



Consiliul  
Uniunii Europene

Bruxelles, 19 ianuarie 2021  
(OR. en)

---

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

---

**12262/20  
ADD 1**

**TRANS 486  
CONSOM 179  
CODEC 1056**

### **PROIECT DE EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI**

---

Subiect: Poziție în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării  
REGULAMENTULUI PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI  
privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (reformare)  
– Proiect de expunere de motive a Consiliului

---

## I. INTRODUCERE

1. La 27 septembrie 2017, Comisia Europeană a adoptat o propunere de reformare a Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar.
2. Comisia a prezentat reformarea în primul rând pentru a soluționa problemele constatate referitoare mai ales la situațiile de forță majoră, la utilizarea derogărilor, la drepturile persoanelor cu handicap și ale celor cu mobilitate redusă și la disponibilitatea așa-numitelor bilete directe și informațiile despre aceste bilete.
3. Consiliul (Transporturi, Telecomunicații și Energie) a convenit asupra unei abordări generale la 2 decembrie 2019.
4. Parlamentul European și-a adoptat poziția în primă lectură la 15 noiembrie 2018.
5. Între ianuarie și octombrie 2020, au avut loc negocieri între Parlamentul European, Consiliu și Comisie în vederea ajungerii la un acord cu privire la propunere. În cadrul celui de al patrulea trilog din 1 octombrie, s-a ajuns la un acord provizoriu, care a fost aprobat de Comitetul Reprezentanților Permanenți la 21 octombrie 2020.
6. Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European a confirmat acordul politic la 29 octombrie 2020.
7. În cursul lucrărilor sale, Consiliul a ținut seama de avizul Comitetului Economic și Social European din 18 ianuarie 2018. Comitetul European al Regiunilor a decis să nu emită un aviz.
8. În lumina acordului respectiv și în urma reviziei efectuate de experții juriști-lingviști, Consiliul Agricultură și Pescuit din 25 ianuarie 2021 a fost invitat să adopte poziția în primă lectură a Consiliului, în conformitate cu procedura legislativă ordinară prevăzută la articolul 294 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

## **II. OBIECTIV**

9. Obiectivul general al propunerii este de a consolida drepturile călătorilor din transportul feroviar printr-o mai bună protecție a persoanelor care călătoresc cu trenul în caz de întârzieri, anulări sau discriminare și de a reduce sarcina întreprinderilor feroviare în cazuri specifice, în special în ceea ce privește întârzierile cauzate de motive externe și care nu pot fi controlate de întreprinderea feroviară (forță majoră).
10. Călătorii din transportul feroviar ar trebui să fie pe deplin protejați, indiferent de destinația lor în UE. Regulamentul stabilește garanții pentru informarea adecvată a călătorilor și îmbunătățește în mod semnificativ drepturile călătorilor cu handicap sau cu mobilitate redusă (PMR).
11. Pe baza propunerii Comisiei, Consiliul convine să includă noi dispoziții pentru a ține seama de noile evoluții. Consiliul a mers mai departe decât propunerea Comisiei, convenind, de asemenea, asupra unei revizuirii sau adăugând dispoziții referitoare la: echiparea materialului rulant cu spații pentru biciclete, redirectionare, introducerea unei obligații legate de biletele directe, reducerea termenelor de notificare prealabilă pentru PMR, precum și aducând clarificări suplimentare în legătură cu mecanismul de gestionare a plângerilor.

## **III. ANALIZA POZIȚIEI ÎN PRIMĂ LECTURĂ A CONSILIULUI**

12. Compromisul reflectat în poziția în primă lectură a Consiliului cuprinde elementele-cheie prezentate în continuare.

### ***Forța majoră***

13. Poziția Consiliului adaptează clauza de forță majoră în vederea asigurării unor condiții de concurență echitabile și a consecvenței în comparație cu clauzele similare pentru alte moduri de transport. Inițial, aceasta s-a limitat la condiții meteorologice extreme și la dezastre naturale majore. Ținând cont de evoluțiile recente și având în vedere pandemia de COVID-19, poziția Consiliului introduce „riscuri majore pentru sănătatea publică” ca circumstanțe extraordinare și extinde, de asemenea, forța majoră la alte evenimente, cum ar fi atacurile teroriste sau măsurile de asigurare a respectării legii.
14. În caz de forță majoră, poziția Consiliului prevede că operatorii vor fi scutiți doar de plata despăgubirilor, în timp ce alte rambursări ar trebui efectuate în continuare.

