



Bruxelles, le 15 novembre 2018
(OR. en)

14277/18

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0237(COD)**

**TRANS 543
CODEC 2000
CONSOM 317**

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents / Conseil
N° doc. préc.:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
N° doc. Cion:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte) – Rapport sur l'état des travaux

1. INTRODUCTION

La Commission a présenté la proposition visée en objet au Parlement européen et au Conseil le 27 septembre 2017. Ladite proposition est présentée au moyen de la technique de la refonte.

La Commission a proposé cette révision principalement pour remédier aux difficultés constatées notamment en ce qui concerne les situations de force majeure, le recours aux dérogations, les droits des personnes handicapées et à mobilité réduite et la disponibilité des billets dits directs ainsi que les informations relatives à ces billets.

2. TRAVAUX MENES PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission compétente au fond pour cette proposition, et M. Bogusław LIBERADZKI (SD, PL) rapporteur. La commission des affaires juridiques (JURI) a adopté un avis sur la technique de la refonte le 28 février 2018 et la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs (IMCO) a adopté son avis sur le fond de la proposition le 5 juin 2018.

La commission TRAN a voté sur le rapport le 9 octobre 2018. Le 15 novembre 2018, le Parlement réuni en plénière a voté sur le rapport et l'a adopté en tant que position en première lecture.

Le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition lors de sa 531^e session plénière, le 18 janvier 2018. Le Comité des régions a décidé de ne pas rendre d'avis.

Le groupe consultatif composé des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission a rendu un avis sur le recours à la technique de la refonte le 19 février 2018.

3. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL ET DE SES INSTANCES PREPARATOIRES

Le groupe "Transports terrestres" a entamé ses travaux sur la proposition le 29 septembre 2017 par une présentation générale de celle-ci. Le 5 octobre 2017, il a examiné l'analyse d'impact. La proposition a également été présentée pour information au groupe "Protection et information des consommateurs".

Le 5 décembre 2017, le Conseil (TTE, transports) a été informé, sous le point "divers", du stade intermédiaire du premier examen de la proposition (doc. 14637/17).

Le premier examen s'est achevé durant le printemps 2018, et un rapport sur l'état des travaux a été présenté au Conseil "TTE" (Transports) le 7 juin 2018 (doc. 8721/18).

4. TRAVAUX MENÉS EN VUE D'UN TEXTE DE COMPROMIS

La présidence a présenté pour examen une première proposition de compromis le 25 octobre 2018, portant sur les chapitres I, II et III. Un texte provisoire issu des travaux en cours figure à l'addendum du présent rapport (doc. 13760/18 ADD 1).

L'objectif principal de la présidence était d'avancer dans les discussions sur ces trois chapitres et de conclure autant que possible l'examen de ces articles. Dans l'ensemble, les délégations ont accueilli positivement les efforts déployés par la présidence sur les trois premiers chapitres. Des progrès ont été réalisés sur ces trois chapitres, ce qui a permis d'orienter les discussions suivantes.

Un certain nombre de délégations ont émis des réserves d'examen sur des parties du texte de compromis de la présidence, tandis que d'autres ont maintenu leurs réserves sur la proposition initiale.

Les préoccupations relatives aux principales questions en suspens ainsi que d'autres observations formulées par les États membres durant la discussion sont consignées de façon générale ci-après, chapitre par chapitre. L'objectif est de fournir des orientations et de faciliter la poursuite des travaux pour l'élaboration de la position finale du Conseil sur ce règlement.

4.1. Chapitre I

a) Objet (article premier)

Certains États membres ont demandé que le champ d'application indique clairement que le règlement prévoit un niveau minimum de protection, permettant de protéger de façon plus stricte les droits des passagers. Quelques États membres ont rappelé que la terminologie relative aux personnes handicapées ou à mobilité réduite doit être alignée sur celle utilisée dans l'acte législatif sur l'accessibilité, dont les négociations entre le Conseil et le Parlement européen étaient en cours au moment des discussions (voir aussi l'article 2).

b) Champ d'application (article 2)

Un certain nombre d'États membres ont salué le texte de compromis de la présidence comme un pas dans la bonne direction, dans la mesure où il précise que les services transfrontaliers au sein de l'Union peuvent être exemptés du champ d'application du règlement. Toutefois, en ce qui concerne le champ d'application prévu au paragraphe 1, les avis restent partagés entre les États membres; certains États membres se sont opposés à la proposition faite par un État membre d'exclure tous les transports intérieurs.

Certains États membres ont émis des doutes quant à la mise en œuvre d'exigences prévues, notamment "... *dûment garantis* ..." et "... *une partie importante* (...)", ainsi qu'en ce qui concerne l'application du chapitre V à tous les services de transport ferroviaire de voyageurs qui ne peuvent être exemptés du champ d'application. Un certain nombre de délégations se sont opposées à la suppression de l'ancien paragraphe 4, étant donné que, dans certains cas, l'exemption est déjà accordée, sur la base du principe qu'elle peut être renouvelée. Par ailleurs, certains États membres ont demandé qu'il ne soit pas fait référence à l'acte législatif sur l'accessibilité, les résultats des travaux pertinents n'étant pas encore connus (voir également l'article premier).

