



Βρυξέλλες, 16 Μαΐου 2018
(OR. en)

8721/18

**Διοργανικός φάκελος:
2017/0237 (COD)**

**TRANS 182
CODEC 718
CONSOM 133**

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων/Συμβούλιο
αριθ. προηγ. εγγρ.:	ST 7567/18 TRANS 132 CODEC 454 CONSOM 80
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Θέμα:	Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών (αναδιατύπωση) – Έκθεση προόδου

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 27 Σεπτεμβρίου 2017, η Επιτροπή υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο την προαναφερόμενη πρόταση. Η πρόταση παρουσιάζεται σύμφωνα με την τεχνική της αναδιατύπωσης.

Οι κύριοι λόγοι για τους οποίους η Επιτροπή προέβη στην αναθεώρηση ήταν η αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν, ιδίως όσον αφορά τις καταστάσεις *ανωτέρας βίας*, την χρήση των εξαιρέσεων, τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και των ατόμων μειωμένη κινητικότητα, καθώς και η διαθεσιμότητα και η πληροφόρηση όσον αφορά τα αποκαλούμενα *ενιαία εισιτήρια*.

2. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) αρμόδια για την πρόταση αυτή και τον κ. Bogusław LIBERADZKI (SD, ΠΛ) εισηγητή. Η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (IMCO) θα εκδώσει γνώμη επί της ουσίας της πρότασης και η Επιτροπή Νομικών Θεμάτων (JURI) θα εκδώσει γνώμη σχετικά με την τεχνική αναδιατύπωσης. Η TRAN αναμένεται να ψηφίσει σχετικά με την έκθεση στις 21 Ιουνίου 2018.

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε επί της πρότασης κατά την 531^η σύνοδο ολομελείας της στις 18 Ιανουαρίου 2018. Η Επιτροπή των Περιφερειών αποφάσισε να μην εκφέρει γνώμη.

Η Συμβουλευτική ομάδα των νομικών υπηρεσιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής εξέδωσε γνώμη σχετικά με τη χρήση της τεχνικής αναδιατύπωσης στις 19 Φεβρουαρίου 2018.

3. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΑ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Η ομάδα Χερσαίες μεταφορές άρχισε την εξέταση της πρότασης στις 29 Σεπτεμβρίου 2017 με γενική παρουσίασή της. Στις 5 Οκτωβρίου 2017 αναλύθηκε η εκτίμηση επιπτώσεων. Ωστόσο, η τεκμηρίωση δεν ήταν πλήρης και η εκτίμηση επιπτώσεων δεν μπόρεσε να εξετασθεί λεπτομερώς.

Η κατ' άρθρο εξέταση άρχισε στις 17 Οκτωβρίου 2017 και συνεχίσθηκε στις 25 Οκτωβρίου 2017 και στις 12 Δεκεμβρίου 2017. Παρά τον σημαντικό φόρτο εργασίας της ομάδας Χερσαίες μεταφορές, η Προεδρία προσπάθησε να σημειώσει όσο το δυνατόν μεγαλύτερη πρόοδο στο θέμα αυτό κατά τις συνόδους εργασιών της στις 16 Φεβρουαρίου 2018 και στις 27 Μαρτίου 2018. Κατά τη συνεδρίασή της στις 27 Μαρτίου 2018 η Επιτροπή επανεξέτασε εν συντομία την εκτίμηση επιπτώσεων, καθώς και σειρά εκκρεμών θεμάτων. Στη συνεδρίαση αυτή ολοκληρώθηκαν οι εργασίες επί του θέματος αυτού κατά τη βουλγαρική προεδρία.

Η πρόταση υποβλήθηκε επίσης προς ενημέρωση στην ομάδα Ενημέρωση και Προστασία του Καταναλωτή. Η ομάδα εργασίας συζήτησε την πρόταση στις 11 Οκτωβρίου 2017 βάσει της παρουσίας κατά τη συνεδρίαση της ομάδας Χερσαίες μεταφορές στις 29 Σεπτεμβρίου 2017.

