



Brussel, 15 november 2018
(OR. en)

14277/18

**Interinstitutioneel dossier:
2017/0237(COD)**

**TRANS 543
CODEC 2000
CONSOM 317**

VERSLAG

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers / de Raad
nr. vorig doc.:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
Nr. Comdoc.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Betreft:	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (herschikking) – Voortgangsverslag

1. INLEIDING

De Commissie heeft dit voorstel op 27 september 2017 aan het Europees Parlement en de Raad voorgelegd. Het voorstel is ingediend als een herschikking.

De belangrijkste reden voor de Commissie om deze herschikking voor te stellen, zijn de problemen die zijn gerezen in verband met situaties van *overmacht*, het gebruik van vrijstellingen, de rechten van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, en de beschikbaarheid van en de informatie over zogenoemde *rechtstreekse vervoersbewijzen*.

2. WERKZAAMHEDEN BIJ ANDERE INSTELLINGEN

Het Europees Parlement heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) aangewezen als de bevoegde commissie voor dit voorstel en de heer Bogusław LIBERADZKI (SD, PL) als rapporteur. De Commissie juridische zaken (JURI) heeft op 28 februari 2018 een advies over het gebruik van een herschikking goedgekeurd. De Commissie interne markt en consumentenbescherming (IMCO) heeft op 5 juni 2018 een advies over de inhoud van het voorstel goedgekeurd.

De Commissie TRAN heeft op 9 oktober 2018 over het verslag gestemd. Het Parlement heeft in zijn plenaire vergadering van 15 november 2018 over het verslag gestemd en het vastgesteld als zijn standpunt in eerste lezing.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 18 januari 2018 in de 531e plenaire zitting advies uitgebracht over het voorstel. Het Europees Comité van de Regio's heeft besloten geen advies uit te brengen.

De Overleggroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie heeft op 19 februari 2018 advies uitgebracht over het gebruik van een herschikking.

3. WERKZAAMHEDEN BIJ DE RAAD EN ZIJN VOORBEREIDENDE INSTANTIES

De Groep landtransport heeft op 29 september 2017 de besprekingen over het voorstel aangevat met een algemene presentatie van het voorstel. Op 5 oktober 2017 volgde een analyse van de effectbeoordeling. Het voorstel werd ter informatie ook gepresenteerd aan de Groep consumentenbescherming en -voorlichting.

De Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie (TTE) (Vervoer) werd 5 december 2017 onder de rubriek *diversen* in kennis gesteld van de voorlopige stand van zaken van de eerste bespreking (doc. 14637/17).

De eerste bespreking werd voltooid in het voorjaar van 2018 en op 7 juni 2018 werd een voortgangsverslag gepresenteerd aan de Raad TTE (Vervoer) (zie doc. 8721/18).

4. DE WERKZAAMHEDEN AAN EEN COMPROMISTEKST

Het voorzitterschap heeft op 25 oktober 2018 een eerste compromisvoorstel voor de hoofdstukken I, II en III ter bespreking voorgelegd. Een voorlopige tekst met resultaat van de lopende werkzaamheden is opgenomen in het addendum van dit verslag (doc. 13760/18 ADD 1).

Het belangrijkste doel van het voorzitterschap is de besprekingen over deze drie hoofdstukken vooruit te helpen en de besprekingen over de artikelen in deze hoofdstukken af te ronden voor zover dat mogelijk is. De delegaties zijn over het algemeen ingenomen met het resultaat van de werkzaamheden van het voorzitterschap met betrekking tot de eerste drie hoofdstukken. De besprekingen hierover hebben goede vorderingen gemaakt en kunnen als richtsnoeren dienen voor toekomstige besprekingen.

Een aantal delegaties heeft een studievoorbehoud bij sommige passages van de compromistekst van het voorzitterschap, terwijl andere hun voorbehoud bij het oorspronkelijke voorstel handhaven.

