



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 19 януари 2021 г.
(OR. en)

Междуинституционално досие:
2017/0237(COD)

12262/20
ADD 1

TRANS 486
CONSUM 179
CODEC 1056

ПРОЕКТ ЗА ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

Относно: Позиция на Съвета на първо четене с оглед на приемането на
РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно
правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен
транспорт (преработен текст)
– Проект за изложение на мотивите на Съвета

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 27 септември 2017 г. Европейската комисия прие предложение за преработване на Регламента на Европейския парламент и на Съвета относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.
2. Основните причини Комисията да представи преработения текст е да се намерят решения на някои констатирани проблеми, свързани по-конкретно със случаи на непреодолима сила, използването на изключения, правата на лицата с увреждания и намалена подвижност, както и наличността на т.нар. директни билети и информацията за тях.
3. Съветът (Транспорт, телекомуникации и енергетика) постигна съгласие по общ подход на 2 декември 2019 г.
4. Европейският парламент прие позицията си на първо четене на 15 ноември 2018 г.
5. Между януари и октомври 2020 г. се проведе преговори между Европейския парламент, Съвета и Комисията с оглед постигането на споразумение по предложението. На четвъртата тристранна среща на 1 октомври беше постигнато предварително споразумение, което беше одобрено от Комитета на постоянните представители на 21 октомври 2020 г.
6. Комисията по транспорт и туризъм (TRAN) на Европейския парламент потвърди политическото споразумение на 29 октомври 2020 г.
7. В хода на работата си Съветът взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 18 януари 2018 г. Европейският комитет на регионите реши да не представя становище.
8. Като се има предвид това споразумение и след редакция от юрист-лингвистите, Съветът по селско стопанство и рибарство се приканва да приеме, на заседанието си на 25 януари 2021 г., позицията на Съвета на първо четене в съответствие с обикновената законодателна процедура, определена в член 294 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

II. ЦЕЛ

9. Общата цел на предложението е да се укрепят правата на пътниците, използващи железопътен транспорт, чрез по-добра защита на пътуващите с влак в случай на закъснение, отмяна или дискриминация и да се намали тежестта за железопътните предприятия в конкретни случаи, по-специално във връзка със закъснения, причинени от външни фактори и извън контрола на железопътните предприятия (непреодолима сила).
10. Пътниците, използващи железопътен транспорт, следва да бъдат изцяло защитени, независимо къде пътуват в ЕС. С регламента се определят гаранции за адекватна информация за пътниците и значително се подобряват правата на пътниците с увреждания или намалена подвижност.
11. Въз основа на предложението на Комисията Съветът е съгласен да бъдат включени нови разпоредби, за да се вземат предвид нови положения. Съветът надхвърли заложеното в предложението на Комисията, като постигна съгласие и по преразглеждането или добавянето на разпоредби, свързани с: оборудването на подвижния състав с места за превоз на велосипеди, пренасочването, въвеждането на задължение, свързано с директните билети, съкращаването на сроковете за предварително уведомяване за лицата с намалена подвижност (ЛНП) и допълнителното изясняване на механизма за разглеждане на жалби.

III. АНАЛИЗ НА ПОЗИЦИЯТА НА СЪВЕТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

12. Компромисът, отразен в позицията на Съвета на първо четене, съдържа следните основни елементи:

a) *Непреодолима сила*

13. Позицията на Съвета коригира клаузата за непреодолима сила с оглед да се гарантират равни условия и последователност в сравнение с подобни клаузи за други видове транспорт. Първоначално тя беше ограничена до екстремни метеорологични условия и големи природни бедствия. Като се имат предвид последните събития и с оглед на избухването на COVID-19, позицията на Съвета въвежда като извънредно обстоятелство „сериозни рискове за общественото здраве“ и включва в понятието непреодолима сила и други събития като терористични нападения или мерки за правоприлагане.
14. Съгласно позицията на Съвета в случай на непреодолима сила операторите ще бъдат освободени само от плащането на обезщетението, но ще продължат да дължат други възстановявания на разходи.

б) Използване на изключения

15. Съветът се съгласява новите правила да влязат в сила след 24 месеца, за да се даде възможност на операторите и органите да се подготвят за плавен преход. Тъй като в държавите членки все още са налице различни равнища на развитие на железопътната инфраструктура и услуги, Съветът счита, че е важно да се позволят специфични изключения, за да се даде повече време на държавите членки да приведат в действие конкретни аспекти.
16. Позицията на Съвета дава възможност за окончателно удължаване с пет години на действащите дерогации за вътрешните железопътни услуги за онези държави членки, които се ползват от тези дерогации. Държавите членки могат също да решат, при определени обстоятелства и за неопределен период от време, да освободят частично трансграничните регионални, градски и крайградски услуги. Държавите членки обаче не могат да освобождават трансграничните услуги от задълженията във връзка с правата на ЛНП, превоза на велосипеди и разпоредбите относно директните билети и пренасочването.

