



Bryssel den 15 november 2018
(OR. en)

14277/18

Interinstitutionellt ärende:
2017/0237(COD)

TRANS 543
CODEC 2000
CONSOM 317

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Föreg. dok. nr:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
Komm. dok. nr:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (omarbetning) – Lägesrapport

1. INLEDNING

Kommissionen förelade Europaparlamentet och rådet ovan nämnda förslag den 27 september 2017. Förslaget läggs fram med användning av omarbetningstekniken.

De främsta skälen till att kommissionen lade fram översynen var att hantera de upplevda problemen framför allt när det gäller *force majeure*-situationer, bruket av dispenser, rättigheter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet och tillgång till och information om så kallade *direktbiljetter*.

2. ARBETET VID ÖVRIGA INSTITUTIONER

Europaparlamentet har utsett utskottet för transport och turism till ansvarigt utskott för detta förslag och Bogusław LIBERADZKI (SD, PL) till föredragande. Utskottet för rättsliga frågor har antagit ett yttrande av den 28 februari 2018 om omarbetningstekniken, och utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd har antagit ett yttrande av den 5 juni 2018 om förslagets materiella innehåll.

Utskottet för transport och turism röstade om betänkandet den 9 oktober 2018.

Den 15 november 2018 röstade Europaparlamentet om betänkandet vid sitt plenarsammanträde och antog det som sin ståndpunkt vid första behandlingen.

Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om förslaget vid den 531:a plenarsessionen den 8 januari 2018. Europeiska regionkommittén beslutade att inte yttra sig.

Den rådgivande gruppen, sammansatt av de juridiska avdelningarna vid Europaparlamentet, rådet och kommissionen avgav ett yttrande om användningen av omarbetningstekniken den 19 februari 2018.

3. ARBETET I RÅDET OCH DESS FÖRBEREDANDE ORGAN

Arbetsgruppen för landtransporter inledde sitt arbete med förslaget den 29 september 2017 med en allmän föredragning om förslaget. Den 5 oktober 2017 analyserade man konsekvensbedömningen. Förslaget lades också fram för kännedom i arbetsgruppen för konsumentskydd och konsumentupplysning.

Under rubriken *Övriga frågor* informerades rådet (transport, telekommunikation och energi) den 5 december 2017 om läget efter halva den första behandlingen (dok. 14637/17).

Den första behandlingen slutfördes våren 2018 och en lägesrapport presenterades vid mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) den 7 juni 2018 (dok. 8721/18).

4. ARBETET MED ETT KOMPROMISSFÖRSLAG

Den 25 oktober 2018 lade ordförandeskapet fram ett första kompromissförslag omfattande kapitlen I, II och III för behandling. En preliminär text från det pågående arbetet återges i addendumet till denna rapport (dok. 13760/18 ADD 1).

Ordförandeskapets främsta mål var att komma framåt i diskussionerna om dessa tre kapitel och avsluta dessa artiklar i möjligaste mån. Delegationerna välkomnade generellt ordförandeskapets arbete med de tre första kapitlen. Framsteg gjordes med dessa tre kapitel till vägledning för de kommande diskussionerna.

Flera delegationer anmälde granskningsreservationer mot delar av ordförandeskapets kompromissförslag medan andra höll kvar sina reservationer mot det ursprungliga förslaget.

Nedan lämnas en allmän redogörelse, kapitel för kapitel, om problemen med de viktigaste kvarstående frågorna tillsammans med andra synpunkter från medlemsstaterna. Målet är att vägleda och underlätta det fortsatta arbetet med att utforma rådets slutliga ståndpunkt denna förordning.

4.1 Kapitel I

a) Syfte (artikel 1)

Vissa medlemsstater krävde att det av tillämpningsområdet tydligt ska framgå att det i förordningen föreskrivs en lägsta skyddsnivå som möjliggör ett strängare skydd av resenärers rättigheter. Några medlemsstater erinrade om att terminologin om personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet måste anpassas till resultaten om rättsakten om tillgänglighet, om vilken förhandlingar mellan rådet och Europaparlamentet pågick när diskussionerna fördes (se även artikel 2).

b) Tillämpningsområde (artikel 2)

Flera medlemsstater välkomnade ordförandeskapets kompromissförslag som ett steg i rätt riktning, i och med att det klargörs att gränsöverskridande tjänster inom unionen får undantas från förordningens tillämpningsområde. Vad gäller tillämpningsområdet i punkt 1 har dock medlemsstaterna alltjämt olika uppfattning. Förslaget från en medlemsstat om att all inrikestrafik ska undantas mötte på motstånd från en del medlemsstater.

Vissa medlemsstater var tveksamma till genomförandet av de krav som föreskrivs framför allt med orden "... säkerställs *på ett lämpligt sätt* ..." och "... *betydande del* ..." samt till tillämpningen av kapitel V på all persontrafik på järnväg som inte kan undantas från tillämpningsområdet. Flera medlemsstater motsatte sig strykningen av den gamla punkt 4, eftersom dispensen i vissa fall redan beviljats med antagandet att den kan förlängas. Vidare begärde en del medlemsstater att inga hänvisningar bör göras till rättsakten om tillgänglighet, eftersom resultatet av det arbetet ännu inte är känt (se även artikel 1).

