

Брюксел, 15 ноември 2018 г.
(OR. en)

14277/18

Междуинституционално досие:
2017/0237(COD)

TRANS 543
CODEC 2000
CONSOM 317

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ предх. док.:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
№ док. Ком.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (преработен текст) – Доклад за напредъка

1. ВЪВЕДЕНИЕ

На 27 септември 2017 г. Комисията представи посоченото по-горе предложение на Европейския парламент и на Съвета. За изготвянето на предложението е използвана техниката за преработване.

Основните причини Комисията да представи преработения текст е да се разгледат някои забелязани проблеми, свързани по-конкретно със случаи на непреодолима сила, използването на изключения, правата на лицата с увреждания и намалена подвижност, както и наличността и информацията за т.нар. *директни билети*.

2. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

Европейският парламент определи комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия по това предложение, а за докладчик — г-н Bogusław LIBERADZKI (SD, PL).

Комисията по правни въпроси (JURI) прие становище относно техниката на преработване с дата 28 февруари 2018 г., а комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите (IMCO) прие становище по съществото на предложението с дата 5 юни 2018 г.

TRAN гласува по доклада на 9 октомври 2018 г. На 15 ноември 2018 г. по време на месечната си сесия Парламентът гласува по доклада и го прие във вида на позицията на първо четене.

Европейският икономически и социален комитет прие становището си по предложението на 18 януари 2018 г. по време на 531-вата си пленарна сесия. Европейският комитет на регионите реши да не представя становище.

На 19 февруари 2018 г. консултативната работна група на правните служби на Европейския парламент, Съвета и Комисията публикува становище относно използването на техниката на преработване.

3. РАБОТА В СЪВЕТА И НЕГОВИТЕ ПОДГОТВИТЕЛНИ ОРГАНИ

Работна група „Сухопътен транспорт“ започна работа по предложението на 29 септември 2017 г. с общото му представяне. На 5 октомври 2017 г. беше направен анализ на оценката на въздействието. Предложението беше представено за сведение и на работна група „Защита и информиране на потребителите“.

На 5 декември 2017 г. в рамките на точка *Други въпроси* Съветът (Транспорт, телекомуникации и енергетика/Транспорт) беше информиран за междинното актуално състояние от първото разглеждане (док. 14637/17).

Първото разглеждане приключи през пролетта на 2018 г. и на 7 юни 2018 г. на Съвета по ТТЕ (Транспорт) беше представен доклад за напредъка (док. 8721/18).

4. РАБОТА ПО ОФОРМЯНЕТО НА КОМПРОМИСЕН ТЕКСТ

На 25 октомври 2018г. председателството представи първото компромисно предложение за разглеждане, което обхваща глави I, II и III. В допълнението към настоящия доклад е поместен предварителен текст на текущата работа (док. 13760/18 ADD 1).

Основната цел на председателството беше да постигне напредък в обсъждането на тези три глави и да приключи възможно най-голям брой членове. Като цяло делегациите приветстваха усилията на председателството по първите три глави. По трите глави беше отбелязан напредък, който ще послужи като насоки за бъдещите обсъждания.

Определен брой делегации внесоха резерви за разглеждане по части от компромисния текст на председателството, докато други поддържат своите резерви по първоначалното предложение.

Опасенията по основните нерешени въпроси и другите забележки, направени от държавите членки по време на обсъждането, са описани общо по-долу, глава по глава. Целта е да се предоставят насоки и да се улесни бъдещата работа при изработването на окончателното виждане на Съвета по този регламент.

4.1. Глава I

а) Предмет (член 1)

Определени държави членки поискаха в обхвата ясно да се посочва, че регламентът предвижда минимално равнище на защита, като допуска възможността за по-строга защита на правата на пътниците. Някои държави членки припомниха, че терминологията, свързана с лицата с увреждания или намалена подвижност, трябва да се съгласува с резултатите по Акта за достъпността, по който Съветът и Европейският парламент все още преговаряха към момента на обсъжданията (вж. също член 2).

б) Приложно поле (член 2)

Определен брой държави членки приветстваха компромисния текст на председателството като стъпка в правилната посока, доколкото в него се изяснява, че трансграничните услуги в рамките на Съюза могат да бъдат изключени от приложното поле на регламента. По отношение на приложното поле в параграф 1 обаче вижданията на държавите членки остават разделени; предложеното от държава членка изключване на целия вътрешен превоз беше отхвърлено от някои държави членки.