**b) Utilizarea derogărilor**

15. Consiliul convine că noile norme vor intra în vigoare după 24 de luni, pentru a permite operatorilor și autorităților să se pregătească pentru o tranziție lină. Întrucât statele membre se confruntă în continuare cu niveluri diferite de dezvoltare a infrastructurii și serviciilor feroviare, Consiliul consideră că este important să se permită derogări specifice pentru a acorda statelor membre mai mult timp pentru a pune în aplicare aspecte specifice.
16. Poziția Consiliului permite o prelungire finală cu cinci ani a derogărilor actuale pentru serviciile de transport feroviar interne pentru acele state membre care au recurs la aceste derogări. De asemenea, statele membre pot decide, în circumstanțe specifice și pentru o perioadă nedeterminată, să acorde derogări parțiale serviciilor transfrontaliere regionale, urbane și suburbane. Cu toate acestea, statele membre nu pot acorda derogări privind drepturile PMR, transportul bicicletelor și dispozițiile privind biletele directe și redirecționarea de la serviciile transfrontaliere.

**c) Drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă**

17. Consiliul convine să alinieze drepturile PMR din prezentul regulament și să asigure coerența cu alte instrumente juridice, în special cu Actul european privind accesibilitatea [Directiva (UE) 2019/882 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor] și cu Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (CRPD). Statele membre nu vor mai putea acorda derogări privind acordarea de asistență și despăgubirile pentru deteriorarea echipamentele de mobilitate. În general, procedurile pentru PMR care călătoresc cu trenul au fost simplificate, clarificate și au devenit mai puțin împovărătoare pentru a asigura servicii mai bune pentru PMR.
18. Cererea de asistență în gări va trebui trimisă doar cu cel puțin 24 de ore înainte de călătorie, în locul celor 48 de ore curente, și fără costuri suplimentare; cu toate acestea, statele membre pot permite, până la 30 iunie 2026, ca această perioadă să fie prelungită până la 36 de ore. În cazul în care nu există o notificare prealabilă, dar personalul instruit este disponibil în gară, se acordă asistență pentru a ajuta la urcarea sau coborârea din tren. În cazul în care este necesar un însoțitor, această persoană călătorește gratuit, iar PMR care utilizează un câine de asistență li se garantează că animalul poate călători cu acestea.

**d) *Echiparea materialului rulant cu spații pentru biciclete***

19. Consiliul este de acord cu principiul general conform căruia transportarea bicicletelor în tren ar trebui să fie posibilă. Obiectivul general este de a avea cel puțin patru locuri pentru biciclete în fiecare compunere a trenului. Statele membre pot decide să depășească acest număr, dar, în cazul în care ar exista mai puțin de patru spații într-o compunere a trenului, acest lucru ar trebui justificat de circumstanțe speciale. Numai în cazuri specifice și justificate o întreprindere feroviară poate restricționa și mai mult acest drept, în special din cauza limitelor de capacitate din timpul orelor de vârf sau în cazul în care materialul rulant nu este adaptat. Întreprinderea feroviară poate, după caz, să perceapă un cost rezonabil.
20. Atunci când comandă material rulant nou sau când efectuează o modernizare semnificativă a materialului rulant existent, întreprinderile feroviare sunt obligate să asigure spațiu pentru biciclete. Întreprinderea feroviară publică, de asemenea, informații privind disponibilitatea acestor spații pentru biciclete. Procedurile specifice de achiziții publice pentru asigurarea spațiilor pentru biciclete în materialul rulant vor beneficia de o perioadă de tranziție de 48 de luni.