De voornaamste onopgeloste kwesties en andere opmerkingen die de lidstaten tijdens de besprekingen hebben gemaakt, worden hieronder in het algemeen en per hoofdstuk weergegeven. Het doel van dit voortgangsverslag is sturing te geven en de verdere besprekingen te vergemakkelijken die moeten uitmonden in een definitief standpunt van de Raad over deze verordening.

4.1. Hoofdstuk I

a) Onderwerp (artikel 1)

Sommige lidstaten willen dat in het onderwerpsartikel duidelijk bepaald wordt dat de verordening voorziet in een minimumniveau van bescherming, waardoor de mogelijkheid wordt geschapen van een verdergaande bescherming van de rechten van reizigers. Een aantal lidstaten wijst erop dat de terminologie in verband met personen met een handicap of met beperkte mobiliteit moet worden aangepast aan de uitkomst van de besprekingen van de Europese toegankelijkheidswet, waarover de onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement nog gaande waren op het tijdstip van de besprekingen van de onderhavige herschikking (zie ook artikel 2).

b) Toepassingsgebied (artikel 2)

Een aantal lidstaten is ingenomen met de compromistekst van het voorzitterschap en vinden deze een stap in de goede richting, aangezien de tekst duidelijk maakt dat grensoverschrijdende diensten binnen de Unie kunnen worden uitgezonderd van het toepassingsgebied van de verordening.

Wat evenwel het toepassingsgebied als omschreven in lid 1 betreft, blijven de standpunten van de lidstaten uiteenlopen; het voorstel van een lidstaat om alle binnenlands vervoer uit te zonderen, stuit op tegenstand van een aantal andere lidstaten.

Sommige lidstaten hebben twijfels over de uitvoering van voorschriften die verwoord zijn als ". . . *op passende wijze zijn gegarandeerd* . en ". . . *aanzienlijk deel* . . .", alsmede over de toepassing van hoofdstuk V op alle passagiersdiensten per spoor die niet kunnen worden uitgesloten van het toepassingsgebied. Een aantal lidstaten is gekant tegen de schrapping van het oude lid 4, omdat in bepaalde gevallen reeds vrijstelling is toegekend, en wel op basis van de veronderstelling dat deze zou kunnen worden verlengd. Voorts wil een aantal lidstaten dat er geen kruisverwijzingen naar de Europese toegankelijkheidswet worden opgenomen in de tekst, aangezien de uitkomst van de werkzaamheden over de toegankelijkheidswet nog ongewis is (zie ook artikel 1).

Eén lidstaat wil dat diensten die uitsluitend voor historische of toeristische doeleinden worden geëxploiteerd, worden vrijgesteld van de toepassing van de verordening.

c) Definities (artikel 3)

Hoewel dankzij de compromistekst van het voorzitterschap wel enige vooruitgang is geboekt in de bespreking van de definities, is het duidelijk dat dit artikel moet worden herzien wanneer er consensus over de rest van het voorstel is bereikt.

Het commentaar van de lidstaten kan als volgt worden samengevat:

- De definitie van "verkoper van vervoersbewijzen" moet wellicht redactioneel en ook meer inhoudelijk herzien worden in het licht van de nieuwe online verkoop van vervoersbewijzen.
- De definities van "rechtstreeks vervoersbewijs", "infrastructuurbeheerder", "spoorweg-onderneming", "vervoerder", "ondervoerder", "persoon met een handicap" en "persoon met beperkte mobiliteit" moeten worden afgestemd op de respectieve wetgeving, met name de richtlijn inzake het beheer van de spoorweginfrastructuur, de COTIF-voorschriften inzake rechten van reizigers en de Europese toegankelijkheidswet.

- De definitie van "station" en het gebruik van deze term in de gehele tekst moeten volgens een aantal lidstaten worden herzien. Voorgesteld werd de tekst in dit verband te wijzigen.

