

Bruxelles, 15 noiembrie 2018
(OR. en)

14277/18

**Dosar interinstituțional:
2017/0237(COD)**

**TRANS 543
CODEC 2000
CONSOM 317**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți/Consiliul
Nr. doc. ant.:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
Nr. doc. Csie:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Subiect:	Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (reformare) – Raport intermediar

1. INTRODUCERE

Comisia a transmis propunerea sus-menționată Parlamentului European și Consiliului la 27 septembrie 2017. Propunerea este prezentată prin tehnica de reformare.

Comisia a prezentat revizuirea în primul rând pentru a soluționa problemele constatate referitoare mai ales la situațiile de forță majoră, la utilizarea derogărilor, la drepturilor persoanelor cu handicap și ale celor cu mobilitate redusă și la disponibilitatea așa-numitelor *bilete directe* și la informațiile despre aceste bilete.

2. LUCRĂRILE DIN CADRUL CELORLALTE INSTITUȚII

Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie responsabilă de propunere, iar dl Bogusław LIBERADZKI (SD, PL) a fost desemnat raportor. Comisia pentru afaceri juridice (JURI) a adoptat un aviz privind tehnica de reformare, la 28 februarie 2018, iar Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor (IMCO) și-a adoptat avizul privind fondul propunerii la 5 iunie 2018.

TRAN a votat asupra raportului la 9 octombrie 2018. La 15 noiembrie 2018, Parlamentul a votat în plen asupra raportului și l-a adoptat drept poziție a sa în primă lectură.

Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul asupra propunerii în cadrul celei de a 531-a sesiuni plenare, la 18 ianuarie 2018. Comitetul European al Regiunilor a decis să nu emită un aviz.

La 19 februarie 2018, Grupul de lucru consultativ al serviciilor juridice ale Parlamentului European, Consiliului și Comisiei a emis un aviz privind utilizarea tehnicii de reformare.

3. LUCRĂRILE DESFĂȘURATE LA NIVELUL CONSILIULUI ȘI AL GRUPURILOR DE PREGĂTIRE ALE CONSILIULUI

Grupul de lucru pentru transport terestru și-a început lucrările asupra propunerii la 29 septembrie 2017, cu o prezentare generală a acesteia. La 5 octombrie 2017, a fost analizată evaluarea de impact. Propunerea a fost prezentată și Grupului de lucru pentru protecția și informarea consumatorului, spre informare.

La 5 decembrie 2017, Consiliul (TTE, Transporturi) a fost informat, la punctul *Diverse*, despre stadiul intermediar al primei examinări (doc. 14637/17).

Prima examinare a fost finalizată în primăvara lui 2018, iar la 7 iunie 2018 a fost prezentat un raport intermediar la Consiliul TTE (Transporturi) (doc. 8721/18).

4. LUCRĂRILE ÎN VEDEREA UNUI TEXT DE COMPROMIS

Președinția a prezentat o primă propunere de compromis spre examinare la 25 octombrie 2018, aceasta acoperind capitolele I, II și III. În addendumul la acest raport este prezentată o versiune provizorie a acestui text, încă nefinalizat (doc. 13760/18 ADD 1).

Principalul obiectiv al Președinției a fost obținerea de progrese în cadrul dezbaterilor privind aceste trei capitole și apropierea cât mai mare de finalizarea acestor articole. În general, delegațiile au salutat eforturile depuse de Președinție în legătură cu primele trei capitole. Progresele care s-au înregistrat în ceea ce privește aceste trei capitole sunt de natură să ofere orientări pentru dezbaterile viitoare.

Mai multe delegații au formulat rezerve de examinare cu privire la anumite părți din textul de compromis al Președinției, iar alte delegații și-au menținut rezervele referitoare la propunerea inițială.

Preocupările legate de principalele chestiuni restante, împreună cu alte observații formulate de statele membre în cursul dezbaterilor sunt consemnate mai jos în termeni generali, capitol cu capitol. Obiectivul avut în vedere este de a orienta și facilita lucrările viitoare în vederea formulării perspectivei definitive a Consiliului cu privire la acest regulament.

4.1. Capitolul I

(a) Obiect (articolul 1)

Anumite state membre au solicitat să se indice în mod clar că regulamentul stabilește un nivel de protecție minim, permițând o eventuală protecție mai ridicată a drepturilor călătorilor. Unele state membre au reamintit că terminologia privind persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă trebuie să fie aliniată cu rezultatele privind Actul european privind accesibilitatea, negocierile pe marginea acestuia între Consiliu și Parlamentul European fiind încă în curs la momentul dezbaterilor (a se vedea și articolul 2).

(b) Domeniu de aplicare (articolul 2)

Mai multe state membre au salutat textul de compromis al Președinției drept pas în direcția cea bună în măsura în care clarifică faptul că serviciile transfrontaliere din cadrul Uniunii pot beneficia de derogare de la domeniul de aplicare al regulamentului. În ceea ce privește însă domeniul de aplicare de la alineatul (1), continuă să existe opinii diferite între statele membre; unele state membre s-au opus propunerii unui alt stat membru de a exclude toate transporturile naționale.

Anumite state membre au exprimat îndoieli cu privire la punerea în aplicare a cerințelor descrise, în special, sub forma „[asigurării] **în mod adecvat...**” și „... parte *semnificativă* ...”, precum și cu privire la aplicarea capitolului V la toate serviciile de transport feroviar de călători care nu pot beneficia de derogare de la domeniul de aplicare. Mai multe state membre s-au opus eliminării fostului alineat (4), întrucât în anumite cazuri derogarea este deja acordată, pe baza presupunerii că poate fi reînnoită. Mai mult, unele state membre au solicitat să nu se facă trimiteri încrucișate în raport cu Actul european privind accesibilitatea, întrucât nu se cunosc încă rezultatele lucrărilor pe marginea dosarului respectiv (a se vedea și articolul 1).