Το Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας (Μεταφορές) ενημερώθηκε, υπό το σημείο *Διάφορα*, σχετικά με την ενδιάμεση πορεία των εργασιών κατά την πρώτη εξέταση στις 5 Δεκεμβρίου 2017 (έγγρ. 14637/17).

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΕΞΕΤΑΣΗ

Κύριος στόχος της Προεδρίας ήταν να ολοκληρωθεί η πρώτη κατ' άρθρο εξέταση του φακέλλου. Μολονότι παραμένει μεγάλος αριθμός επιφυλάξεων εξέτασης, τα κράτη μέλη εξέφρασαν τις αρχικές τους θέσεις επί της ουσίας των κύριων θεμάτων.

Αναφορικά με την *εκτίμηση επιπτώσεων*, τα κράτη μέλη επισήμαναν το χαμηλό επίπεδο των εκτιμήσεων για το κόστος και την ανάλυση της έννοιας της *ανωτέρας βίας*, η οποία φαίνεται ότι ορίζεται διαφορετικά στην πρόταση της Επιτροπής αυτή καθεαυτή και στο παράρτημα που έχει αποσπασθεί από την ισχύουσα διεθνή σύμβαση (CIV-Διεθνής Σύμβαση για τη Σιδηροδρομική Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών/COTIF- Σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές).

Η Επιτροπή εξήγησε ότι οι εκτιμήσεις για το κόστος αποζημίωσης υπολογίστηκαν με αναγωγή βάσει στατιστικών από δύο κράτη μέλη. Ως προς την *ανωτέρα βία*, η Επιτροπή ανέφερε ότι εκτιμά ότι οι σκοποί διαφέρουν· η Διεθνής Σύμβαση για τη Σιδηροδρομική Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών-CIV επικεντρώνεται σε περιπτώσεις στις οποίες υπάρχουν ζημιές, ενώ ο προτεινόμενος τροποποιημένος κανονισμός ασχολείται με αποζημιώσεις.

Τα θέματα αυτά καθώς και άλλες παρατηρήσεις των κρατών μελών κατά τη διάρκεια της πρώτης εξέτασης καταγράφονται κατωτέρω ανά κεφάλαιο. Οι παρατηρήσεις που καταγράφηκαν μπορεί να μην είναι συμβατές μεταξύ τους στο παρόν στάδιο και μοναδικός σκοπός τους είναι να διευκολύνουν τη συνέχιση των εργασιών για τη διαμόρφωση της γνώμης του Συμβουλίου σχετικά με την εν λόγω πρόταση.

Όσον αφορά τους τέσσερις ακρογωνιαίους λίθους της πρότασης, προκύπτει ότι:

- η προσθήκη της έννοιας της *ανωτέρας βίας* υποστηρίζεται ευρέως, αλλά ο ορισμός ίσως χρειαστεί να αναδιατυπωθεί προκειμένου να περιγράψει ακριβώς τις περιπτώσεις στις οποίες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα εξαιρούνται από την καταβολή αποζημίωσης·
- όσον αφορά τον περιορισμό των *εξαιρέσεων*, οι τοπικές διασυνοριακές μεταφορές και οι καθημερινές μεταφορές αναφέρθηκαν ως χαρακτηριστικά παραδείγματα όπου οι επιπτώσεις θα ήταν δυσανάλογες για τα κράτη μέλη που διαθέτουν τέτοιες υπηρεσίες και για τις επιχειρήσεις που ασχολούνται με αυτές. Οι υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών μπορούν επίσης να επηρεασθούν·

- τα κράτη μέλη συμμερίζονται τον στόχο της πρότασης *όσον αφορά τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα*. Αρκετά κράτη μέλη επιθυμούν, επιπλέον, ορισμένες διατάξεις να καταστούν πιο σαφείς και λειτουργικές, δεδομένου ότι το νομικό μέσο είναι κανονισμός. Τέλος, η αύξηση των μη επανδρωμένων σταθμών και τραίνων θέτει πρακτικό πρόβλημα σε όρους παροχής συνδρομής και απαιτεί αναλογική και δίκαιη λύση.
- οι γνώμες σχετικά με την υποχρέωση να προσφέρονται *ενιαία εισιτήρια* δίστανται. Θα πρέπει ενδεχομένως να αναλυθούν και/ή να παρουσιασθούν σαφέστερα οι τρόποι ευρύτερης προσφοράς αυτού του είδους εισιτηρίων.

