



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Parecer

COM(2017)548

Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários
(reformulação)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 1 de março de 2016, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (reformulação) [\[COM\(2017\)548\]](#)

A supra identificada iniciativa foi sinalizada à Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias e à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, atento o seu objeto, as quais analisaram a referida iniciativa e aprovaram os Relatórios que se anexam ao presente Parecer, dele fazendo parte integrante.

PARTE II – CONSIDERANDOS

1 - A presente iniciativa visa reformular o Regulamento (CE) nº 1371/2007 relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários.

A iniciativa refere que os principais problemas do presente Regulamento prendem-se com as excessivas derrogações nacionais, os direitos dos passageiros portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, as informações inadequadas, os bilhetes únicos, o tratamento das queixas, a execução, a discriminação baseada na nacionalidade e a indemnização na sequência de circunstâncias de força maior.

Estes problemas afetam negativamente o mercado único e impedem uma execução consequente, podendo vir a ser exacerbados num mercado ferroviário europeu liberalizado.

O objectivo da reformulação do presente Regulamento é, pois, promover os direitos equitativos e reforçados dos utilizadores dos serviços ferroviários na União, bem como



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

fortalecer a competitividade do sector ferroviário sem comprometer negativamente os direitos dos passageiros.

2 - Nesta sequência, a presente iniciativa indica que alinha as regras do transporte ferroviário com os aspetos gerais da legislação aplicável a outros modos de transporte, designadamente no que se refere à não discriminação, aos planos de emergência, à formação em matéria de sensibilização para a deficiência e ao tratamento das queixas e à execução. Tem em conta as especificidades do transporte ferroviário, ao permitir, por exemplo, que os Estados-Membros isentem os serviços urbanos, suburbanos e regionais da aplicação de certas disposições.

Menciona, ainda, que a liberalização do mercado, que o 4.º pacote ferroviário prevê, comporta uma proteção reforçada dos direitos dos passageiros.

3 - Por último, referir que os Relatórios apresentados pelas Comissões competentes foram aprovados e refletem o conteúdo da iniciativa com rigor e detalhe. Assim sendo, devem dar-se por integralmente reproduzidos no presente Parecer evitando-se, deste modo, uma repetição de análise e conseqüente redundância.

PARTE III - PARECER

Em face dos considerandos expostos e tendo em consideração os Relatórios das comissão competentes, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1 - A presente iniciativa não viola o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União.

2 - Em relação à iniciativa em análise, o processo de escrutínio está concluído.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Palácio de S. Bento, 21 de Novembro de 2017

O Deputado Autor do Parecer

A Presidente da Comissão


(António Costa da Silva)


(Regina Bastos)

PARTE IV – ANEXO

- Relatório da Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias.
- Relatório da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas.



Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias

Relatório da Comissão de Assuntos Constitucionais,
Direitos, Liberdades e Garantias

COM (2017) 548 final

Relator:

Deputado António Gameiro

«Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários» (reformulação)»

Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias

1. Nota introdutória

Em cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que estabelece o regime de acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, foi distribuída à Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias, a iniciativa europeia **COM (2017) 548 final** «Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários» (reformulação), para análise e elaboração de parecer, no dia 27 de setembro de 2017, tendo sido o relator nomeado no dia 11 de outubro de 2017.

2. Enquadramento

A iniciativa comunitária em causa procede a alterações ao regime relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários na União Europeia, previsto no Regulamento (CE) N.º 1371/2007, que consagra, nomeadamente, o direito a informação, reservas e bilhetes, assistência e indemnização em caso de atraso ou anulação, assistência livre de encargos (para as pessoas portadoras de deficiência e para as pessoas com mobilidade reduzida), indemnização em caso de acidente, um sistema rápido e acessível de tratamento das reclamações.

Conforme se contextualiza na respetiva exposição de motivos, iniciativa considerou nomeadamente, que em 2013, «o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) deliberou que o atual artigo 17.º do regulamento não permite que as empresas ferroviárias sejam dispensadas da obrigação de indemnização dos passageiros em

Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias

caso de atrasos por motivos de força maior», distinguindo-se, com essa interpretação, dos outros modos de transporte¹.