En medlemsstat begärde att tjänster som utförs uteslutande av historiska skäl eller för turism skulle kunna undantas från förordningens tillämpningsområde.

c) Definitioner (artikel 3)

Ordförandeskapets kompromissförslag gav möjlighet till vissa framsteg i diskussionerna om definitionerna, med det är uppenbart att denna artikel måste ses över när det råder samförstånd om resten av förslaget.

Medlemsstaternas synpunkter kan sammanfattas på följande sätt:

- Definitionen av *biljettutfärdare* kan kräva redaktionell och mer materiell översyn med tanke på ny biljettförsäljning på nätet.
- Definitionerna av *direktbiljett*, *infrastrukturförvaltare*, *järnvägsföretag*, *transportör*, *ställföreträdande transportör* samt *person med funktionshinder* och *person med nedsatt rörlighet* måste anpassas till motsvarande lagstiftning på området, framför allt direktivet om styrningen av järnvägsinfrastrukturen, Cotifbestämmelserna om rättigheter för resenärer och rättsakten om tillgänglighet.

- Definitionen av *station* och denna terms användning i texten måste enligt flera medlemsstater också ses över. Man föreslog att texten skulle ändras i detta avseende.

4.2 Kapitel II

a) Icke-diskriminerande villkor i transportavtal (artikel 5)

Några medlemsstater ansåg att den text som föreslogs var för bred. Man hävdade att kundens hemvist påverkar subventionerade tariffer för befintlig förortstrafik. Dessutom noterade några delegationer att artikeln faktiskt skulle kunna förbjuda konkurrens och specialerbjudanden från företag och utfärdare.

b) Cyklar (artikel 6)

Ordförandeskapets kompromissförslag bemöttes positivt av flera medlemsstater, medan andra ansåg det vara otillräckligt. Som helhet hade medlemsstaterna vitt skilda åsikter om denna artikel. Förslaget från en del medlemsstater att järnvägsföretag skulle ha rätt att vägra att transportera cyklar mötte motstånd från andra medlemsstater som argumenterade för att de borde bli lättare att ta med. Några medlemsstater föreslog redaktionella ändringar – att ”operativa skäl” skulle ändras till ”säkerhetsrelaterade skäl” och att de skulle läggas till villkor om att motsvarande rullande materiel måste ge möjlighet till det. Några medlemsstater tog upp frågan om huruvida cyklar ska eller skulle kunna anses vara ”inskrivet resgods” och framförde farhågor om skrymmande cyklar och undrade om de skulle behandlas på samma sätt. Slutligen påminde vissa medlemsstater om att de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (kommissionens förordning (EU) nr 454/2011) redan omfattar transport av cyklar på tåg.

c) Skyldighet att informera om att en trafiktjänst upphör (artikel 8)

Ordförandeskapet sköt upp diskussionen tills en överenskommelse nåtts om rättsakten om tillgänglighet.

d) Reseinformation (artikel 9).

Flera medlemsstater undrade om det bör föreskrivas om skyldigheter för biljettutfärdare och om dessa skyldigheter bör stå i proportion till biljettutfärdarföretagets storlek. En del medlemsstater var tydligt emot ytterligare skyldigheter för biljettutfärdare.

Vissa medlemsstater begärde också att det mer exakt ska fastställas vilken realtidsinformation som bör lämnas till resenärerna.

e) Tillgång till biljetter, direktbiljetter och bokningar (artikel 10)

Ordförandeskapets kompromissförslag togs emot i stort sett positivt. Vissa medlemsstater tvivlade på att det är nödvändigt och genomförbart att ha en uttrycklig skyldighet om att direktbiljetter ska erbjudas, men diskussionerna om denna artikel måste fortsätta med tanke på att det finns begränsat med tid.

4.3 Kapitel III

a) Försäkring och skadeståndsansvar om en resenär dödas eller tillfogas personskada (artikel 12)

Det fanns preliminärt stöd för den anpassning som föreslås i ordförandeskapets kompromissförslag, men de tekniska detaljerna kommer att kräva fortsatt arbete.

5. SLUTSATSER

Ordförandeskapet understryker vikten av att skydda passagerarnas rättigheter, och tågtrafiktjänsterna skulle därigenom kunna bli attraktivare, om det görs på ett intelligent och välavvägt sätt.

Trots den stora arbetsbörda som *mobilitetspaketen I, II och III* medför har det österrikiska ordförandeskapet avsatt resurser för att komma vidare i arbetet med förslaget. De pågående diskussionerna i rådet visar dock att en tekniskt korrekt och välavvägd lösning är en betydande utmaning och att det även i fortsättningen kommer att krävas närmare och omfattande granskning för att utforma det lämpligaste politiska alternativet.

Mot bakgrund av det ovan nämnda uppmanas Coreper och rådet att notera de framsteg som gjorts vid behandlingen av den föreslagna förordningen.