Οι παρατηρήσεις που σημειώνονται στην παρούσα έκθεση, παρά τη διαφορετική φύση τους, αποσκοπούν στη διευκόλυνση των περαιτέρω εργασιών για τη διαμόρφωση της θέσης του Συμβουλίου επί της πρότασης. Μετά το πρώτο στάδιο των συζητήσεων, δεν μπορούν να συναχθούν ακόμη οριστικά συμπεράσματα ως προς τις γενικές θέσεις των κρατών μελών. Υπάρχουν ενδείξεις ότι η πρόταση θα πρέπει να βελτιωθεί ώστε να αποκτήσει περισσότερη νομική σαφήνεια και αναλογικότητα. Συνεπώς θα χρειασθούν σημαντικές περαιτέρω εργασίες για την επίτευξη συμβιβασμού.

Παρακάτω αναφέρονται λεπτομερώς, ανά κεφάλαιο, οι προβληματισμοί σχετικά με τα κυριότερα εκκρεμή θέματα, μαζί με άλλες παρατηρήσεις κατά την πρώτη εξέταση. Στόχος είναι να δοθούν επαρκείς κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις απαραίτητες αποσαφηνίσεις και βελτιώσεις εν όψει της προετοιμασίας συμβιβαστικής πρότασης.

4.1. Κεφάλαιο I – Γενικές διατάξεις

- Πολλά κράτη μέλη ανέφεραν ότι σε ορισμένες περιοχές οι *περιφερειακές υπηρεσίες* είναι σε μεγάλο βαθμό *διασυνοριακές* και, εάν περιληφθούν στον κανονισμό, οι επιπτώσεις στους φορείς εκμετάλλευσης και τους παρόχους δημοσίων υπηρεσιών θα είναι δυσανάλογες. Η συμπερίληψή τους στον κανονισμό θα τους έθετε σε μειονεκτική θέση έναντι των εθνικών περιφερειακών υπηρεσιών. Συγκεκριμένα οι μηχανισμοί διεκπεραίωσης καταγγελιών θα ήταν δαπανηροί για υπηρεσίες που αφορούν μεγάλο όγκο επιβατών.
- Για λόγους νομικής σταθερότητας και σταθερού μακροπρόθεσμου σχεδιασμού, ορισμένα κράτη μέλη αντιτίθενται στον περιορισμό της εξαίρεσης για τις εγχώριες υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, η οποία σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό μπορεί να χορηγείται μέχρι το 2024.

- Κρίθηκε ότι το πεδίο είναι ασαφές όταν αναφέρει ότι υπηρεσίες «σημαντικό μέρος» των οποίων *εκτελείται εκτός της Ένωσης* μπορούν να εξαιρεθούν από τον κανονισμό.
- Ορισμένα κράτη μέλη σημείωσαν ότι δεν ορίζεται η βασική έννοια του «σταθμού», παρότι υπάρχει ήδη ορισμός στις Τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ).
- Προτάθηκε εξάλλου αντί του ορισμού της «απώλειας ανταπόκρισης» η προσοχή να εστιάζεται στην τελική καθυστέρηση των επιβατών.