Un stat membru a solicitat ca serviciile exploatate doar din considerente istorice sau turistice să poată beneficia de derogare de la aplicarea regulamentului.

(c) Definiții (articolul 3)

Deși textul de compromis al Președinției a permis realizarea anumitor progrese în ceea ce privește dezbaterile legate de definiții, este clar că acest articol trebuie să fie reanalizat după ce se obține consensul asupra restului propunerii.

Observațiile statelor membre pot fi rezumate după cum urmează:

- Definiția „vânzătorului de legitimații de transport” ar putea necesita o revizuire la nivelul modului de redactare, precum și la un nivel mai de fond, din perspectiva noilor vânzări online de legitimații de transport.
- Definițiile privind „biletul direct”, „administratorul de infrastructură”, „întreprinderea feroviară”, „operatorul de transport”, „operatorul de transport substituit” și „persoana cu handicap și persoana cu mobilitate redusă” trebuie să fie aliniate cu legislația aferentă în materie, în special cu directiva privind governanța feroviară, normele COTIF privind drepturile călătorilor și Actul european privind accesibilitatea.

- Definiția „gării”, precum și utilizarea acestui termen în cadrul textului în ansamblul său ar trebui reanalizată, în opinia mai multor state membre. S-a propus modificarea textului în această privință.

4.2. Capitolul II

(a) Condiții nediscriminatorii ale contractului de transport (articolul 5)

Unele state membre au considerat textul propus drept prea general. S-a argumentat că domiciliul clientului afectează tarifele subvențiilor pentru serviciile existente de transporturi suburbane. Mai mult, unele delegații au remarcat că articolul ar putea să împiedice, de facto, concurența și ofertele speciale din partea întreprinderilor și a vânzătorilor.

(b) Bicicletele (articolul 6)

Textul de compromis al Președinției a beneficiat de o reacție pozitivă din partea mai multor state membre, fiind însă considerent insuficient de către altele. Per ansamblu, există o largă diversitate de opinii cu privire la acest articol în rândul statelor membre. Propunerea unora dintre statele membre de a acorda întreprinderilor feroviare dreptul de a refuza accesul bicicletelor a generat opoziție din partea altor state membre, care au pledat pentru un acces mai ușor. Unele state membre au propus modificări la nivelul modului de redactare, și anume să se schimbe „motive [...] de exploatare” în „motive legate de siguranță” (*safety-related reasons*) și să se adauge condiția ca materialul rulant respectiv să permită acest lucru. Unele state membre au pus în discuție întrebarea dacă bicicletele sunt considerate sau ar putea fi considerate „bagaje înregistrate” și au exprimat și preocupări legate de bicicletele de dimensiuni foarte mari și în ce măsură acestea ar trebui să fie tratate în același mod. Nu în ultimul rând, anumite state membre au reamintit că specificațiile tehnice privind interoperabilitatea (Regulamentul (UE) 454/2011 al Comisiei) acoperă deja transportul bicicletelor la bordul trenurilor.

(c) Obligația de a furniza informații privind întreruperea serviciilor feroviare (articolul 8)

Discuția pe această temă a fost amânată de Președinție până la obținerea unui acord pe marginea Actului european privind accesibilitatea.

(d) Informații de călătorie (articolul 9)

Mai multe state membre s-au întrebat dacă vânzătorului de legitimații de transport ar trebui să i se impună obligații și dacă respectivele obligații ar trebui să fie proporționale cu dimensiunea afacerii vânzătorului de legitimații de transport. Unele state membre s-au exprimat în mod clar în defavoarea unor obligații suplimentare pentru vânzătorii de legitimații de transport.

De asemenea, anumite state membre au solicitat să se definească mai precis ce date în timp real ar trebui să fie transmise călătorilor.

(e) Disponibilitatea legitimațiilor de transport, a biletelor directe și a rezervărilor (articolul 10)

Textul de compromis al Președinției a fost considerat drept un pas în general pozitiv. Anumite state membre au exprimat îndoieli în ceea ce privește necesitatea unei obligații explicite de a oferi bilete directe și posibilitatea de a asigura respectarea ei. Dezbaterile privind acest articol trebuie însă să fie continuate, din cauza timpului limitat disponibil.

4.3. Capitolul III

(a) Asigurarea și acoperirea în caz de deces sau de vătămare corporală a călătorilor (articolul 12)

S-a exprimat un sprijin provizoriu pentru alinierea propusă în textul de compromis al Președinției, însă detaliile tehnice vor necesita atenție pe mai departe.

5. CONCLUZII

Președinția subliniază importanța protejării drepturilor călătorilor, care ar putea crește atractivitatea serviciilor feroviare dacă este pusă în aplicare în mod inteligent și echilibrat.

În pofida volumului foarte mare de muncă legat de pachetele privind mobilitatea I, II și III, președinția austriacă a alocat resurse în vederea obținerii de progrese în lucrările referitoare la propunere. Dezbaterile în curs în cadrul Consiliului evidențiază însă faptul că obținerea unei soluții corecte din punct de vedere tehnic și echilibrate reprezintă un demers dificil și că definirea opțiunii de politică celei mai adecvate va continua să necesite eforturi de examinare detaliate și cuprinzătoare.

Pe baza celor de mai sus, Comitetul Reprezentanților Permanenți și Consiliul sunt invitate să ia act de progresele înregistrate în examinarea propunerii de regulament.