4.2. Hoofdstuk II

a) Non-discriminerende voorwaarden van vervoersovereenkomsten (artikel 5)

Een aantal lidstaten vindt de voorgestelde tekst te ruim geformuleerd. Volgens hen is de verblijfplaats van de klant van invloed op de hoogte van de subsidies voor bestaande voorstedelijke vervoersdiensten. Bovendien merkt een aantal delegaties op dat het artikel de facto een verbod zou kunnen betekenen op concurrentie en speciale aanbiedingen van ondernemingen en verkopers.

b) Fietsen(artikel 6)

De compromistekst van het voorzitterschap vindt een goed onthaal bij een aantal delegaties maar wordt als ontoereikend beschouwd door andere. De standpunten van de delegaties over dit artikel lopen sterk uiteen. Het voorstel van delegaties om spoorwegondernemingen het recht te geven het vervoer van fietsen te verbieden, stuit op weerstand van andere delegaties, die pleiten voor gemakkelijker treinvervoer van fietsen. Sommige lidstaten stellen redactionele wijzigingen voor: "*operationele redenen*" zou veranderd moeten worden in "*veiligheidsgerelateerde redenen*", en hieraan zou de voorwaarde moeten worden toegevoegd, dat het rollend materieel het mogelijk moet maken om fietsen te vervoeren. Sommige lidstaten vragen zich af, of fietsen worden beschouwd, of kunnen worden beschouwd, als "geregistreerde bagage". Ook hebben zij twijfels bij het vervoer van heel grote fietsen: moeten deze op dezelfde wijze worden behandeld als gewone fietsen? Tot slot herinneren bepaalde lidstaten eraan dat het vervoer van fietsen in treinen al onderworpen is aan de technische specificaties voor interoperabiliteit (Verordening (EU) nr. 454/2011 van de Commissie).

c) Verplichting tot het verstrekken van informatie over de beëindiging van diensten (artikel 8)

De bespreking van dit artikel wordt door het voorzitterschap uitgesteld totdat er een akkoord is over de Europese toegankelijkheidswet.

d) Reisinformatie (artikel 9)

Een aantal lidstaten betwijfelt of verplichtingen moeten worden opgelegd aan verkopers van vervoersbewijzen en of deze verplichtingen evenredig moeten zijn aan de omvang van het bedrijf van de verkoper van vervoersbewijzen. Een aantal lidstaten is duidelijk gekant tegen verdere verplichtingen voor de verkopers van vervoersbewijzen.

Bepaalde lidstaten verzoeken tevens om een nauwkeuriger omschrijving van de realtime-informatie die aan reizigers moet worden verstrekt.

e) Beschikbaarheid van vervoersbewijzen, rechtstreekse vervoersbewijzen en boekingen (artikel 10)

De compromistekst van het voorzitterschap wordt algemeen gezien als een stap in de goede richting. Sommige lidstaten betwijfelen of een uitdrukkelijke verplichting tot het verstrekken van rechtstreekse vervoersbewijzen nodig en afdwingbaar is. De besprekingen over dit artikel moeten later worden voortgezet vanwege de beperkte tijd die momenteel beschikbaar is.

4.3. Hoofdstuk III

a) Verzekering en aansprakelijkheidsdekking in geval van overlijden en letsel van passagiers (artikel 12)

Er is voorlopige steun voor de aanpassing die wordt voorgesteld in de compromistekst van het voorzitterschap, maar de technische bijzonderheden vergen nog verdere bespreking.

5. CONCLUSIES

Het voorzitterschap onderstreept het belang van de bescherming van de rechten van reizigers, waardoor de aantrekkelijkheid van spoorwegdiensten op een intelligente en evenwichtige manier kan worden verbeterd.

Ondanks de grote werkdruk van de *mobilitéitspakketten I, II en III* stelt het Oostenrijkse voorzitterschap alles in het werk om voortgang te maken met de werkzaamheden met betrekking tot het voorstel. De lopende besprekingen in de Raad laten echter zien dat het een hele uitdaging is om een technisch correcte en evenwichtige oplossing te vinden, en dat er nog gedetailleerde en uitvoerige besprekingen van het voorstel zullen moeten worden gevoerd om tot de meest geschikte beleidskeuze te komen.

In het licht van het bovenstaande wordt het Comité van permanente vertegenwoordigers en de Raad verzocht kennis te nemen van de vooruitgang die is geboekt met de bespreking van het verordeningsvoorstel.