4.2. Κεφάλαιο II - Σύμβαση μεταφοράς, πληροφόρηση και εισιτήρια

- Ορισμένα κράτη μέλη κρίνουν ότι οι διατάξεις σχετικά με τους *ισότιμους όρους της σύμβασης μεταφοράς* μπορεί να χρήζουν επανεξέτασης, λόγω του κανονισμού περί του γεωγραφικού αποκλεισμού των υπηρεσιών¹, της εξάρτησής τους από τον τόπο *διαμονής* των επιβατών, της χρήσης διαφόρων νομισμάτων και προτιμησιακών δασμών για ορισμένες ομάδες ανά περιοχή.
- Ορισμένα κράτη μέλη θεωρούν ότι η μεταφορά *ποδηλάτων* ίσως δεν είναι εφικτή σε ορισμένες υπηρεσίες, ιδίως τις υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας, υπό τους προτεινόμενους όρους. Επιπλέον, οι προτεινόμενοι όροι δεν είναι επαρκώς σαφείς προκειμένου να εφαρμοσθούν στην πράξη και είναι ασαφές ποιος αποφασίζει, πού και πότε μπορούν να εφαρμοσθούν οι περιορισμοί. Ο ρόλος του υπευθύνου σταθμού ειδικότερα είναι αμφισβητήσιμος.
- Οι πωλητές εισιτηρίων και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες θα πρέπει να μπορούν επίσης να παρέχουν *ευνοϊκότερους όρους σύμβασης μεταφοράς*.
- Ορισμένα κράτη μέλη ισχυρίζονται ότι αντί των παραπομπών στην *Ευρωπαϊκή πράξη για την προσβασιμότητα*, η οποία δεν έχει ακόμη εκδοθεί, θα πρέπει να γίνει παραπομπή στις Τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας όσον αφορά την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης για άτομα με αναπηρίες και άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 2018, για την αντιμετώπιση του αδικαιολόγητου γεωγραφικού αποκλεισμού και άλλων μορφών διακριτικής μεταχείρισης με βάση την ιθαγένεια, τον τόπο διαμονής ή τον τόπο εγκατάστασης των πελατών εντός της εσωτερικής αγοράς και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 και (ΕΕ) 2017/2394 και της οδηγίας 2009/22/ΕΚ, ΕΕ L 60 της 2.3.2018.

- Ορισμένα κράτη μέλη ζήτησαν οι φορείς και τα μέσα επικοινωνιών για την παροχή *ταξιδιωτικών πληροφοριών* να αποσαφηνισθούν, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων των πωλητών εισιτηρίων.
- Ορισμένα κράτη μέλη παρατήρησαν ότι η υποχρέωση καταβολής «κάθε δυνατής προσπάθειας» για την προσφορά *ενιαίων εισιτηρίων* είναι ασαφής και θα πρέπει να εξετασθούν οι προϋποθέσεις για την απαίτηση παροχής *ενιαίων εισιτηρίων*. Επιπλέον, ορισμένα κράτη μέλη τόνισαν ότι είναι σημαντικό να παρέχονται σαφείς πληροφορίες στους επιβάτες κατά την αγορά εισιτηρίου, ιδίως όσον αφορά το είδος εισιτηρίου και τα σχετικά δικαιώματα. Επισημάνθηκε εξάλλου ότι οι νομικές συνέπειες της μη ενημέρωσης σχετικά με τη φύση των διαφορετικών εισιτηρίων δεν είναι αρκετά σαφείς.
- Επισημάνθηκε ότι ενδέχεται να είναι πολύ δαπανηρή η διασφάλιση του δικαιώματος των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα να αγοράζουν εισιτήρια επί της αμαξοστοιχίας, χωρίς να ορισθούν περαιτέρω προϋποθέσεις. Ορισμένα κράτη μέλη υπενθύμισαν τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στη Σύμβαση των ΗΕ για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, οι οποίες πρέπει να ληφθούν υπόψη στο πλαίσιο αυτό.

4.3. Κεφάλαιο III - Ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους

- Το Παράρτημα I (Σιδηροδρομική Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών-CIV) χρησιμοποιεί διαφορετική ορολογία σχετικά με τον «μεταφορέα». Τονίσθηκε ότι δεν είναι προφανές ότι ο όρος αυτός αντιστοιχεί σε *σιδηροδρομική επιχείρηση* στη νομική ορολογία της Ένωσης. Θα πρέπει συνεπώς να αναλυθεί η ανάγκη για ορισμό του όρου αυτού. Επιπλέον, η εφαρμογή του Τίτλου V, που περιέχεται στο Παράρτημα I χωρίς να γίνεται παραπομπή σε αυτόν στα άρθρα, είναι ασαφής.
- Ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν ότι η αξιολόγηση κινδύνων για ασφαλιστικούς σκοπούς δεν είναι σαφής, ιδίως δε η σχέση της με την οδηγία 2012/34/ΕΕ.
- Οι διατάξεις σχετικά με τις *προκαταβολές* δεν λαμβάνουν υπόψη τις περιπτώσεις αυτοκτονίας. Επιπλέον, αναφέρθηκε ότι ίσως χρειάζεται να καλύπτονται και τα ατυχήματα με σοβαρό τραυματισμό.

