião quase unânime, o que não significa que os Autores dela retirem idênticos corolários).

Apontam, por certo (embora não decisivamente) nessa direção os trabalhos preparatórios na Assembleia Constituinte: o teor das intervenções produzidas durante a discussão do artigo 8.º, o claríssimo texto aprovado acerca do Direito Internacional geral ou comum (pela primeira vez entre nós) e a adoção, em vez de uma cláusula de reciprocidade, da regra de vigência das normas convencionais na ordem interna “enquanto vincularem internacionalmente o Estado Português”⁸».

Afirma o mesmo autor que, «O n.º 4 – depois de, no primeiro segmento, repetir o que já consta dos n.ºs 2 e 3 – vem estabelecer que as disposições dos tratados que regem a União Europeia e as normas emanadas das suas instituições são *aplicáveis na ordem interna nos termos definidos pelo Direito da União*»⁹.

O [artigo 1.º](#) do [Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março](#)¹⁰, *in casu*, o n.º 1 estatui que, as condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros e bagagens, volumes portáteis, animais de companhia, velocípedes e outros bens cumprem o que se encontra delimitado no [Regulamento \(CE\) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007](#)¹¹⁻¹²,

⁸ *In*: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada - Volume I**. 2.ª edição revista. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2017. 3 volumes. ISBN 9789725405413 (vol. 1), pág. 122 (negritos do autor).

⁹ *Idem*, pág. 124 (negritos e itálicos do autor).

¹⁰ Diploma consolidado retirado do sítio da *Internet* do [Diário da República Eletrónico](#). Todas as referências legislativas são feitas para este portal, salvo indicação em contrário. Consultado a 27/03/2023.

¹¹ Diploma acessível no sítio da *Internet* da [Eur-Lex](#) (<https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=pt>) em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32007R1371>, consultado a 27/03/2023.

¹² Como expressa o primeiro parágrafo do [artigo 40.º](#) do [Regulamento \(UE\) 2021/782 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2021](#), relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (reformulação), o Regulamento (CE) n.º 1371/2007 é

relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários. E o n.º 2 prescreve que, as normas estabelecidas no presente decreto-lei aplicam-se ao transporte internacional ferroviário, na parte efetuada em território nacional, em tudo o que não contrarie as disposições aplicáveis das regras uniformes relativas ao contrato de transporte internacional ferroviário de passageiros e bagagens (CIV), que constituem o apêndice A à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF)¹³.

Ao longo do articulado deste [decreto-lei](#) são decididas todas as matérias intrínsecas ao regime jurídico aplicável ao contrato de transporte ferroviário de passageiros e bagagens, volumes portáteis, animais de companhia, velocípedes e outros bens, tais como:

- As **disposições gerais** ([artigos 1.º e 2.º](#)): o objeto e âmbito de aplicação e as definições;
- As **disposições relativas ao contrato de transporte** ([artigos 3.º a 17.º](#)), entre outras: o contrato de transporte, as entidades competentes, as obrigações do operador, do gestor da infraestrutura ou do gestor da estação, os deveres e obrigações dos passageiros, o título de transporte, a supressão temporária de serviços, o reembolso do título de transporte, a indemnização do preço do bilhete, e a documentação do atraso ou supressão de serviços;
- Os **preços de transporte** ([artigos 18.º a 20.º](#)): os princípios gerais, as regras e critérios para a fixação de preços e a fixação de preços;
- Os **títulos de transporte** ([artigos 22.º a 24.º](#)): as suas tipologias, as indicações que devem conter e a bonificação de preços;

revogado com efeitos a partir de 7 de junho de 2023. Nesse mesmo dia, em conformidade com o previsto no segundo e terceiro parágrafos do [artigo 41.º](#), o Regulamento (EU) 2021/782 é aplicável a partir de 7 de junho de 2023, à exceção do n.º 4 do artigo, cujo início da sua aplicabilidade é a partir de 7 de junho de 2025.

Este regulamento apresenta no [Anexo I](#), as regras constantes do apêndice A à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de maio de 1980, com a redação que lhe foi dada pelo Protocolo de 3 de junho de 1999 que altera a Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários.

¹³ Aprovada para ratificação pelo [Decreto do Governo n.º 50/85, de 27 de novembro](#), com as alterações introduzidas pelo [Aviso n.º 275/96, do Ministério dos Negócios Estrangeiros, de 27 de setembro](#), pelos [Decretos n.ºs 10/97, do Ministério dos Negócios Estrangeiros, de 19 de fevereiro e 3/2004, do Ministério dos Negócios Estrangeiros, de 25 de março](#).

