

Bruksela, 15 listopada 2018 r.
(OR. en)

14277/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0237(COD)

TRANS 543
CODEC 2000
CONSOM 317

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Nr poprz. dok.:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
Nr dok. Kom.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Dotyczy:	Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (wersja przekształcona) – Sprawozdanie z postępu prac

1. WPROWADZENIE

W dniu 27 września 2017 r. Komisja przedłożyła wyżej wspomniany wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Wniosek ten został przedstawiony przy użyciu techniki przekształcenia.

Głównymi powodami, dla których Komisja przedstawiła tę zmianę, było zarządzenie zauważonym problemom dotyczącym zwłaszcza sytuacji, w których działa *sila wyższa*, stosowania zwolnień, praw osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz dostępności tzw. *wspólnych biletów* i informacji na ich temat.

2. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

Parlament Europejski wyznaczył Komisję Transportu i Turystyki jako komisję zajmującą się pracami nad tym wnioskiem oraz Bogusława LIBERADZKIEGO (SD, PL) – jako sprawozdawcę. Komisja Prawna (JURI) przyjęła opinię w sprawie techniki przekształcenia w dniu 28 lutego 2018 r., a Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (IMCO) przyjęła opinię dotyczącą treści wniosku w dniu 5 czerwca 2018 r.

Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) przegłosowała sprawozdanie w dniu 9 października 2018 r. W dniu 15 listopada 2018 r. Parlament przeprowadził głosowanie w sprawie sprawozdania na sesji plenarnej i przyjął stanowisko w pierwszym czytaniu.

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię w sprawie wniosku na 531. posiedzeniu plenarnym w dniu 18 stycznia 2018 r. Europejski Komitet Regionów postanowił nie wydawać opinii.

W dniu 19 lutego 2018 r. konsultacyjna grupa robocza Służb Prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji wydała opinię w sprawie użycia techniki przekształcenia.

3. PRACE W RADZIE I JEJ ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH

W dniu 29 września 2017 r. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego podjęła prace nad wnioskiem, rozpoczynając od jego ogólnej prezentacji. W dniu 5 października 2017 r. przeanalizowano ocenę skutków. Wniosek ten został także w celach informacyjnych przedstawiony Grupie Roboczej ds. Ochrony Konsumenta i Informacji.

W dniu 5 grudnia 2017 r. Rada (TTE, Transport) została w ramach punktu *Sprawy różne* poinformowana na temat stanu prac po pierwszej analizie (dok. 14637/17).

Pierwsza analiza została zakończona wiosną 2018 r., a sprawozdanie z postępu prac przedstawiono na posiedzeniu Rady (TTE, Transport) w dniu 7 czerwca 2018 r. (dok. 8721/18).

4. PRACE NAD WYPRACOWANIEM TEKSTU KOMPROMISOWEGO

W dniu 25 października 2018 r. prezydencja przedstawiła do analizy pierwszą propozycję kompromisową obejmującą rozdziały I, II i III. Tymczasową wersję dokumentu, który jest nadal opracowywany, przedstawiono w addendum do sprawozdania (dok. 13760/18 ADD 1).

Głównym celem prezydencji było poczynienie postępów w dyskusjach nad tymi trzema rozdziałami i, w miarę możliwości, zakończenie prac nad zawartymi w nich artykułami. Delegacje, ogólnie rzecz biorąc, przyjęły z zadowoleniem wysiłki prezydencji dotyczące pierwszych trzech rozdziałów. Poczynione w stosunku do nich postępy posłużą jako wskazówki do dalszych dyskusji.

Szereg delegacji zgłosiło zastrzeżenia weryfikacji do pewnych części kompromisowego tekstu prezydencji, zaś inne utrzymały swoje zastrzeżenia do pierwotnej wersji wniosku.