Por outro lado, quer o Relatório da Comissão sobre a aplicação do Regulamento, identificado como «COM (2013) 587», quer a respetiva avaliação de impacto «SWD/2017/0317», vieram identificar aquilo que é identificado como «domínios problemáticos» a merecer intervenção.

Invocando estes documentos de avaliação, a proposta assume pretender «*equilibrar o reforço dos direitos dos passageiros dos serviços com a redução ónus sobre as empresas ferroviárias*».

Do ponto de vista jurídico, a proposta encontra-se fundamentada pelo artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

3. Objeto das alterações propostas ao Regulamento (CE) N.º 1371/2007

A exposição de motivos apresentada pela Comissão Europeia sinaliza as modificações a efetuar pela proposta em apreço ao Regulamento (CE) N.º 1371/2007, destacando as seguintes:

¹ Vd. Acórdão TJCE, de 26 de setembro de 2013, Processo C 509/11, ÖBB-Personenverkehr que declarou o seguinte: «O artigo 17.º do Regulamento n.º 1371/2007 deve ser interpretado no sentido de que uma empresa ferroviária não pode incluir nas suas condições gerais de transporte uma cláusula ao abrigo da qual está isenta da sua obrigação de indemnização do preço do bilhete devido a atraso, quando o atraso for imputável a um caso de força maior ou a uma das causas enumeradas no artigo 32.º, n.º 2, das Regras uniformes relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Passageiros e Bagagens da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários, de 9 de maio de 1980, conforme alterada pelo Protocolo de Vilnius, de 3 de junho de 1999». <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-509/11>

Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias

- (i) Considerando que o recurso generalizado a isenções de aplicação do regulamento se constituiu como obstáculo à aplicação uniforme do regulamento, a proposta suprime as isenções para os serviços domésticos de longo curso até 2020 e para os serviços operados fora da UE, determinando ainda que os Estados-Membros só concedam isenções de aplicação mediante prova de que os passageiros estão protegidos nos seus territórios.
- (ii) Reforço dos direitos das pessoas portadoras de deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência².
- (iii) Mais exigência na prestação de informações básicas sobre os direitos dos passageiros no momento da reserva do bilhete.
- (iv) Prevê-se que os passageiros recebam informações mais circunstanciadas sobre os bilhetes únicos, nomeadamente, que esclareçam os passageiros sempre que os direitos que a estes assistem não são aplicáveis a toda a viagem, mas apenas a segmentos da mesma.
- (v) A proposta vem circunstanciar o processo e os prazos para o tratamento das queixas. As queixas dos passageiros passam a ser apresentadas em primeiro lugar junto dos operadores ferroviários e, só depois, se necessário, a um organismo de resolução alternativa de litígios ou a um organismo nacional de execução.
- (vi) Introduce-se uma cláusula geral que proíbe qualquer forma de discriminação, designadamente em razão da nacionalidade, da residência, da localização ou da moeda de pagamento, colocando, assim, o transporte ferroviário em situação de igualdade com outros modos de transporte.

² *Vd.* Apêndice A da Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF), de 9 de maio de 1980, alterada pelo Protocolo de 3 de junho de 1999 de alteração da Convenção COTIF (protocolo de 1999).

Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias

- (vii) Tendo em vista reduzir os encargos para as empresas ferroviárias, a proposta obriga também os gestores das estações e da infraestrutura a dispor de planos de emergência para proteger e assistir passageiros em caso de grandes perturbações.
- (viii) Capacitam-se as companhias ferroviárias a fazer uso de um direito de reparação, em conformidade com a legislação aplicável, se os atrasos tiverem sido causados por culpa ou negligência de terceiros, alinhando os direitos dos passageiros ferroviários com os direitos dos passageiros dos transportes aéreos.
- (ix) Introduce-se cláusula de força maior para situações muito excecionais causadas por condições meteorológicas extremas e catástrofes naturais, limitando-se o dever de indemnização pelas empresas ferroviárias em caso de atraso, equiparando-se o regime aos restantes operadores de transportes, cuja redação se apresenta nos seguintes termos:

«Uma empresa ferroviária não deve ser obrigada a pagar uma indemnização se puder provar que o atraso foi causado por condições meteorológicas extremas ou por catástrofes naturais de grandes proporções que punham em perigo o funcionamento seguro dos serviços e que não se podiam prever ou prevenir mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.»

