



Bruselas, 15 de noviembre de 2018  
(OR. en)

14277/18

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2017/0237(COD)**

---

---

**TRANS 543  
CODEC 2000  
CONSOM 317**

## **INFORME**

---

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
N.º doc. prec.:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
N.º doc. Ción.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Asunto:	Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (versión refundida) – Informe de situación

---

### **1. INTRODUCCIÓN**

La Comisión transmitió la propuesta de referencia al Parlamento Europeo y al Consejo el 27 de septiembre de 2017. La propuesta se presenta mediante la técnica de la refundición.

Los motivos principales por los que la Comisión presenta la revisión son: tratar los problemas percibidos relacionados principalmente con las situaciones de fuerza mayor, el uso de las exenciones, los derechos de las personas con discapacidad y de movilidad reducida, y la disponibilidad de los denominados «billetes directos» y la información sobre ellos.

## **2. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES**

El Parlamento Europeo ha designado la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) responsable de la propuesta y ha nombrado ponente a D. Bogusław LIBERADZKI (SD, PL). La Comisión de Asuntos Jurídicos (JURI) adoptó un dictamen sobre la técnica de refundición con fecha 28 de febrero de 2018, y la Comisión del Mercado Interior y Protección del Consumidor (IMCO) adoptó su dictamen sobre el contenido de la propuesta el 5 de junio de 2018.

La Comisión TRAN procedió a la votación sobre el informe el 9 de octubre de 2018. El 15 de noviembre de 2018, el Parlamento votó en sesión plenaria sobre el informe y lo adoptó como su posición en primera lectura.

El Comité Económico y Social Europeo adoptó su dictamen sobre la propuesta durante su 531.º pleno, el 18 de enero de 2018. El Comité Europeo de las Regiones decidió no emitir dictamen.

El Grupo consultivo compuesto por los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión formuló su dictamen sobre el uso de la técnica de refundición el 19 de febrero de 2018.

## **3. TRABAJOS EN EL CONSEJO Y SUS ÓRGANOS PREPARATORIOS**

El 29 de septiembre de 2017, el Grupo «Transportes Terrestres» inició sus trabajos sobre la propuesta con una presentación general. El 5 de octubre de 2017 se estudió la evaluación del impacto, La propuesta se presentó asimismo al Grupo «Protección e Información de los Consumidores» a título Informativo.

Se informó al Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte), en el punto «Varios», de la situación intermedia en la que se encontraba el primer examen de la propuesta el 5 de diciembre de 2017 (doc. 14637/17).

El primer examen finalizó en la primavera de 2018 y se presentó un informe de situación al Consejo TTE ((Transporte) el 7 de junio de 2018 (documento 8721/18).

#### **4. TRABAJOS ENCAMINADOS A UN TEXTO TRANSACCIONAL**

La Presidencia presentó una primera propuesta transaccional para su estudio el 25 de octubre de 2018, que cubría los capítulos I, II y III. Se presenta un texto provisional sobre los trabajos en curso en la agenda de este informe (Doc. 13760/18 ADD 1).

El objetivo principal de la Presidencia era adelantar los debates sobre estos tres capítulos y llegar a conclusiones sobre estos artículos en la mayor medida posible. Las delegaciones acogieron generalmente con satisfacción los esfuerzos de la Presidencia en relación con los tres primeros capítulos. Se avanzó en estos tres capítulos, lo que facilita orientación para los futuros debates.

Varias delegaciones presentaron reservas de estudio en relación con partes del texto transaccional de la Presidencia y otras mantuvieron sus reservas sobre la propuesta inicial.

A continuación se exponen a grandes rasgos las inquietudes relativas a los principales asuntos pendientes y otras observaciones que plantearon los Estados miembros durante los debates, capítulo por capítulo. La finalidad es aportar orientación para facilitar los futuros trabajos en relación con el desarrollo de la posición final del Consejo sobre el presente Reglamento.

##### **4.1. Capítulo I**

###### **a) Objeto (artículo 1)**

Algunos Estados miembros solicitaron que el ámbito de aplicación indique claramente que el Reglamento establece un nivel mínimo de protección y permite la posibilidad de una protección más exigente de los derechos de los pasajeros. Algunos Estados miembros recordaron que la terminología relacionada con las personas con discapacidades o movilidad reducida tenía que adaptarse a los resultados del Acta Europea de Accesibilidad, cuyas negociaciones entre el Consejo y el Parlamento Europeo no habían concluido en el momento de los debates (véase también el artículo 2).

## **b) Ámbito de aplicación (artículo 2)**

Varios Estados miembros acogieron favorablemente el texto transaccional de la Presidencia como un paso la buena dirección, en la medida en que aclara que los servicios transfronterizos dentro del marco de la Unión pueden gozar de una exención del ámbito de aplicación del Reglamento. No obstante, en lo que se refiere al ámbito de aplicación, el apartado 1, sigue habiendo divergencia de opiniones entre los Estados miembros; La propuesta de un Estado miembro de excluir todo el transporte interior encontró la oposición de otros Estados miembros.