**e) *Bilete directe***

21. Consiliul este de acord cu obligația de a oferi bilete directe pentru serviciile care sunt operate de o întreprindere feroviară unică: pentru serviciile internaționale și de lung parcurs începând cu data aplicării și, după cinci ani, pentru serviciile regionale. Aceasta înseamnă că, în cazul în care o astfel de călătorie este compusă din părți diferite, combinarea tuturor părților este considerată un singur bilet. În cazul în care o întreprindere feroviară nu se califică drept întreprindere unică, aceasta depune toate eforturile rezonabile pentru a oferi bilete directe, inclusiv buna cooperare între întreprinderile feroviare.
22. În cazul în care comercianții cu amănuntul grupează bilete din proprie inițiativă și călătorul a cumpărat biletul în cadrul unei singure tranzacții comerciale, fără a fi informat că acesta nu este un bilet direct, comercianților cu amănuntul le va reveni o răspundere sporită în cazul perturbării călătoriei.

**f) Dreptul la organizarea proprie a redirecționării**

23. Consiliul este de acord să se scurteze la 100 de minute perioada după care călătorilor li se permite să organizeze ei înșiși redirecționarea, în cazul în care întreprinderea feroviară nu comunică călătorilor opțiuni de redirecționare. Întreprinderea feroviară asigură, de asemenea, rambursarea costurilor de redirecționare autoorganizată în cazuri de forță majoră.

**g) Informațiile privind traficul și călătoriile în timp real**

24. Consiliul este de acord ca informațiile privind traficul și călătoriile în timp real să fie puse la dispoziția altor furnizori de servicii. Prin permiterea unui acces mai bun și mai ușor la informațiile privind traficul și călătoriile, pot fi oferite noi servicii care creează oportunități de afaceri specifice și care ar trebui să facă transportul feroviar mai atractiv pentru clienții existenți și cei noi. În cazuri specifice, statul membru poate acorda o derogare de nouă ani administratorului infrastructurii; cu toate acestea, o dată la doi ani, statele membre trebuie să reevalueze situația și posibilitatea de a furniza aceste informații.

**h) Gestionarea plângerilor**

25. Consiliul este de acord cu clarificarea suplimentară a procedurii de tratare a plângerilor. Comisia va trebui să elaboreze un model pentru solicitarea de despăgubiri și rambursări și să se asigure că aceste formulare sunt disponibile într-un format accesibil pentru PMR. În plus, cooperarea dintre organismele naționale de aplicare a legii este îmbunătățită, în special prin introducerea conceptului și desemnarea unui „organism principal” pentru cazurile complexe.

**i) Clauza de nediscriminare**

26. Consiliul este de acord să stipuleze și să clarifice într-un nou articol că orice discriminare directă sau indirectă pe baza cetățeniei călătorului sau a locului de stabilire a întreprinderii feroviare, a vânzătorului de legitimații de transport sau a operatorului de turism pe teritoriul Uniunii este interzisă.

#### **IV. CONCLUZIE**

27. Poziția în primă lectură a Consiliului reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns în cadrul negocierilor dintre Consiliu și Parlamentul European, facilitat de Comisie. Acest compromis este confirmat de scrisoarea adresată de președinta Comisiei TRAN a Parlamentului European președintelui Comitetului Reprezentanților Permanenți (30 octombrie 2020). În respectiva scrisoare, președinta Comisiei TRAN menționează că va recomanda membrilor comisiei și, ulterior, plenului, să accepte fără amendamente, în cadrul celei de a doua lecturi a Parlamentului European, poziția în primă lectură a Consiliului, sub rezerva verificării de către experții juriști-lingviști ai ambelor instituții.
28. Prin urmare, Consiliul consideră că poziția sa în primă lectură reprezintă un rezultat echilibrat și că, odată adoptat, regulamentul reformat va contribui la asigurarea, pe de o parte, a drepturilor călătorilor, în special ale persoanelor cu handicap și cu mobilitate redusă care utilizează serviciile feroviare, și, pe de altă parte, la stabilirea clară a obligațiilor pentru operatorii feroviari și furnizorii de servicii de călătorie.
-