4.4. *Κεφάλαιο IV - Καθυστερήσεις, απώλεια ανταπόκρισης και ματαιώσεις*

- Ορισμένα κράτη μέλη εκτιμούν ότι θα πρέπει επίσης να καλύπτονται οι ματαιώσεις με επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση, ώστε να αποτυπώνονται πλήρως οι εργασίες σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές στα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.
- Ορισμένα κράτη μέλη τόνισαν εξάλλου ότι η *διαφορά τιμής* θα πρέπει να επιστρέφεται όταν οι υπηρεσίες *υποβαθμίζονται* λόγω επαναδρομολόγησης.
- Το αναθεωρημένο κείμενο σχετικά με τους *όρους αποζημίωσης*, ευνοεί μεν τους κατόχους ενιαίων εισιτηρίων, όμως ενδέχεται να περιορίζει τα υφιστάμενα δικαιώματα των επιβατών που ταξιδεύουν με άλλους τύπους εισιτηρίων.
- Ορισμένα κράτη μέλη εκτιμούν ότι οι διατάξεις σχετικά με την *επαναδρομολόγηση επιβατών, ειδικότερα όσων έχουν αναπηρίες και περιορισμένη κινητικότητα*, θα πρέπει να καταστούν πιο σαφείς και λειτουργικές.
- Μεγάλος αριθμός κρατών μελών σημείωσε ότι οι κανόνες σχετικά με την *επιστροφή χρημάτων* στην περίπτωση που ο επιβάτης εγκαταλείπει το ταξίδι λόγω ματαίωσης ή καθυστέρησης δεν είναι προφανείς, δεδομένου ότι δεν είναι σαφές εάν η επιστροφή μπορεί να απορριφθεί λόγω *ανωτέρας βίας*.
- Η συνθήκη ενεργοποίησης των 60 λεπτών για το δικαίωμα αποζημίωσης θα πρέπει να ορίζεται ως η καθυστέρηση *στο τέλος* του ταξιδιού, καλύπτοντας έτσι και τις περιπτώσεις στις οποίες η καθυστέρηση λαμβάνει χώρα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.
- Όσον αφορά τις αποζημιώσεις *για σωρευμένες καθυστερήσεις*, ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν σειρά πρακτικών θεμάτων σχετικά με τους επιβάτες με εποχιακές ή ετήσιες συνδρομές, ιδίως για περιφερειακές και αστικές υπηρεσίες. Το σύστημα που απαιτείται για να επαληθεύονται και να καταγράφονται οι σωρευτικές καθυστερήσεις συνεπάγεται δυσανάλογο κόστος για τη δημιουργία και λειτουργία του. Εξάλλου θα πρέπει να εξετασθεί αναλυτικά η μεταχείριση των επιβατών που ταξιδεύουν με δωρεάν εισιτήρια για λόγους κοινωνικής πολιτικής.