в) Права на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност

17. Съветът се съгласява да се приведат в съответствие правата на лицата с намалена подвижност в настоящия регламент и да се осигури съгласуваност с други правни инструменти, по-специално Европейския акт за достъпността (Директива 2019/882/ЕС за изискванията за достъпност на продукти и услуги) и Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания. Държавите членки повече няма да могат да допускат изключения от предоставянето на помощ и обезщетение за повреда на оборудване за придвижване. Като цяло процедурите за ЛНП, пътуващи с влак, бяха опростени, изяснени и станаха по-малко обременяващи, за да се гарантира по-добра услуга за ЛНП.
18. Искането за помощ в гарите ще трябва да бъде изпратено най-късно 24 часа преди пътуването вместо сегашните 48 часа, и то без допълнителни разходи; същевременно, държавите членки могат да разрешат до 30 юни 2026 г. този срок да бъде удължен до 36 часа. При липса на предварително уведомление, но при наличие на обучен персонал на гарата, се предоставя помощ, за да се подпомогне качването на влака или слизането от него. Когато се изисква придружаващо лице, това лице пътува безплатно, а на ЛНП с куче водач се предоставят гаранции, че животното може да пътува с него.

г) *Оборудване на подвижния състав с места за превоз на велосипеди*

19. Съветът се съгласява с общия принцип, че превозването на велосипеди във влака следва да бъде възможно. Целта по правило е във всяка влакова композиция да има най-малко четири места за велосипеди. Държавите членки могат да решат да надхвърлят този брой, но в случай че влаковата композиция има по-малко от четири места за велосипеди, това следва да бъде обосновано от специални обстоятелства. Само в конкретни и обосновани случаи железопътното предприятие може допълнително да ограничи това право, по-специално във връзка с ограничения на капацитета в пиковите часове или когато подвижният състав не е адаптиран. Железопътното предприятие може, когато е целесъобразно, да начислява разумна такса.
20. Когато поръчват нов подвижен състав или извършват значително модернизиране на съществуващия подвижен състав, железопътните предприятия са задължени да осигурят места за велосипеди. Железопътното предприятие също така публикува информация за наличието на тези места за велосипеди. Специалните процедури за възлагане на обществени поръчки за осигуряване на места за велосипеди в подвижния състав ще се ползват от 48-месечен преходен период.

д) *Директни билети*

21. Съветът е съгласен със задължението да се предлагат директни билети за услуги, които се извършват от едно-единствено железопътно предприятие: за международни услуги и услуги на дълги разстояния, считано от датата на прилагане, а след пет години и за регионални услуги. Това означава, че когато такова пътуване се състои от различни части, комбинацията от всички части се счита за един билет. Когато железопътно предприятие не отговаря на условията за едно-единствено предприятие, то полага всички разумни усилия да предложи директни билети, включително посредством добро сътрудничество между железопътните предприятия.
22. Когато търговците на дребно обединяват билети по своя инициатива и пътникът е закупил билета в една търговска сделка и не е бил информиран, че това не е директен билет, търговците на дребно ще носят по-голяма отговорност в случай на проблеми при пътуването.

е) *Право на самостоятелно пренасочване*

23. Съветът се съгласява да се съкрати до 100 минути срокът, след който пътниците имат право сами да организират пренасочването, ако железопътното предприятие не съобщи на пътниците възможностите за пренасочване. Железопътното предприятие също така осигурява възстановяването на разходите за самоорганизирано пренасочване в случай на непреодолима сила.

ж) *Информация в реално време за пътуването и трафика*

24. Съветът се съгласява с положението информацията в реално време за трафика и пътуването да се предоставя на други доставчици на услуги. По-добрият и по-лесен достъп до информация за трафика и пътуването ще позволи да се предлагат нови услуги, което създава специфични бизнес възможности и следва да направи железопътния транспорт по-привлекателен за съществуващите и новите клиенти. В специфични случаи държавата членка може да предостави освобождаване за девет години на управителя на инфраструктурата от това задължение; държавите членки обаче трябва да направят преоценка на положението и възможността за предоставяне на информация на всеки две години.

з) *Разглеждане на жалби*

25. Съветът се съгласява да бъде допълнително изяснена процедурата за разглеждане на жалби. Комисията ще трябва да разработи образец за искане на обезщетение и възстановяване на разходите и да гарантира, че тези формуляри са на разположение в достъпен формат за ЛНП. Наред с това се подобрява сътрудничеството между националните органи по правоприлагането, по-специално чрез въвеждането на концепцията и определянето на „водещ орган“ за сложни случаи.

и) *Клауза за недискриминация*

26. Съветът се съгласява да се постанови и поясни в нов член, че е забранена всяка пряка или непряка дискриминация, основана на гражданството на пътника или мястото на установяване на железопътното предприятие, продавача на билети или туроператора в рамките на Съюза.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

27. Позицията на Съвета на първо четене отразява напълно компромиса, постигнат при преговорите между Съвета и Европейския парламент със съдействието на Комисията. Този компромис беше потвърден с писмо от председателя на комисията TRAN на Европейския парламент до председателя на Комитета на постоянните представители (30 октомври 2020 г.). В това писмо председателят на комисията TRAN посочва, че ще препоръча на членовете ѝ, а впоследствие и на пленарното заседание, позицията на първо четене на Съвета да бъде приета без изменения от Парламента на второ четене след проверка от юрист-лингвистите на двете институции.
28. Поради това Съветът счита, че позицията му на първо четене представлява балансиран резултат и че след като бъде приет, преработеният регламент ще допринесе, от една страна, за гарантиране на правата на пътниците, по-специално на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, използващи железопътни услуги, и от друга страна, за ясно определяне на задълженията за железопътните оператори и доставчиците на пътнически услуги.
-