4. Princípio da Subsidiariedade e da Proporcionalidade

A apreciação da proposta à luz do princípio da subsidiariedade deve considerar a vocação transnacional das redes de transporte ferroviário existentes, mediante a qual apenas uma ação coordenada entre Estados-Membros permite a aplicação coerente e efetiva de um regime de direitos de passageiros em todo o espaço europeu.

Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias

A iniciativa alicerça-se numa orientação com sentido de equilíbrio, que conjuga a limitação do âmbito de possibilidades em que o regulamento, que estabelece direitos dos passageiros, pode não ser cumprido (ora designadas por isenções) e o reforço da assistência e apoios a passageiros, com uma limitação de cariz extraordinário, mediante a introdução da cláusula de força maior *supra* mencionada, ao regime de indemnizações concedidas a passageiros pelas empresas de transportes ferroviários.

Neste sentido, sem prejuízo das dúvidas que se levantam a propósito desta limitação dos direitos dos passageiros associada à introdução de uma cláusula de força maior cuja necessidade e medida se deve ponderar também de acordo com uma perspetiva analítica integrada e global das políticas de transportes e passageiros, alheia às competências desta comissão, considera-se que a proposta em apreço não contende com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade preconizados pelo artigo 5.º do Tratado da União Europeia, na medida em que se intervém na dimensão em que, reconhecidamente, os objetivos serão melhor alcançados com uma ação ao nível da União Europeia, e as alterações propostas em concreto parecem respeitar o que é necessário ao nível da forma de ação e conteúdo.

5. Parecer

Face ao exposto, a Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias é de parecer que o presente relatório que aprecia a iniciativa europeia COM (2017) 548 final «*Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (reformulação)*», seja remetido à Comissão de Assuntos Europeus, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, para os devidos efeitos.

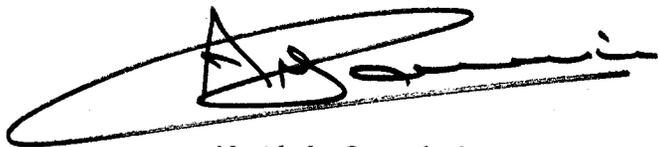


Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias

Palácio de São Bento, 24 de outubro de 2017

O Deputado Relator,

O Presidente da Comissão,



(António Gameiro)



(Pedro Bacelar de Vasconcelos)



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Relatório da Comissão de
Economia, Inovação e Obras
Públicas

COM (2017) 548

Relator: Deputado
António Costa da Silva



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

ÍNDICE

PARTE I – NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II – CONSIDERANDOS

PARTE III – CONCLUSÕES



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

PARTE I – NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos dos n.os 1, 2 e 3 do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, a iniciativa que propõe alteração do Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários, o qual estabeleceu o *“direito a informação, reservas e bilhetes, assistência e indemnização em caso de atraso ou anulação, assistência livre de encargos (para as pessoas portadoras de deficiência e para as pessoas com mobilidade reduzida), indemnização em caso de acidente, um sistema rápido e acessível de tratamento das reclamações e plena aplicação e efetiva execução do direito da UE através de organismos nacionais de execução designados pelos Estados-Membros.”*

PARTE II – CONSIDERANDOS

1. Em geral

Objetivo da iniciativa

A presente proposta procura equilibrar o reforço dos direitos dos passageiros dos serviços ferroviários com a redução do ónus sobre as empresas ferroviárias, por exemplo ao não permitir que as empresas ferroviárias sejam dispensadas da obrigação de indemnização dos passageiros em caso de atrasos por motivos de força maior, com base na avaliação da aplicação da medida e após consulta de partes. A atual proposta de Regulamento surge na sequência de relatório da Comissão de 2013, e sustenta-se em avaliação de impacto realizada em 2016/2017, procurando equilibrar o reforço dos direitos dos passageiros dos serviços ferroviários com a redução do ónus sobre as



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas
empresas ferroviárias, porque se pretende igual e simultaneamente fortalecer a competitividade do setor ferroviário, sem prejuízo dos direitos dos utilizadores.