- Παρότι εκφράσθηκε ικανοποίηση σχετικά με την έννοια της *ανωτέρας βίας* ως λόγου για την απαλλαγή των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από την υποχρέωσή τους να αποζημιώνουν τους επιβάτες, σημαντικός αριθμός κρατών μελών ανέφερε ότι οι λεπτομέρειες του ορισμού της κατάστασης αυτής χρήζει μεγαλύτερης προσοχής, ιδίως όσον αφορά τις τρομοκρατικές επιθέσεις και τους βανδαλισμούς.
- Ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν ότι θα απαιτούν από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να καταβάλλουν αποζημίωση καθυστέρησης ανεξαρτήτως της αιτίας της καθυστέρησης. Άλλα κράτη μέλη επιθυμούν να διασφαλίζεται ότι παράγοντες όπως η κακή συντήρηση των οχημάτων ή των υποδομών δεν μπορούν να αποτελούν *ανωτέρα βία*.
- Όσον αφορά τα *σχέδια έκτακτης ανάγκης για τους υπευθύνους σταθμών*, το κατώφλι των 10.000 επιβατών ημερησίως προκαλεί τόσο ουσιαστικές όσο και πρακτικές ανησυχίες σε ορισμένα κράτη μέλη. Η επιλογή του κατωφλίου δεν θεμελιώνεται από την εκτίμηση επιπτώσεων και ορισμένα κράτη μέλη ενδέχεται να μην διαθέτουν σταθμούς που να καλύπτονται από τον κανονισμό. Αφετέρου, ο υπολογισμός του κατωφλίου ενδέχεται να μην είναι ορθός σε περιπτώσεις όπου ο σταθμός αποτελεί μέρος, για παράδειγμα, αγοραστικού κέντρου ή χρησιμοποιείται μόνον εποχιακά.
- Όσον αφορά το *δικαίωμα επανόρθωσης*, ανέκυψε ουσιαστικό θέμα σχετικά με την ανάγκη και τις δυνητικές επιπτώσεις της διάταξης αυτής. Το προτεινόμενο άρθρο ενδέχεται να έχει ανεπιθύμητες συνέπειες δεδομένου ότι το αστικό δίκαιο καλύπτει ήδη τον τομέα αυτό.

4.5. Κεφάλαιο V - Άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα

- Ορισμένες αντιπροσωπείες επεσήμαναν ότι το δικαίωμα για μεταφορά *εξοπλισμού μετακίνησης* επί της αμαξοστοιχίας δεν διασφαλίζεται, ενώ αναφέρονται ρητά οι συνοδοί και οι σκύλοι βοηθείας.
- Επιπλέον, αρκετά κράτη μέλη σημείωσαν ότι πρέπει να επανελεγχθεί μια σειρά θεμάτων που αφορούν την ορολογία που χρησιμοποιείται στον παρόντα κανονισμό, σε άλλους σχετικούς με τους τρόπους μεταφοράς και τα δικαιώματα των επιβατών κανονισμούς και στο σχέδιο της Ευρωπαϊκής Πράξης για την Προσβασιμότητα.
- Ορισμένα κράτη μέλη απέρριψαν τη διαγραφή του άρθρου 21 σχετικά με τη δυνατότητα πρόσβασης στον ισχύοντα κανονισμό.

- Όσον αφορά τη *συνδρομή* σε σταθμούς και επί της αμαξοστοιχίας, πολλά κράτη μέλη εκτιμούν ότι η απαίτηση παροχής βοήθειας *καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας* έχει διατυπωθεί κατά τρόπο σήμερα ανεφάρμοστο σε μη επανδρωμένους σταθμούς και τραίνα. Ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν ωστόσο ότι η υποχρέωση παροχής συνδρομής «καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας» θα πρέπει να υπόκειται σε εκ των προτέρων αίτημα του επιβάτη, προκειμένου να μειώνεται η επιπρόσθετη επιβάρυνση. Επιπλέον, η απαίτηση για *εύλογες προσπάθειες* προκειμένου να διασφαλίζεται η κινητικότητα δεν είναι συνεπής προς τη συνδρομή καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας.
- Η αναδιατύπωση όσον αφορά την *αποζημίωση για εξοπλισμό μετακίνησης* θέτει συντακτικό πρόβλημα σχετικά με την «πρόκληση» της απώλειας ή της ζημίας, καθώς και σχετικά με τη σιωπηρή επίπτωση της κατάργησης του χρηματικού ανώτατου ορίου της αποζημίωσης.
- Η εφαρμογή των νέων προτεινόμενων διατάξεων σχετικά με τις *προσωρινές αντικαταστάσεις* εξαρτάται, σύμφωνα με πολλά κράτη μέλη, σε μεγάλο βαθμό από την ερμηνεία.
- Αρκετά κράτη μέλη εκτιμούν ότι η *εκπαίδευση του προσωπικού* είναι δυσανάλογη δεδομένου ότι απαιτεί να καλύπτεται όλο το προσωπικό, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού που δεν έρχεται σε επαφή με άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα.
- Η συμμετοχή *τρίτων προσώπων και οργανισμών* στην εκπαίδευση του προσωπικού κρίνεται ως υπερβολικά περιοριστική και υπερβαίνουσα τα όρια της αναλογικότητας και της επικουρικότητας.

