Europeiska unionens råd

Bryssel den 17 maj 2019
(OR. en)

9333/19

Interinstitutionellt ärende:
2017/0237 (COD)

TRANS 336
CONSOM 167
CODEC 1090

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Föreg. dok. nr:	8856/1/19 REV 1
Komm. dok. nr:	ST 12442/17 + ADD 1
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer – Lägesrapport

I. INLEDNING

Kommissionen förelade Europaparlamentet och rådet ovannämnda förslag den 27 september 2017. Förslaget lades fram med användning av omarbetningstekniken.

Kommissionens främsta skäl till att lägga 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 tillgången till och informationen om den så kallade *direktbiljetten*.

II. ARBETET I ÖVRIGA INSTITUTIONER

Europaparlamentet utsåg utskottet för transport och turism till ansvarigt utskott för detta förslag och Bogusław LIBERADZKI (S&D, PL) till föredragande. Utskottet för rättsliga frågor antog den 28 februari 2018 ett yttrande om omarbetningstekniken, och utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd antog den 5 juni 2018 ett yttrande 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 18 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.

III. 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 transportrådets möte den 7 juni 2018 (dok. 8721/18). En andra lägesrapport lades fram vid transportrådets möte den 3 december 2018 (dok. 14277/18).

IV. ARBETET MED ETT KOMPROMISSFÖRSLAG

Granskningen artikel för artikel fortsatte under våren 2019, nämligen den 11 och 22 mars och den 1 april 2019. Som uppföljning av detta arbete utarbetade ordförandeskapet ett kompromissförslag (dok. 8673/19) som behandlades den 14 maj 2019 i arbetsgruppen för landtransporter.

Danmark och Förenade kungariket har lämnat in en parlamentsreservation mot förslaget. Samtliga medlemsstater vidhåller granskningsreservationer mot ordförandeskapets kompromissförslag. Kommissionen vidhåller en allmän reservation.

V. SLUTSATSER

På grundval av det arbete som hittills har utförts drar ordförandeskapet följande slutsatser:

1. Medlemsstaterna instämmer i stort sett med de flesta målen i förordningsförslaget, men det finns ett antal praktiska detaljer som måste granskas mot bakgrund av den verklighet som råder inom sektorn och för att tågresenärer ska få lämpligt skydd.

2. Anpassningar kan bli nödvändiga i synnerhet

   - i de fall då medlemsstaterna redan har tillämpat de undantag som medges enligt den gällande förordningen; plötsliga förändringar av de rättsliga kraven skulle kunna få stora oönskade konsekvenser i förbindelserna mellan de offentliga myndigheterna och järnvägsföretagen, särskilt i situationer som involverar allmän trafikplikt,

   - på grund av stads-, förorts- och regionaltrafiken särskilda karaktär, oavsett om den är nationell eller gränsöverskridande; flera medlemsstater anser därför att de bör tillåtas att undanta dessa tjänster från ett antal krav som har utformats för att skydda passagerare som reser långa sträckor,

- i ett antal fall där kraven verkar vara alltför föreskrivande; dessa krav omfattar bland annat stöd till passagerare med funktionshinder och nedsatt rörlighet i obemannade stationer och tåg, proportionell behandling av biljettutfärdare och researrangörer, praktiska arrangemang för att ta emot klagomål, tjänstekvalitetsnormer och rapporteringsskyldigheter som är proportionerliga och som överensstämmer med marknadsöppningen, och utbildning av personal.

3. Ordförandeskapet anser att den första kompromisstexten utgör ett viktigt steg mot en kompromiss, men ytterligare förberedande arbete återstår.

Mot bakgrund av ovanstående uppmanas Coreper och rådet att notera denna lägesrapport om arbetet med den föreslagna översynen av förordningen om rättigheter för tågresenärer.