Някои държави членки изразиха съмнения във връзка с изпълнението на изисквания, формулирани по-специално като „...*подходящо гарантирани*...“ и „...*значителна част*...“, както и относно прилагането на глава V към всички услуги за железопътен превоз на пътници, които не могат да бъдат изключени от приложното поле. Определен брой делегации се противопоставиха на заличаването на предишния параграф 4, тъй като в някои случаи освобождаването вече е предоставено и се допуска, че това освобождаване може да бъде подновено. Освен това някои държави членки заявиха, че Актът за достъпността следва да не се посочва в препратки, тъй като резултатите от тази работа още не са известни (вж. също член 1).

Една държава членка поиска услугите, предоставяни единствено от исторически или туристически интерес, да бъдат освободени от прилагането на регламента.

в) Определения (член 3)

Независимо от факта, че компромисният текст на председателството създаде условия за известен напредък в обсъжданията по определенията, несъмнено този член трябва да бъде преработен още веднъж след като бъде постигнат консенсус по останалата част от предложението.

Забележките на държавите членки могат да се обобщят както следва:

- Може да се наложи определението за „продавач на билети“ да се редактира и да се преработи по същество с оглед на новите продажби на билети онлайн.
- Определенията за „директен билет“, „управител на инфраструктура“, „железопътно предприятие“, „превозвач“, „превозвач подизпълнител“, „лице с увреждания и лице с намалена подвижност“ трябва да бъдат съгласувани със съответното законодателство в тази област, а именно директивата за управлението на железопътната инфраструктура, правилата на COTIF относно правата на пътниците и Акта за достъпността.

- Определението за „гара“, както и използването на термина в текста според редица делегации се нуждае от преработване. Беше предложено текстът да се измени в този смисъл.

4.2. Глава II

а) Недискриминационни условия на договора за превоз (член 5)

Според някои делегации предложеният текст е твърде широкообхватен. Беше изказано твърдението, че местопребиваването на потребителя влияе на тарифата за субсидиите за съществуващите крайградски услуги за превоз. Освен това някои делегации отбелязаха, че с този член фактически би могла да се забрани конкуренцията и специалните оферти от предприятия и продавачите.

б) Велосипеди (член 6)

Някои държави членки оцениха положително компромисния текст на председателството, докато според други той е недостатъчен. Като цяло по този член сред държавите членки има широк спектър от виждания. Предложението на някои държави членки да се даде право на железопътните предприятия да отказват достъп на велосипеди срещна отпор сред други държави членки, които се застъпват за улеснен достъп. Някои държави членки предложиха да се редактира формулировката, заменяйки *„съображения за експлоатация“* със *„свързани с безопасността съображения“* и да се добавят условията, на които трябва да отговаря подвижният състав, за да позволява това. Някои държави членки повдигнаха въпроса дали велосипедите са или могат да се разглеждат като багаж и изразиха опасения във връзка с прекомерно големи велосипеди и дали те следва да се третират по същия начин. Накрая определени държави членки припомниха, че техническите спецификации за оперативната съвместимост (Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията) вече включват превоза на велосипеди във влаковете.

в) Задължение за предоставяне на информация относно преустановяването на услуги (член 8)

Обсъждането на този въпрос беше отложено от председателството до постигането на споразумение по Акта за достъпността.

г) **Информация за пътуването (член 9)**

Определен брой делегации изразиха съмнения дали на продавачите на билети следва да се налагат задължения и дали тези задължения следва да са пропорционални на мащаба на стопанската дейност на продавача на билети. Някои държави членки ясно се противопоставиха на налагането на допълнителни задължения на продавачите на билети.

Определени държави членки поискаха да се дефинира по-точно какви данни да се предават в реално време на пътниците.

д) **Наличие на билети, директни билети и резервации (член 10)**

Беше отчетено, че компромисният текст на председателството като цяло е положителна стъпка. Някои държави членки изразиха съмнения дали изрично задължение за предлагане на директни билети е необходимо и осъществимо. Обсъжданията по този член обаче ще трябва да продължат поради наличието на ограничено време.

4.3. Глава III

а) **Застраховка и покритие в случай на смърт или телесна повреда на пътници (член 12)**

Предложеното от председателството съгласуване на компромисния текст получи временна подкрепа, но трябва да се отдели допълнително внимание за техническите подробности.

5. **ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

Председателството изтъква колко е важно да се защитят правата на пътниците и ако това става интелигентно и балансирано, привлекателността на железопътните услуги може да се подобри.

Въпреки многото работа по *пакетите за мобилността I, II и III* австрийското председателство отдели ресурси, за да придвижи напред работата по предложението. Продължаващите обсъждания в Съвета обаче показаха, че постигането на технически коректно и балансирано решение е значително предизвикателство и че за определянето на най-подходящата политика ще е нужно подробно и изчерпателно разглеждане.

В светлината на гореизложеното Комитетът на постоянните представители и Съветът се приканват да вземат под внимание постигнатия напредък по разглеждането на предложениния регламент.