Algunos Estados miembros tenían dudas sobre la aplicación de los requisitos prescritos en particular como «...*debidamente garantizados*...» y «...*parte significativa*...» así como la aplicación del capítulo V a todos los servicios ferroviarios de pasajeros que no pueden estar exentos del ámbito de aplicación. Varios Estados miembros se opusieron a la supresión del apartado 4, ya que en algunos casos la exención ya está concedida basándose en el supuesto de que puede renovarse. Por otra parte, algunos Estados miembros solicitaron no hacer referencia al Acta Europea de Accesibilidad, ya que todavía no se conoce el resultado de estos trabajos (véase también artículo 1).

Un Estado miembro solicitó que pudiera eximirse de la aplicación del Reglamento a los servicios operados únicamente por interés histórico o turístico.

## **c) Definiciones (artículo 3)**

Aunque el texto transaccional de la Presidencia permitía algunos avances en los debates relacionados con las definiciones, es evidente que es preciso revisar este artículo una vez que se logre un consenso sobre el resto la propuesta.

Las observaciones de los Estados miembros pueden resumirse como sigue:

- La definición de «proveedor de billetes» puede necesitar una revisión tanto de forma como de fondo a la vista de las ventas en línea de billetes.
- Las definiciones de «billete directo», «administrador de infraestructuras», «empresa ferroviaria», «transportista», «transportista sustituto», «persona con discapacidad y persona de movilidad reducida» tienen que adaptarse a la legislación correspondiente en estas materias, en particular la Directiva sobre gobernanza de los ferrocarriles, las normas COTIF sobre los derechos de los pasajeros y el Acta Europea de Accesibilidad.

- Varios Estados miembros abogaron por la revisión de la definición de «estación» así como del uso del término en todo el texto. Se propuso una modificación del texto en este sentido.

## 4.2. Capítulo II

### a) Condiciones no discriminatorias del contrato de transporte (artículo 5)

Algunos Estados miembros consideraron que el texto propuesto era demasiado amplio. Se indicó que la residencia del cliente afecta a la tarifa de los subsidios para los servicios de transportes periurbanos existentes. Además, algunas delegaciones observaron que el artículo podía prohibir de facto la competencia y las ofertas especiales procedentes de empresas y proveedores.

### b) Bicicletas (artículo 6)

Algunos Estados miembros reconocieron que el texto transaccional de la Presidencia era positivo pero otros lo consideraron insuficiente. En términos generales hay una gran diversidad de opiniones sobre este artículo entre los Estados miembros. La propuesta de los Estados miembros de que las empresas ferroviarias tengan derecho a denegar el acceso a las bicicletas contó con la oposición de otros Estados miembros, que abogaron por un acceso más fácil. Algunos Estados miembros propusieron modificaciones de forma como el cambio de «razones operativas» a «razones relacionadas con la seguridad» y la adición de condiciones que es preciso que cumpla el material rodante respectivo para hacerlo posible. Algunos Estados miembros suscitaron la cuestión de si las bicicletas se consideran o pueden considerarse «equipaje facturado», así como suscitaron inquietudes sobre las bicicletas de gran tamaño y sobre si deben tratarse de la misma manera. Por último, algunos Estados miembros recordaron que las especificaciones técnicas de interoperabilidad (Reglamento (UE) 454/2011 de la Comisión) ya cubren el transporte de bicicletas en los trenes.

### c) Obligación de informar sobre la interrupción de los servicios (artículo 8)

La Presidencia pospuso el debate hasta que se logre un acuerdo sobre el Acta Europea de Accesibilidad.

#### **d) Información sobre viajes (artículo 9)**

Varios Estados miembros manifestaron dudas sobre si había que imponer obligaciones a los proveedores de billetes y si dichas obligaciones debían ser proporcionales al tamaño de la empresa del proveedor de billetes. Algunos Estados miembros se opusieron claramente a imponer más obligaciones a los proveedores de billetes.

Algunos Estados miembros también solicitaron que se definiera de manera más precisa qué datos en tiempo real deben transmitirse a los pasajeros.

#### **e) Disponibilidad de billetes, billetes directos y reservas (artículo 10)**

Se reconoció que el texto transaccional de la Presidencia representaba un paso positivo en términos generales. Algunos Estados miembros manifestaron dudas sobre si es necesaria y ejecutable una obligación explícita de ofrecer billetes directos. No obstante, es preciso continuar los debates sobre este artículo debido al tiempo limitado disponible.

### **4.3. Capítulo III**

#### **a) Seguros y cobertura de la responsabilidad en caso de muerte o lesiones del viajero (artículo 12)**

Hubo apoyo provisional al alineamiento propuesto en el texto transaccional de la Presidencia, aunque los detalles técnicos requieren una atención más detallada.

## **5. CONCLUSIONES**

La Presidencia subraya que la importancia de proteger los derechos de los pasajeros y de hacerlo de manera inteligente y equilibrada podría mejorar el atractivo de los servicios ferroviarios.

Pese a la gran carga de trabajo de los *paquetes de movilidad I, II y III*, la Presidencia austriaca dedicó recursos a impulsar los trabajos sobre esta propuesta. Los debates en curso en el Consejo, no obstante, ponen de manifiesto que el reto de lograr una solución técnicamente correcta y equilibrada es considerable, y que la definición de la opción política más conveniente sigue requiriendo un examen detallado y exhaustivo.

A la vista de lo anterior, se ruega al Comité de Representantes Permanentes y al Consejo que tomen nota de los avances realizados en el examen de la propuesta de Reglamento.