Principais aspectos

O Regulamento (CE) n.º 1371/2007 relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários visa proteger os passageiros dos serviços ferroviários na UE. À semelhança do que acontece no transporte aéreo, fluvial e rodoviário, os passageiros que viajam de comboio têm direito a informação, reservas e bilhetes, assistência e indemnização em caso de atraso ou anulação, assistência livre de encargos (para as pessoas portadoras de deficiência e para as pessoas com mobilidade reduzida), indemnização em caso de acidente, um sistema rápido e acessível de tratamento das reclamações e plena aplicação e efetiva execução do direito da UE através de organismos nacionais de execução designados pelos Estados-Membros.

O regulamento baseia-se em regras do direito internacional relativas ao Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Passageiros e Bagagens, e alarga o seu âmbito de aplicação aos serviços nacionais de transporte ferroviário de passageiros.

Em 2013, o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) deliberou que o atual artigo 17.º do regulamento não permite que as empresas ferroviárias sejam dispensadas da obrigação de indemnização dos passageiros em caso de atrasos por motivos de força maior. Esta situação distingue o transporte ferroviário dos outros modos de transporte.

Os Estados-Membros podem isentar os seguintes serviços domésticos da aplicação do regulamento (com exceção de certos requisitos obrigatórios):

- os serviços de longo curso, por um período máximo de cinco anos, renovável duas vezes, ou seja, até 2024;
- os serviços urbanos, suburbanos e regionais por um período de tempo ilimitado; e

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

- os serviços de que uma parte significativa é explorada fora da UE, por um período renovável de cinco anos (de facto, sem limite).

2. Aspectos relevantes

- Análise e pronúncia sobre questões de substância da iniciativa:

No seu relatório de 2013 sobre a aplicação do regulamento, a Comissão chamou a atenção para certos domínios problemáticos, o que foi confirmado por uma avaliação de impacto em 2016/2017.

A presente proposta procura o equilíbrio dos dois grandes objectivos enunciados:

O **recurso generalizado a isenções**, sendo um obstáculo significativo à aplicação uniforme do regulamento, induziu a proposta a suprimir as isenções para os serviços domésticos de longo curso, até 2020, e para os serviços operados fora da UE, exigindo que os Estados-Membros apenas concedam isenções se puderem provar que os passageiros estão devidamente protegidos no seu território. A fim de garantir a segurança jurídica nas regiões transfronteiras, o regulamento será aplicável na íntegra aos serviços urbanos, suburbanos e regionais que operam além fronteiras.

Reforço dos **direitos das pessoas portadoras de deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida**, em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (CNUDPD).

A proposta exige que sejam dadas **informações** básicas sobre os direitos dos passageiros no momento da reserva do bilhete, por exemplo, que essa informação conste do bilhete ou seja enviada por via eletrónica, já que os passageiros nem sempre são devidamente informados quando a sua viagem não decorre conforme previsto.

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

A disponibilidade limitada de bilhetes únicos, sendo que a venda de bilhetes por segmentos de viagem permite às companhias ferroviárias contornar as obrigações relativas à indemnização, ao reencaminhamento e à assistência e deve ser evitada, pelo que os passageiros devem receber informações mais circunstanciadas sobre os bilhetes únicos em conformidade com as *orientações interpretativas* de 2015 e o 4.º pacote ferroviário de 2016, e devem poder provar isso.

A proposta circunstancia o processo e os prazos para o tratamento das queixas. As queixas dos passageiros devem ser apresentadas em primeiro lugar junto dos operadores ferroviários e, só depois, se necessário, a um organismo de resolução alternativa de litígios, já que atualmente não é inteiramente claro o modo como os organismos nacionais de execução *devem* tratar as queixas, o que resulta em ineficiências de **execução** e os direitos dos passageiros não são sempre respeitados.

Passa a ser proibida qualquer forma de **discriminação**, designadamente em razão da nacionalidade, da residência, da localização ou da moeda de *pagamento*, colocando, assim, o transporte ferroviário em situação de igualdade com outros modos de transporte, que poderão recorrer aos organismos nacionais de execução em vez de intentarem uma ação nos termos do artigo 18.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

Tendo aderido à Convenção relativa aos Transportes Internacionais Ferroviários (COTIF) em 2013, a UE é agora membro da Organização Intergovernamental para os Transportes Internacionais Ferroviários (OTIF) e participa nos seus trabalhos para rever o CIV¹, no entanto, a fim de garantir a segurança jurídica e a transparência, o texto continuará incluído no anexo I que poderá ser actualizado pela Comissão a fim de manter a coerência e ter em conta alterações ao CIV.

