



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 27 септември 2017 г.
(OR. en)

12442/17
ADD 2

Междуетноститутуционално досие:
2017/0237 (COD)

TRANS 370
CODEC 1477
CONSOM 307

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор
Дата на получаване:	27 септември 2017 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	SWD(2017) 317 final
Относно:	РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО придружаващ Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (преработен текст)

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2017) 317 final.

Приложение: SWD(2017) 317 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 27.9.2017 г.
SWD(2017) 317 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета

**относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен
транспорт**

(преработен текст)

{COM(2017) 548 final}

{SWD(2017) 318 final}

Обобщение	
Оценка на въздействието: преразглеждане на Регламент (ЕО) № 1371/2007 относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт	
А. Необходимост от действия	
В какво се изразява проблемът и защо той е проблем на равнището на ЕС?	
Основните проблеми с регламента са свързани с прекомерните изключения на национално равнище, правата на пътниците с увреждания или с намалена подвижност (ПНП), неподходящата информация, издаването на директни билети, разглеждането на жалби, контрола по прилагането, дискриминацията въз основа на гражданството и обезщетяването след събития, дължащи се на непреодолима сила. Тези проблеми оказват отрицателно въздействие върху единния пазар и възпрепятстват последователното правоприлагане. Те могат да се изострят в условията на либерализиран пазар на железопътни превози в ЕС.	
Какви цели се преследват?	
1. да се спомогне за равни и засилени права на ползвателите на железопътен транспорт в ЕС; и 2. да се повиши конкурентоспособността на железопътния сектор, без това да се отрази отрицателно на правата на пътниците.	
Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС (субсидиарност)?	
Сега действащият регламент оставя място за тълкуване, което възпрепятства съгласуването на равнищата на защита на пътниците в целия ЕС. Държавите членки не могат да се справят сами с тези проблеми. Поради това изглежда целесъобразно да се действа на равнище ЕС.	
Б. Решения	
Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант? Ако няма такъв, каква е причината за това?	
Изключения, т.е. освобождавания от прилагането на регламента	- Премахване до 2020 г. на изключенията за вътрешни услуги за превоз на дълги разстояния - Ограничаване на изключенията за услуги с държави извън ЕС - Премахване на изключенията за трансгранични градски, крайградски и регионални услуги
Права на ПНП	Нови правила за подобряване на достъпа на ПНП до услуги и информация за железопътни превози
Информация	Нови правила за подобряване на информацията за пътниците
Издаване на директни билети	По-ясни правила относно директните билети
Разглеждане на жалби и правоприлагане	По-ясни правила за разглеждането на жалби от националните правоприлагащи органи и сътрудничеството
Дискриминация	Нова клауза за недопускане на дискриминация
<i>Непреодолима сила</i>	Клауза за освобождаване на железопътните предприятия от задължението да плащат обезщетение за закъснения, причинени от лоши метеорологични условия или природни бедствия, чието предвиждане или предотвратяване не е било възможно.
Каква позиция застъпват различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните варианти?	
Повечето държави членки и железопътни предприятия не са склонни да се премахнат изключенията. Гражданите подкрепят намаляването на изключенията и мерките за укрепване на правата на пътниците. Повечето заинтересовани страни подкрепят по-ясните правила — напр. относно помощта, разглеждането на жалби и правоприлагането. Повечето железопътни предприятия и държави членки подкрепят наличието на клауза за непреодолима сила, докато гражданите са против това.	
В. Въздействие на предпочитания вариант	
Какви са предимствата на предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на	

основните варианти)?
Съчетанието от предпочитани варианти осигурява балансиран подход към потенциално противоречивите цели на политиката. Намаляването на изключенията ще повиши защитата на пътниците и правната сигурност. Подобренията за ПНП ще ги насърчи да пътуват с железопътен транспорт и ще спомогне за тяхното социално приобщаване. Ясните правила за издаването на директни билети ще подобрят правата на пътниците, използващи услуги с връзка. Наличието на клауза за непреодолима сила ще осигури правна справедливост и пропорционалност.
Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?
Очаква се разходите на железопътните предприятия да нараснат с 4,98 % спрямо базовия сценарий за 15-годишен период.
Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?
Очаква се само ограничено косвено въздействие върху МСП.
Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?
Очаква се незначително въздействие предвид засиления контрол от страна на националните правоприлагащи органи и увеличеното разглеждане на жалби.
Ще има ли друго значително въздействие?
Не се очаква значително допълнително въздействие.
Пропорционалност?
Сегашното различно прилагане на правилата пречи на единния пазар и възпрепятства хармонизирането на равнищата на правата на пътниците в целия ЕС. Насоките не доведоха до задоволителни резултати.
Г. Последващи действия
Кога ще се извърши преглед на политиката?
Комисията ще направи оценка на прилагането на новия регламент пет години след неговото влизане в сила.