4.6. Κεφάλαιο VI - Ασφάλεια, καταγγελίες και ποιότητα υπηρεσίας

- Σημαντικός αριθμός κρατών μελών αμφισβήτησε έντονα τους μηχανισμούς *καταγγελιών*, ιδίως όσον αφορά τη δημιουργία τεσσάρων διαφορετικών ειδών μηχανισμών για τη διεκπεραίωση καταγγελιών, με διαφορετικούς αποδέκτες, με αποτέλεσμα ο επιβάτης να μην ξέρει σε ποια να απευθυνθεί· τη διατήρηση για μεγάλο χρονικό διάστημα (δύο έτη) δεδομένων σχετικά με τα περιστατικά· το δικαίωμα υποβολής καταγγελίας για μεγάλο χρονικό διάστημα (έξι μήνες)· καθώς και σχετικά με τους πωλητές εισιτηρίων.

- Η απαίτηση για τη θέσπιση *προτύπων ποιότητας των υπηρεσιών* για τους υπευθύνους μικρών σταθμών, με λιγότερους από 10.000 επιβάτες ημερησίως, αναφέρθηκε ως δυσανάλογη. Σημειώθηκε αφετέρου ότι στο τμήμα II του παραρτήματος III προβλέπονται υποχρεώσεις για τους διαχειριστές των υποδομών οι οποίες ωστόσο δεν αναφέρονται στο διατακτικό.

4.7. *Κεφάλαιο VII - Ενημέρωση και επιβολή της εφαρμογής*

- Σε γενικά πλαίσια, μεγάλος αριθμός κρατών μελών επέκρινε την παραπομπή στην Ευρωπαϊκή πράξη για την προσβασιμότητα δεδομένου ότι το κείμενο τελεί υπό διαπραγμάτευση και ο τομέας των μεταφορών έχει θεσπίσει συγκεκριμένους τομεακούς κανόνες, συμπεριλαμβανομένων τεχνικών προδιαγραφών για τη διαλειτουργικότητα.
- Τα περισσότερα κράτη μέλη αμφισβήτησαν ευρέως, για πρακτικούς λόγους, *την παροχή πληροφοριών στο εισιτήριο*, δεδομένου ότι τα εισιτήρια μπορούν να είναι μικρού μεγέθους ή και ανύπαρκτα, δηλαδή ηλεκτρονικά, σε πολλές περιπτώσεις.
- Η *ανά έτος υποβολή εκθέσεων* σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών θεωρήθηκε ότι προκαλεί υπερβολικό διοικητικό φόρτο· ορισμένα κράτη μέλη πρότειναν εκθέσεις ανά διετία. Προτάθηκε επίσης η ιδέα συνδυασμένης έκθεσης για τα δικαιώματα των επιβατών στους διαφόρους τρόπους μεταφοράς προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος.
- ορισμένα κράτη μέλη εκτιμούν ότι *ο ρόλος των πωλητών εισιτηρίων* στο μηχανισμό υποβολής εκθέσεων πρέπει να αναλυθεί περαιτέρω.
- Ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν ότι οι εργασίες των *εθνικών φορέων επιβολής* πρέπει να είναι λεπτομερέστερες όσον αφορά τη δυνατότητα ανάθεσης εργασιών, ή μέρους των, σε άλλο φορέα, και ότι πρέπει να αποσαφηνισθεί περαιτέρω η έναρξη ορισμένων σταδίων, εν αναμονή της συμπλήρωσης του φακέλλου. Επιπλέον, χρειάζεται ευθυγράμμιση της ορολογίας σχετικά με τις παραβάσεις και τα περιστατικά. Τέλος, το χρονοδιάγραμμα διαφόρων προθεσμιών χρήζει επίσης προσεκτικότερης ανάλυσης και συντονισμού, σύμφωνα με ορισμένα κράτη μέλη.