¹ CIV - Contrato de Transporte Internacional Ferroviário de Passageiros e Bagagens

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

As empresas ferroviárias deverão elaborar **planos de emergência** para proteger e prestar assistência aos passageiros em caso de grandes perturbações nos transportes, por força do 4.º pacote ferroviário.

A proposta capacita as companhias ferroviárias a fazer uso de um **direito de reparação**, em conformidade com a legislação aplicável, se os atrasos tiverem sido causados por culpa ou negligência de terceiros, alinhando os direitos dos passageiros ferroviários com os direitos dos passageiros dos transportes aéreos.

As empresas ferroviárias devem indemnizar os passageiros em caso de atraso causado por motivo de **força maior**, a partir do acórdão de 2013 do TJUE, o que levou as empresas ferroviárias sentirem-se discriminadas em comparação com outros operadores de transportes que beneficiam de isenções em caso de *força maior*.

A avaliação de impacto aponta para a inexistência de encargos significativos para as empresas ferroviárias, no entanto, em respeito pelos princípios da equidade e da proporcionalidade, as empresas ferroviárias não devem ter de pagar indemnizações em situações que não causaram e não puderam evitar, pelo que, sem prejuízo maior dos direitos dos passageiros e garantia de segurança jurídica, é introduzida uma cláusula de *força maior* que só se aplica em situações muito excecionais causadas por condições meteorológicas extremas e catástrofes naturais.

- Antecedentes:

Articulação e Coerência com as disposições setoriais vigentes

O Livro Branco dos transportes de 2011 sublinha a necessidade de serviços de transporte ferroviário de passageiros de elevada qualidade, acessíveis e fiáveis, assim como a importância da continuidade da mobilidade em caso de perturbações nas deslocações preconizando ainda uma clarificação da legislação



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas
sobre os direitos dos passageiros e a melhoria dos transportes de passageiros idosos e das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

A proposta alinha as regras do transporte ferroviário com os aspetos gerais da legislação aplicável a outros modos de transporte, designadamente no que se refere à não discriminação, aos planos de emergência, à formação em matéria de sensibilização para a deficiência e ao tratamento das queixas, em concordância com a liberalização do mercado, que o 4.º pacote ferroviário preconiza, e tem em conta as especificidades do transporte ferroviário, ao permitir, por exemplo, que os Estados-Membros isentem os serviços urbanos, suburbanos e regionais da aplicação de certas disposições.

3. Princípios da Subsidiariedade e da Proporcionalidade

O Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê que a política comum de transportes seja aplicada pelo processo de co-decisão, por deliberação do Parlamento Europeu e do Conselho, de acordo com o processo legislativo ordinário e após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões, conforme artigo 91.º, n.º I do TFUE.

A vocação transnacional das redes de transporte ferroviário sugere implicitamente que apenas uma acção coordenada entre Estados-Membros permite uma aplicação também coerente e efectiva de um regime de direitos de passageiros na União Europeia, o que salvaguarda o respeito pelo princípio da subsidiariedade.

A proposta apresentada pauta-se pelo sentido de equilíbrio que conjuga objectivos maiores, em respeito e reforço dos direitos de passageiros, obrigações de prestação de informação pelos operadores e assistência por um lado, mas salvaguardando a aplicabilidade de isenções no regime de indemnização quando justificadas por motivos

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

de força maior não imputáveis aos transportadores, protegendo o transporte ferroviário nomeadamente em circunstâncias de que os outros modos de transporte já beneficiam, indiciando a proporcionalidade subjacente à reformulação do Regulamento em apreço .

PARTE III – CONCLUSÕES

Em face do exposto, a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas conclui o seguinte:

1. A presente iniciativa **não viola os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, na medida em que o objetivo pretendido só é alcançável através de uma ação ao nível da União Europeia, e no caso em apreço através de uma intervenção de dimensão e conteúdo proporcional e equilibrado;**
2. A análise da presente iniciativa não suscita quaisquer questões que impliquem posterior acompanhamento;
3. A Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas dá por concluído o escrutínio da presente iniciativa, devendo o presente relatório, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus para os devidos efeitos.

Palácio de S. Bento, 14 de Novembro de 2017

O Deputado Relator

O Presidente da Comissão



(António Costa da Silva)



(Hélder Amaral)