- A **responsabilidade civil** ([artigos 25.º a 31.º](#)), tais como: a responsabilidade do operador, do gestor da infraestrutura ferroviária e dos passageiros, a limitação da responsabilidade do operador devido a atrasos ou supressão de serviços e os meios alternativos de resolução de conflitos;
- As **comunicações do operador e fiscalização** ([artigos 32.º a 34.º](#)): os deveres de informação, o dever de cooperação e a supervisão e fiscalização;
- O **regime sancionatório** ([artigos 35.º a 37.º](#)): as distintas tipologias de contraordenações, a instrução do processo e aplicação das coimas e o produto das coimas; e
- As **disposições finais e transitórias** ([artigos 38.º a 42.º](#)): os transportes ocasionais e históricos, o regime transitório e as taxas.

No que concerne ao objeto da iniciativa legislativa *sub judice*, a alteração do conteúdo do [artigo 16.º-A](#) do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, mediante a modificação do texto das alíneas *b)* e *d)* do n.º 5 e o aditamento de novos números - 7, 8 e 9.

Na redação, atualmente, em vigor, as alíneas *b)* e *d)* do n.º 5 determinam, respetivamente, o seguinte: não há pagamento de qualquer indemnização quando o valor a pagar, de acordo com as regras referidas nos números anteriores, seja igual ou inferior a € 4; e o passageiro seja titular de uma assinatura, passe ou título de transporte sazonal e, comprovadamente, existam alternativas viáveis para a sua deslocação por estes abrangidas, designadamente através de outros modos de transporte.

Cumprе, ainda, referir o [Relatório Especial do Tribunal de Contas Europeu n.º 30/2018](#)¹⁴: Os passageiros da UE dispõem de amplos direitos, mas ainda precisam de lutar por eles, bem como o [Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho](#), que aprova o regime jurídico aplicável à CP - Comboios de Portugal, E. P. E., bem como os respetivos Estatutos, e autoriza a autonomização da actividade do transporte de mercadorias, e o [Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro](#), que transpõe a [Diretiva n.º 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012](#), que estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação).

¹⁴ Disponível em https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_30/SR_PASSENGER_RIGHTS_PT.pdf, consultado a 27/03/2023.

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

▪ **Âmbito da União Europeia**

A política de transportes da União Europeia (UE) é uma competência partilhada entre a UE e os Estados-Membros, nos termos da al. g) do n.º2 do artigo 4.º do [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia](#) (TFUE), focando os artigos 90.º a 100.º do TFUE nos objetivos e regras de uma política comum europeia, aplicável aos transportes por caminho-de-ferro, por estrada e por via navegável.

Relativamente ao transporte ferroviário, importa destacar a [Diretiva 2012/34/UE que estabelece um espaço ferroviário europeu único](#)¹⁵ que procurou clarificar as normas jurídicas aplicáveis ao setor ferroviário da UE a fim de melhorar a qualidade através da promoção da concorrência; reforçar a fiscalização do mercado; e melhorar as condições para a realização de investimentos.

Com relevo para a iniciativa ora em análise, refere-se o [Regulamento \(CE\) n.º 1371/2007 relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários](#) no qual visou estabelecer os direitos e obrigações para os passageiros dos serviços ferroviários, a fim de os proteger, nomeadamente em caso de perturbação da circulação, e melhorar a eficiência e a atratividade dos serviços ferroviários de passageiros.

Concretamente, estipula este Regulamento que os passageiros dos serviços ferroviários devem receber informações claras e acessíveis, nomeadamente, no que respeita a eventuais atrasos ou interrupções dos serviços, sendo que, em caso de atraso superior a 60 minutos na chegada ao destino final, os passageiros têm o direito de solicitar o reembolso do custo total do bilhete ou o reencaminhamento em condições de transporte equivalentes, na primeira oportunidade ou numa data posterior da conveniência dos passageiros.

De modo a harmonizar a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, a Comissão Europeia emitiu [Orientações para a interpretação deste Regulamento](#), destacando-se o previsto sobre a anulação de um serviço de transporte ferroviário onde é referido que

¹⁵ Entre 2001 e 2016 foram adotados [quatro pacotes legislativos](#) referentes à ferrovia.

no caso de anulação¹⁶, poderão decorrer as mesmas consequências que um atraso, em termos da perda de tempo e do transtorno que causa ao passageiro, especificando que os passageiros podem beneficiar do reembolso do preço do bilhete, salvo se tiverem sido informados da anulação de forma adequada e com a devida antecedência.