- Όσον αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των εθνικών φορέων επιβολής, ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν ότι ο ρόλος και οι εξουσίες του *επικεφαλής φορέα* πρέπει να αποσαφηνισθούν περαιτέρω, δεδομένου ότι ο εν λόγω επικεφαλής φορέας μπορεί να είναι οργανισμός διαφορετικός από τον Εθνικό φορέα επιβολής. Εξάλλου, τέθηκε το θέμα των επιπτώσεων στους διαφόρους φορείς λόγω της παραπομπής στον κανονισμό για την προστασία των προσωπικών δεδομένων ((ΕΕ) 2016/679).

4.8. *Κεφάλαιο VIII - Τελικές διατάξεις*

- Ορισμένα κράτη μέλη έκριναν ότι ο μηχανισμός για τις *κυρώσεις*, ιδίως οι διάφορες παραπομπές σε διαφόρους εθνικούς φορείς υποβολής, προκαλεί σύγχυση και επικαλύψεις.
- Όσον αφορά τις *κατ' εξουσιοδότηση πράξεις*, ορισμένα κράτη μέλη δεν υποστήριξαν την ευρεία εκχώρηση εξουσιών στην Επιτροπή.
- Αναφορικά με την *ημερομηνία εφαρμογής* του κανονισμού, είναι προφανές ότι η σχεδόν άμεση θέση σε ισχύ δεν επαρκεί για την προσαρμογή των εθνικών συστημάτων. Αρκετά κράτη μέλη έκριναν ότι είναι σημαντικό να προβλεφθεί μεγαλύτερη περίοδος σταδιακής εφαρμογής, για παράδειγμα δύο έτη.

4.9. *Παραρτήματα*

- Όσον αφορά το *Παράρτημα II*, μεγάλος αριθμός κρατών μελών απέρριψε τις παραπομπές στην Ευρωπαϊκή πράξη περί προσβασιμότητας. Οι απόψεις σχετικά με τον ρόλο των πωλητών εισιτηρίων ποικίλλουν και χρειάζονται βαθύτερη ανάλυση.
- Το *Παράρτημα III* κρίθηκε περίπλοκο δεδομένου ότι προκαλεί γραφειοκρατικό φόρτο χωρίς σαφή προστιθέμενη αξία και απαιτεί κριτική ανάλυση.

Σημαντικός αριθμός κρατών μελών επέμεινε ότι είναι αναγκαίο να επεξηγηθούν περαιτέρω και να βελτιωθούν οι διατάξεις του σχεδίου κανονισμού, ιδίως προκειμένου να συνδεθούν καλύτερα με τους στόχους της πρότασης.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Προεδρία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πρώτη εξέταση της πρότασης σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών θα αποτελέσει καλή βάση για τη μελλοντική επεξεργασία του κειμένου. Τα κράτη μέλη τόνισαν σημαντικό αριθμό θεμάτων που χρήζουν μεγαλύτερης προσοχής. Τα θέματα αυτά κυμαίνονται από επιλογές πολιτικής έως τις πολλές πρακτικές επιπτώσεις τόσο για τους ιδιωτικούς όσο και για τους δημόσιους φορείς, καθώς και για τους επιβάτες. Φαίνονται εξάλλου απαραίτητες ορισμένες τεχνικές συντακτικές αλλαγές και συνεπαγόμενες τροποποιήσεις.

Η βουλγαρική προεδρία κρίνει ότι η διαμόρφωση ικανοποιητικού συμβιβασμού σχετικά με την πρόταση θα απαιτούσε ένα επίπεδο διαπραγματευτικών πόρων το οποίο δεν είναι επί του παρόντος διαθέσιμο λόγω άλλων πολιτικών προτεραιοτήτων. Οι εργασίες αυτές θα πρέπει να διεξαχθούν κατά πάσα πιθανότητα από μελλοντικές προεδρίες.