Un État membre a demandé que les services exploités uniquement à des fins historiques ou touristiques puissent être exemptés du champ d'application du règlement.

c) Définitions (article 3)

Bien que le texte de compromis de la présidence ait permis d'enregistrer quelques progrès dans les discussions relatives aux définitions, il est clair que cet article devra être réexaminé une fois qu'un consensus aura été dégagé sur le reste de la proposition.

Les observations des délégations peuvent être résumées comme suit:

- La définition d'un "vendeur de billets" pourrait nécessiter une révision rédactionnelle et plus substantielle compte tenu des nouvelles formes de vente de billets en ligne.
- Les définitions de "billet direct", de "gestionnaire de l'infrastructure", d'"entreprise ferroviaire", de "transporteur", de "transporteur de remplacement", de "personne handicapée" et de "personne à mobilité réduite" doivent être alignées sur la législation pertinente en la matière, notamment la directive sur la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire, les règles de la COTIF relatives aux droits des passagers et l'acte législatif sur l'accessibilité.

- Certains États membres estiment que la définition de "gare" ainsi que l'emploi de ce terme dans l'ensemble du texte doivent être réexaminés. Il a été proposé de modifier le texte à cet égard.

4.2. Chapitre II

a) Conditions non discriminatoires du contrat de transport (article 5)

Certains États membres ont estimé que le texte proposé avait une trop grande portée. Il a été soutenu que la résidence du client affecte le montant des subventions dont bénéficient les services de transport suburbains existants. Certaines délégations ont par ailleurs fait observer que cet article pourrait, de facto, empêcher la concurrence et les offres promotionnelles proposées par les entreprises et les vendeurs.

b) Bicyclettes (article 6)

Le texte de compromis de la présidence a été accueilli positivement par un certain nombre d'États membres, alors que d'autres l'ont trouvé insuffisant. Globalement, les avis des États membres concernant cet article sont très différents. La proposition de certains États membres visant à autoriser les entreprises ferroviaires à refuser l'accès aux bicyclettes s'est heurtée à l'opposition d'autres États membres, qui prônent un accès plus aisé. Certains États membres ont proposé des modifications d'ordre rédactionnel, en transformant "*raisons opérationnelles*" en "*raisons liées à la sécurité*" et en ajoutant la condition que le matériel roulant respectif le permette. Certains États membres ont demandé si les bicyclettes sont ou peuvent être considérées comme des "bagages enregistrés" et ont posé la problématique des bicyclettes surdimensionnées et la question de savoir si elles devaient bénéficier du même traitement. Enfin, certains États membres ont rappelé que les spécifications techniques d'interopérabilité (règlement (UE) 454/2011 de la Commission) couvraient déjà le transport de bicyclettes à bord des trains.

c) Obligation d'information concernant l'interruption de services (article 8)

La discussion a été reportée par la présidence jusqu'à ce qu'un accord sur l'acte législatif sur l'accessibilité soit trouvé.

d) Informations sur les voyages (article 9)

Un certain nombre d'États membres se sont demandé si des obligations devaient être imposées aux vendeurs de billets et si ces obligations devraient être proportionnelles à la taille de l'entreprise vendeuse de billets. Certains États membres se sont résolument opposés à ce que de nouvelles obligations soient imposées aux vendeurs de billets.

Certains États membres ont également demandé de définir plus précisément les données en temps réel qui doivent être communiquées aux voyageurs.

e) Disponibilité des billets, des billets directs et des réservations (article 10)

Le texte de compromis de la présidence a été salué comme allant, globalement, dans la bonne direction. Certains États membres se sont demandé si une obligation explicite de proposer des billets directs est nécessaire et applicable. L'examen de cet article devra néanmoins se poursuivre en raison du manque de temps disponible.

4.3. Chapitre III

a) Assurance et couverture de la responsabilité en cas de mort ou de blessures de voyageurs (article 12)

L'alignement proposé dans le texte de compromis de la présidence a recueilli un soutien à titre provisoire, sachant que les détails techniques devront être réexaminés.

5. CONCLUSIONS

La présidence souligne qu'il importe de protéger les droits des voyageurs et que l'attractivité des services ferroviaires peut être améliorée si on procède de manière intelligente et équilibrée.

Malgré la charge de travail liée aux *trains de mesures I, II et III relatives à la mobilité*, la présidence autrichienne a consacré des ressources à l'avancement des travaux sur la proposition. Les discussions en cours au sein du Conseil font cependant apparaître que le défi que constitue la recherche d'une solution techniquement correcte et équilibrée est de taille, et que la définition du choix stratégique le plus approprié continuera à exiger un examen détaillé et exhaustif.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité des représentants permanents et le Conseil sont invités à prendre note des progrès réalisés dans l'examen du règlement proposé.