Por fim destacar relatório especial do Tribunal de Contas Europeu (TCE) relativamente ao tema «[Os passageiros da UE dispõem de amplos direitos, mas ainda precisam de lutar por eles](#)» no qual o TCE examinou o âmbito e o alcance dos regulamentos aplicáveis para verificar se os direitos dos passageiros estavam efetivamente protegidos e se eram, de facto, uma realidade, tendo constatado que muitos passageiros não estavam suficientemente cientes dos seus direitos e frequentemente não os faziam valer devido a problemas de aplicação da lei. O relatório formula ainda várias recomendações destinadas a melhorar o quadro dos direitos dos passageiros e a reforçar a sensibilização para este domínio bem como apresenta dez sugestões com vista a melhorar a experiência de viagem de todos os passageiros, destacando-se a sugestão número 5 onde é sugerido que o passageiro «solicite comprovativo do atraso ou cancelamento» pelo facto de «os passageiros terem direito, nos quatro modos de transporte, a indemnização por atrasos consideráveis e cancelamentos».

▪ **Âmbito internacional**

O enquadramento internacional é apresentado para os seguintes Estados-Membro da União Europeia: Espanha e França.

ESPANHA

As [informações](#)¹⁷ vinculadas pelo *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana* (MITMA) relativamente aos direitos genéricos dos passageiros de transporte ferroviário na União Europeia preveem que, nos termos do [Regulamento \(UE\) n.º 1371/2007](#)¹⁸ do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007 sobre os direitos e as obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários, quando se prevê um atraso à chegada superior a 60 minutos, o viajante deve poder escolher de imediato entre:

¹⁶ Ponto 4.3 das [Orientações para a interpretação do Regulamento \(CE\) n.º 1371/2007](#)

¹⁷ <https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/derechos-de-los-pasajeros/derechos-de-los-viajeros-de-ferrocarril-en-la-union-europea>

¹⁸ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32007R1371&from=PT>

- Reembolso do preço do bilhete na totalidade ou na parte da viagem não realizada e na parte já concluída, se esta não for do interesse do viajante, tendo em conta o seu plano de viagem inicial. Neste caso, o viajante também tem o direito de ser transferido para o seu ponto de partida inicial na primeira oportunidade disponível;
- Continuação da viagem ou a possibilidade de continuá-la por uma rota alternativa na primeira oportunidade disponível ou em data posterior, à escolha do viajante, em condições comparáveis às iniciais.

Se a sua opção for continuar a viagem inicial apesar do atraso, o viajante tem direito a receber uma indemnização. A compensação mínima em caso de atraso é de:

- 25% do preço pago pelo bilhete em caso de atraso entre 60 e 119 minutos
- 50% do preço pago pelo bilhete com atraso de pelo menos 120 minutos

A compensação pelo preço do bilhete será paga no prazo máximo de um mês a partir da apresentação do pedido. No entanto, o viajante não terá o direito de recebê-lo caso tenha sido informado do atraso antes da compra da passagem. As empresas são obrigadas a informar os viajantes sobre atrasos e suspensões de trem assim que tiverem essa informação. No caso de um atraso superior a uma hora, os viajantes devem receber alimentos e bebidas gratuitas em quantidade razoável, considerando o tempo de espera, se for razoavelmente possível. Caso seja necessária uma estadia de uma ou mais noites devido ao atraso, a empresa ferroviária deve oferecer-lhes alojamento gratuito em hotel ou outro local, bem como transporte entre a estação e o local de alojamento. Se o comboio estiver bloqueado, a empresa ferroviária tem de organizar o transporte dos passageiros desde o ponto onde se encontra o comboio até à estação de partida ou para um ponto de partida alternativo ou até ao destino final do serviço quando for materialmente possível. Caso a continuidade do serviço se revele impossível, a empresa deverá providenciar serviços de transporte alternativos o mais rápido possível.

O [Centro Europeo del Consumidor en España \(CEC-España\)](#)¹⁹ recordava em 2021 que, em caso de greve, também, se aplicam os direitos atrás referidos. Nessa mesma greve, a RENFE afirmava num [comunicado](#)²⁰ que tinha devolvido, sem custos, o valor de

¹⁹ https://cec.consumo.gob.es/CEC/comunicacion/noticias/2021/huelga_renfe.htm

²⁰ <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/comunicacion/renfe-al-dia/sala-de-prensa/Renfe-acuerdo-semaf->

70.000 bilhetes de comboios de média e alta distância, assim como os de alta velocidade. No entanto, nada é referido sobre transportes urbanos e suburbanos, nem a devolução de valores parciais ou totais de passes. Este setor de transporte é regulado pelo [Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre](#)²¹, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, que no [artículo 89](#) dispõe relativamente às obrigações indemnizatórias dos operadores, mas não se refere explicitamente quanto aos passes de transporte, apenas mencionando “títulos de transporte” – definidos no [artículo 87](#). A RENFE, na informação que disponibiliza sobre os [direitos dos passageiros nos transportes suburbanos](#)²², reafirma que estes têm o direito a ser indemnizado pelos danos causados em caso de incumprimento, por parte da *Renfe Viajeros S.A.*, das obrigações que lhe correspondem (alínea f)).

