



Βρυξέλλες, 15 Νοεμβρίου 2018
(OR. en)

14277/18

Διοργανικός φάκελος:
2017/0237(COD)

TRANS 543
CODEC 2000
CONSOM 317

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων/Συμβούλιο
αριθ. προηγ. εγγρ.:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Θέμα:	Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών (αναδιατύπωση) – Έκθεση προόδου

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 27 Σεπτεμβρίου 2017, η Επιτροπή υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο την προαναφερόμενη πρόταση. Η πρόταση παρουσιάζεται σύμφωνα με την τεχνική της αναδιατύπωσης.

Οι κύριοι λόγοι για τους οποίους η Επιτροπή προέβη στην αναθεώρηση ήταν η αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν, ιδίως όσον αφορά τις καταστάσεις *ανωτέρας βίας*, τη χρήση των εξαιρέσεων, τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, καθώς και τη διαθεσιμότητα και την πληροφόρηση όσον αφορά τα αποκαλούμενα *ενιαία εισιτήρια*.

2. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) αρμόδια για την πρόταση αυτή και τον κ. Bogusław LIBERADZKI (SD, ΠΛ) εισηγητή. Η Επιτροπή Νομικών Θεμάτων (JURI) ενέκρινε γνώμη, με ημερομηνία 28 Φεβρουαρίου 2018, σχετικά με την τεχνική αναδιατύπωσης, και η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (IMCO) ενέκρινε τη γνώμη της, με ημερομηνία 5 Ιουνίου 2018, ως προς την ουσία της πρότασης.

Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) ψήφισε σχετικά με την έκθεση στις 9 Οκτωβρίου 2018. Στις 15 Νοεμβρίου 2018 το Κοινοβούλιο ψήφισε κατά τη σύνοδο ολομελείας του σχετικά με την έκθεση και την ενέκρινε ως θέση του σε πρώτη ανάγνωση.

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε επί της πρότασης κατά την 531^η σύνοδο ολομελείας της στις 18 Ιανουαρίου 2018. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών αποφάσισε να μην εκφέρει γνώμη.

Η Συμβουλευτική Ομάδα των Νομικών Υπηρεσιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής εξέδωσε γνώμη σχετικά με τη χρήση της τεχνικής αναδιατύπωσης στις 19 Φεβρουαρίου 2018.

3. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΑ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΑ

Η Ομάδα «Χερσαίες Μεταφορές» άρχισε την εξέταση της πρότασης στις 29 Σεπτεμβρίου 2017 με γενική παρουσίασή της. Στις 5 Οκτωβρίου 2017 αναλύθηκε η εκτίμηση επιπτώσεων. Η πρόταση υποβλήθηκε επίσης προς ενημέρωση στην Ομάδα «Ενημέρωση και Προστασία του Καταναλωτή».

Το Συμβούλιο (MTE, Μεταφορές) ενημερώθηκε, υπό το σημείο *Διάφορα*, σχετικά με την ενδιάμεση πορεία των εργασιών κατά την πρώτη εξέταση στις 5 Δεκεμβρίου 2017 (έγγρ. 14637/17).

Η πρώτη εξέταση ολοκληρώθηκε την άνοιξη του 2018 και υποβλήθηκε έκθεση προόδου στο Συμβούλιο MTE (Μεταφορές) στις 7 Ιουνίου 2018 (έγγρ. 8721/18).

4. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΥΜΒΙΒΑΣΤΙΚΟΥ ΚΕΙΜΕΝΟΥ

Η Προεδρία υπέβαλε στις 25 Οκτωβρίου 2018 προς εξέταση μια πρώτη συμβιβαστική πρόταση, η οποία καλύπτει τα Κεφάλαια I, II και III. Στην προσθήκη της παρούσας έκθεσης (έγγρ. 13760/18 ADD 1) περιλαμβάνεται προσωρινό κείμενο των εν εξελίξει εργασιών.

Κύριος στόχος της Προεδρίας ήταν να προχωρήσουν οι συζητήσεις σχετικά με τα τρία εν λόγω κεφάλαια και να ολοκληρωθούν οι εργασίες σχετικά με τα οικεία άρθρα το συντομότερο δυνατόν. Οι αντιπροσωπείες εξέφρασαν γενικά ικανοποίηση για τις προσπάθειες της Προεδρίας σχετικά με τα τρία πρώτα κεφάλαια. Επιτεύχθηκε πρόοδος σχετικά με τα τρία αυτά κεφάλαια, παρέχοντας κατευθυντήριες γραμμές για τις μελλοντικές συζητήσεις.

Ορισμένες αντιπροσωπείες εξέφρασαν επιφυλάξεις εξέτασης σχετικά με τμήματα του συμβιβαστικού κειμένου της Προεδρίας, ενώ άλλες διατήρησαν τις επιφυλάξεις τους σχετικά με την αρχική πρόταση.