Wątpliwości dotyczące głównych nierozstrzygniętych kwestii, wraz z innymi uwagami zgłoszonymi przez państwa członkowskie podczas pierwszej analizy, wymieniono poniżej w podziale na rozdziały. Celem jest udzielenie wskazówek i ułatwienie dalszych prac nad opracowaniem ostatecznej opinii Rady co do tego rozporządzenia.

4.1. Rozdział I

a) Przedmiot (art. 1)

Niektóre państwa członkowskie zwróciły się o to, by w zakresie stosowania jasno wskazać, że rozporządzenie przewiduje minimalny poziom ochrony, umożliwiając wprowadzenie bardziej rygorystycznych środków ochrony praw pasażerów. Pewne państwa członkowskie przypomniały, że terminologia odnosząca się do osób z niepełnosprawnościami lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się musi zostać dostosowana do wyników prac nad aktem w sprawie dostępności; negocjacje między Radą a Parlamentem Europejskim dotyczące tego aktu trwały w okresie dyskusji nad rozporządzeniem (patrz także art. 2).

b) Zakres stosowania (art. 2)

Pewna liczba państw członkowskich z zadowoleniem przyjęła tekst kompromisowy prezydencji jako krok we właściwym kierunku, o ile zostanie wyjaśnione, że usługi transgraniczne na terytorium Unii mogą być wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia. Jednak co do zakresu określonego w ust. 1 państwa członkowskie mają różne zdania; przedstawiona przez jedno państwo propozycja wyłączenia wszelkiego transportu w obrębie jednego państwa spotkała się ze sprzeciwem kilku państw członkowskich.

Niektóre państwa członkowskie miały wątpliwości co do wdrażania wymogów określonych w szczególności za pomocą sformułowań „... **odpowiednio zagwarantowano** ...” i „...w **znacznej części** ...” oraz co do stosowania rozdziału V do wszystkich usług kolejowych przewozów pasażerskich, które nie mogą zostać wyłączone z zakresu stosowania. Szereg państw członkowskich sprzeciwił się skreśleniu dawnego ustępu 4, gdyż w pewnych przypadkach odstępstwo, o którym tam mowa, zostało już przyznane w oparciu o założenie, że jego stosowanie może zostać przedłużone. Ponadto niektóre państwa członkowskie zwróciły się z wnioskiem, by nie włączać odniesień do aktu w sprawie dostępności, gdyż wyniki prac nad nim nie są jeszcze znane (patrz także art. 1).

Jedno państwo członkowskie zwróciło się z wnioskiem, by usługi świadczone jedynie ze względów historycznych lub turystycznych mogły zostać wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia.

c) Definicje (art. 3)

Choć tekst kompromisowy prezydencji umożliwił poczynienie pewnych postępów w dyskusjach związanych z definicjami, jest jasne, że ten artykuł należy zmienić, gdy osiągnięte zostanie porozumienie co do pozostałej części wniosku.

Uwagi państw członkowskich można streścić następująco:

- definicja „sprzedawcy biletów” może wymagać zmian redakcyjnych i merytorycznych ze względu na nowe możliwości sprzedaży biletów przez internet;
- definicje „wspólnego biletu”, „zarządcy infrastruktury”, „przedsiębiorstwa kolejowego”, „przewoźnika”, „przewoźnika podwykonawcy”, „osoby z niepełnosprawnościami i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” muszą zostać dostosowane do odpowiedniego prawodawstwa w danej dziedzinie, zwłaszcza do dyrektywy o zarządzaniu infrastrukturą kolejową, postanowień Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) dotyczących praw pasażerów oraz do aktu w sprawie dostępności;

- definicja „stacji” oraz użycie tego terminu w całym tekście w opinii szeregu państw członkowskich wymaga przeglądu. Zaproponowano, by tekst został stosownie zmieniony.