FRANÇA

Também neste país estão previstas [compensações](#)²³ aos passageiros em caso de atraso ou de cancelamento do transporte ferroviário contratado, mesmo em caso de greve, cumprindo o já referido [Regulamento \(UE\) nº 1371/2007](#). No entanto, há uma diferença no enquadramento jurídico francês, que passa pela obrigação dos grevistas das empresas de transporte de informarem a empresa que pretendem fazer greve com uma antecedência mínima de 48 horas, de modo a permitir a elaboração de um plano de transporte que permita definir e assegurar os serviços mínimos, o qual é aprovado pela AOT - *Autorité Organisatrice de Transports*.

Esta continuidade de serviços encontra-se regulada nos [articles L1222-1 a 12](#) do [Code des transports](#)²⁴, com o [article L1222-11](#) a determinar o reembolso por parte da empresa

huelga1?s_kwid=AL!11457!3!!!x!!&gclid=CjwKCAjw_YShBhAiEiwAMomsEL2U7O58a56pLYRxIF5liQV5kDo5njcPDhEIXZ7nlgZz3qN1a16_gxoCWB4QAvD_BwE

²¹ Diplomas consolidados retirado do portal oficial *boe.es*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas em 27/03/2023.

²² <https://www.renfe.com/es/gl/informacion-legal/sociedades/viajeros/tipos-trenes/condiciones-generales-cercanias/derechos-obligaciones-viajeros-cercanias>

²³ <https://www.gouvernement.fr/les-questions-que-vous-vous-posez>

²⁴ Diplomas consolidados retirado do portal oficial *legifrance.gouv.fr*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a França são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas em 27/03/2023.

de transporte dos custos de transporte dos passageiros em caso de falha do plano aprovado ou de falha de informação aos passageiros, e o [article L1222-12](#) a determinar que caso o utilizador não tenha podido utilizar o meio de transporte para o qual subscreveu ou adquiriu um título de transporte, incluindo expressamente os passes portanto, tem direito à prorrogação da validade desta subscrição por um período equivalente ao período de utilização para o qual foi privado, ou à troca ou reembolso do bilhete não utilizado ou passe de temporada. O reembolso é efetuado pela autoridade ou pela empresa que emitiu a assinatura, ou o título de transporte, de que seja titular e, quando também estiverem previstas multas pela não implementação do plano de serviços mínimos de transporte, a AOT pode decidir alocá-las ao financiamento do reembolso dos utilizadores.

Nestes termos, a *Île-de-France Mobilités* colocou online uma [página](#)²⁵ para permitir aos utilizadores com passe terem acesso às suas compensações relativas a 2022, que podem corresponder à compensação de meio mês ou de até 1 mês gratuito, respetivamente por falhas de qualidade e de pontualidade. Apesar destas disposições, a [imprensa](#)²⁶ dava conta em janeiro que na última greve, em dezembro de 2022, ainda não tinham sido pagas as indemnizações previstas, ao contrário do que tinha sido [informado](#)²⁷ pela empresa pública francesa de transporte ferroviário, SNCF - *Société Nationale des Chemins de fer Français*, em anos anteriores.

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

Sobre matéria conexa, encontra-se pendente a seguinte iniciativa legislativa cuja discussão conjunta com a presente iniciativa se encontra agendada para a sessão plenária de 13/04/2023

- Projeto de Lei n.º 666/ XV/ 1ª - [Incluir os Utentes dos Transportes Ferroviários nas Decisões de Serviços Mínimos](#)

²⁵ <https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/campagne-remboursement-punctualite-2022>

²⁶ https://www.bfmtv.com/societe/faute-d-indemnisation-apres-la-greve-de-decembre-les-usagers-du-tours-paris-en-greve-du-billet-pour-reclamer-une-indemnisation-apres-le-mouvement-social-de-decembre_AV-202301110214.html

²⁷ <https://www.tf1info.fr/societe/greve-comment-proceder-pour-se-faire-rembourser-ses-titres-de-transport-sncf-et-ratp-2143044.html>

A consulta à base de dados da Atividade Parlamentar não devolveu nenhum antecedente (iniciativas legislativas e/ou petições) relacionado com o envolvimento dos utentes dos serviços de transportes públicos, designadamente ferroviários, no funcionamento do serviço.

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

Em sede de especialidade, a Comissão pode deliberar ouvir ao entidade reguladora, AMT -Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, bem como o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, a Infraestruturas de Portugal, as empresas prestadoras de serviços ferroviários, e as comissões de utentes de transportes ferroviários.