Καταγράφονται κατωτέρω ανά κεφάλαιο οι ανησυχίες ως προς τα κύρια εκκρεμή θέματα, καθώς και άλλες παρατηρήσεις των κρατών μελών κατά τη συζήτηση. Στόχος είναι να δοθούν κατευθυντήριες γραμμές και να διευκολυνθούν οι περαιτέρω εργασίες όσον αφορά τον καθορισμό της τελικής θέσης του Συμβουλίου σχετικά με τον εν λόγω κανονισμό.

4.1. Κεφάλαιο I

(α) Αντικείμενο (άρθρο 1)

Ορισμένα κράτη μέλη ζήτησαν στο πεδίο εφαρμογής να αναφέρεται ρητώς ότι ο κανονισμός προβλέπει ελάχιστο επίπεδο προστασίας, παρέχοντας τη δυνατότητα για αυστηρότερη προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών. Ορισμένα κράτη μέλη υπενθύμισαν ότι η ορολογία αναφορικά με τα άτομα με αναπηρίες ή τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα πρέπει να ευθυγραμμισθεί με τα αποτελέσματα σχετικά με την Πράξη για την προσβασιμότητα, οι διαπραγματεύσεις για την οποία μεταξύ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου βρίσκονταν εν εξελίξει κατά τις συζητήσεις (βλέπε επίσης άρθρο 2).

(β) Πεδίο εφαρμογής (άρθρο 2)

Ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας ως βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση, στο βαθμό που αποσαφηνίζει ότι οι διασυνοριακές υπηρεσίες εντός της Ένωσης μπορούν να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Οι απόψεις μεταξύ των κρατών μελών διαφέρουν ωστόσο όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1· ορισμένα κράτη μέλη αντιτάχθηκαν στην πρόταση ενός κράτους μέλους να αποκλείονται όλες οι εσωτερικές μεταφορές.

Ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν αμφιβολίες σχετικά με την εφαρμογή των απαιτήσεων, που αναφέρεται ότι «...διασφαλίζονται **επαρκώς**...» και αποτελούν «**σημαντικό μέρος**...», καθώς και σχετικά με την εφαρμογή του Κεφαλαίου V σε όλες τις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών οι οποίες δεν μπορούν να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής. Ορισμένα κράτη μέλη αντιτάχθηκαν στη διαγραφή της πρώην παραγράφου 4, δεδομένου ότι σε ορισμένες περιπτώσεις η εξαίρεση έχει ήδη γίνει, βάσει της παραδοχής ότι μπορεί να ανανεωθεί. Επιπλέον, ορισμένα κράτη μέλη ζήτησαν να μην γίνονται αναφορές στην Πράξη περί προσβασιμότητας, δεδομένου ότι το αποτέλεσμα των εργασιών σχετικά με αυτή δεν είναι ακόμη γνωστό (βλέπε επίσης άρθρο 1).

Ένα κράτος μέλος ζήτησε οι υπηρεσίες αποκλειστικά ιστορικού ή τουριστικού ενδιαφέροντος να μπορούν να εξαιρούνται από την εφαρμογή του κανονισμού.

(γ) Ορισμοί (άρθρο 3)

Παρότι το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας επέτρεψε την επίτευξη κάποιας προόδου σχετικά με τις συζητήσεις γύρω από τους ορισμούς, είναι σαφές ότι το άρθρο αυτό πρέπει να αναθεωρηθεί όταν υπάρξει συναίνεση σχετικά με την υπόλοιπη πρόταση.

Οι παρατηρήσεις των κρατών μελών μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

- Ο ορισμός του «πωλητή εισιτηρίων» ενδέχεται να χρειάζεται συντακτική και ουσιαστικότερη αναθεώρηση εν όψει των νέων διαδικτυακών πωλήσεων εισιτηρίων.
- Οι εξής ορισμοί: «ενιαίο εισιτήριο», «διαχειριστής υποδομής», «σιδηροδρομική επιχείρηση», «μεταφορέας», «υποκαθιστών μεταφορέας» και «άτομα με αναπηρίες και άτομα με μειωμένη κινητικότητα» οφείλουν να είναι ευθυγραμμισμένοι προς την αντίστοιχη νομοθεσία του τομέα, ειδικότερα την οδηγία για τη σιδηροδρομική διακυβέρνηση, τους κανόνες της Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) και την Πράξη περί προσβασιμότητας.

- Σύμφωνα με ορισμένα κράτη μέλη ο ορισμός του «σταθμού» καθώς και η χρήση του όρου σε ολόκληρο το κείμενο πρέπει να επανεξετασθούν. Προτάθηκε να τροποποιηθεί σχετικά το κείμενο.

4.2. Κεφάλαιο II

(α) Ισότιμοι όροι της σύμβασης μεταφοράς (άρθρο 5)

Ορισμένα κράτη μέλη έκριναν το προτεινόμενο κείμενο ως υπερβολικά ευρύ. Προβλήθηκε το επιχείρημα ότι ο τόπος διαμονής του πελάτη επηρεάζει το ύψος των επιδοτήσεων προς υπάρχουσες υπεραστικές γραμμές. Επιπλέον, ορισμένες αντιπροσωπείες σημείωσαν ότι το άρθρο ενδέχεται να παρεμποδίζει de facto τον ανταγωνισμό και τις ειδικές προσφορές από τις επιχειρήσεις και τους πωλητές.