4.2. Rozdział II

a) Niedyskryminacyjne warunki umowy przewozu (art. 5)

Niektóre państwa członkowskie uznały proponowany tekst za zbyt szeroki. Argumentowano, że miejsce zamieszkania klienta wpływa na taryfy subsydiów dla istniejących usług przewozów podmiejskich. Ponadto niektóre delegacje wskazały, że ten artykuł *de facto* mógłby zakazać konkurencji i ofert specjalnych ze strony przedsiębiorstw i sprzedawców.

b) Rowery (art. 6)

Tekst kompromisowy prezydencji został pozytywnie przyjęty przez szereg państw członkowskich, zaś przez inne został uznany za niewystarczający. Ogólnie rzecz biorąc, państwa członkowskie mają dość rozbieżne opinie co do tego artykułu. Propozycja niektórych państw członkowskich, by przedsiębiorstwa kolejowe miały prawo do odmowy dostępu dla rowerów spotkała się ze sprzeciwem innych państw, które chciałyby ten dostęp ułatwić. Niektóre państwa członkowskie zaproponowały zmiany redakcyjne, zastępując *„względy operacyjne”* *„względami bezpieczeństwa”* i dodając warunek, że musi to umożliwiać stosowny tabor kolejowy. Niektóre państwa członkowskie podniosły kwestię, czy rowery są – lub mogłyby być – uznawane za przesyłkę bagażową, oraz wyraziły wątpliwości co do szczególnie dużych rowerów i tego, czy należy je traktować w ten sam sposób. Na koniec niektóre państwa członkowskie przypomniały, że techniczne specyfikacje interoperacyjności (rozporządzenie Komisji (UE) 454/2011) już obejmują przewóz rowerów kolejną.

c) Obowiązek informowania o zaprzestaniu wykonywania przewozów (art. 8)

Prezydencja odroczyła dyskusję do momentu osiągnięcia porozumienia co do aktu w sprawie dostępności.

d) Informacje dotyczące podróży (art. 9)

Szereg państw członkowskich wyraziło wątpliwości co do tego, czy należy nakładać obowiązki na sprzedawców biletów i czy te obowiązki powinny być proporcjonalne do rozmiaru przedsiębiorstwa danego sprzedawcy biletów. Niektóre państwa członkowskie zdecydowanie sprzeciwiły się nakładaniu na sprzedawców biletów kolejnych obowiązków.

Pewne państwa członkowskie zwróciły się też o ściślejsze zdefiniowanie tego, jakie dane w czasie rzeczywistym powinny być przekazywane pasażerom.

e) Dostępność biletów, wspólnych biletów i rezerwacji (art. 10)

Tekst kompromisowy prezydencji ogólnie został uznany za krok we właściwym kierunku. Pewne państwa członkowskie miały wątpliwości co do tego, czy wyraźny obowiązek oferowania wspólnych biletów jest konieczny i możliwy do wyegzekwowania. Jednak dyskusje nad tym artykułem należy kontynuować ze względu na ograniczony czas.

4.3. Rozdział III

a) Ubezpieczenie i pokrycie odpowiedzialności w przypadku śmierci pasażera lub szkody na jego osobie (art. 12)

Dostosowanie zaproponowane w tekście kompromisowym prezydencji spotkało się z warunkowym poparciem, choć szczegóły techniczne wymagają dalszej pracy.

5. WNIOSKI

Prezydencja podkreśla wagę ochrony praw pasażerów; ochrona ta, zapewniana w sposób inteligentny i wyważony, może zwiększyć atrakcyjność przewozów kolejowych.

Mimo dużego obciążenia pracą nad *pakietami na rzecz mobilności I, II i III* prezydencja austriacka przeznaczyła zasoby na poczynienie postępów w pracach nad omawianym wnioskiem. Toczące się na forum Rady dyskusje wskazują jednak, że wyzwanie, jakim jest wypracowanie poprawnego pod względem technicznym i wyważonego rozwiązania, jest spore i że znalezienie najodpowiedniejszego rozwiązania politycznego będzie nadal wymagało szczegółowej i wszechstronnej analizy.

W związku z powyższym prosi się Komitet Stałych Przedstawicieli i Radę o przyjęcie do wiadomości postępów w analizie proponowanego rozporządzenia.