(β) Ποδήλατα (άρθρο 6)

Ορισμένα κράτη μέλη έκριναν το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας ως ικανοποιητικό, ενώ άλλα κράτη μέλη το έκριναν ως ανεπαρκές. Υπήρξε γενικά μεγάλη ποικιλία απόψεων σχετικά με το άρθρο αυτό μεταξύ των κρατών μελών. Η πρόταση ορισμένων κρατών μελών οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να έχουν το δικαίωμα να αρνούνται την πρόσβαση σε ποδήλατα βρήκε αντίθετα άλλα κράτη μέλη, που εκτιμούν ότι πρέπει να διευκολυνθεί η πρόσβαση. Ορισμένα κράτη μέλη πρότειναν συντακτικές αλλαγές, τροποποιώντας το «*λειτουργικούς λόγους*» σε «*λόγους σχετικά με την ασφάλεια*» και προσθέτοντας τις απαραίτητες για αυτό προϋποθέσεις όσον αφορά το οικείο τροχαίο υλικό. Ορισμένα κράτη μέλη διερωτήθηκαν κατά πόσον τα ποδήλατα μπορούν, ή θα μπορούσαν, να θεωρούνται ως «αποσκευές που έχουν παραδοθεί» και εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με τα υπερμεγέθη ποδήλατα και το αν θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο. Τέλος, ορισμένα κράτη μέλη υπενθύμισαν ότι οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (κανονισμός (ΕΕ) 454/2011 της Επιτροπής) ήδη καλύπτουν τη μεταφορά ποδηλάτων σε τρένα.

(γ) Υποχρέωση παροχής πληροφοριών σχετικά με τη διακοπή υπηρεσιών (άρθρο 8)

Η Προεδρία ανέβαλε τη συζήτηση μέχρι να σημειωθεί συμφωνία σχετικά με την Πράξη περί προσβασιμότητας.

(δ) Ταξιδιωτικές πληροφορίες (άρθρο 9)

Ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν αμφιβολίες σχετικά με το αν θα πρέπει να θεσπισθούν υποχρεώσεις για τους πωλητές εισιτηρίων και αν οι υποχρεώσεις αυτές θα πρέπει να είναι ανάλογες προς το μέγεθος της επιχείρησης του πωλητή εισιτηρίων. Ορισμένα κράτη μέλη αντιτάχθηκαν σαφώς στη θέσπιση περαιτέρω υποχρεώσεων για τους πωλητές εισιτηρίων.

Ορισμένα κράτη μέλη ζήτησαν εξάλλου να προσδιορισθεί ακριβέστερα ποια δεδομένα σε πραγματικό χρόνο θα πρέπει να διαβιβάζονται στους επιβάτες.

(ε) Διαθεσιμότητα εισιτηρίων, ενιαία εισιτήρια και κρατήσεις (άρθρο 10)

Το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας κρίθηκε γενικά ως θετικό βήμα. Ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν αμφιβολίες ως προς το αν είναι απαραίτητη και εκτελεστή η ρητή υποχρέωση προσφοράς ενιαίων εισιτηρίων. Ωστόσο, οι συζητήσεις γύρω από το άρθρο αυτό πρέπει να συνεχισθούν λόγω του περιορισμένου χρόνου που του αφιερώθηκε.

4.3. Κεφάλαιο III

(α) Ασφάλιση και κάλυψη ευθύνης σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη (άρθρο 12)

Η προτεινόμενη στο συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας ευθυγράμμιση υποστηρίχθηκε προσωρινά, παρότι οι τεχνικές λεπτομέρειες απαιτούν περαιτέρω εξέταση.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Προεδρία τονίζει τη σημασία της έξυπνης και ισορροπημένης προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών, προκειμένου να βελτιωθεί η ελκυστικότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Παρά τον μεγάλο φόρτο εργασιών για τις *Δέσμες μέτρων για την κινητικότητα I, II και III*, η αυστριακή Προεδρία διέθεσε πόρους για την προώθηση των εργασιών σχετικά με την πρόταση. Από τις συνεχιζόμενες συζητήσεις στο Συμβούλιο φάνηκε ωστόσο ότι η πρόκληση της εξεύρεσης μιας τεχνικά ορθής και ισορροπημένης λύσης είναι σημαντική και ότι ο προσδιορισμός της καταλληλότερης επιλογής πολιτικής θα εξακολουθήσει να απαιτεί λεπτομερή και συνολική εξέταση.

Υπό το φως των ανωτέρω, καλούνται η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων και το Συμβούλιο να λάβουν υπό σημείωση την πρόοδο που έχει επιτευχθεί στην εξέταση του προτεινόμενου κανονισμού.