



Brussel·les, 2.2.2021
COM (2021) 40 final

2017/0237 (COD)

**COMUNICACIÓ DE LA COMISSIÓ
AL PARLAMENT EUROPEU**

de conformitat amb l'article 6, apartat 6, del Tractat de Funcionament de la Unió Europea

pel que fa a la

posició del Consell sobre la refosa del Reglament (CE) núm. 1371/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els drets i les obligacions dels viatgers ferroviaris

(Text amb rellevància per a l'EEE)

**COMUNICACIÓ DE LA COMISSIÓ
AL PARLAMENT EUROPEU**

de conformitat amb l'article 6, apartat 6, del Tractat de Funcionament de la Unió Europea

pel que fa al

posició del Consell sobre la refosa del Reglament (CE) núm. 1371/2007 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els drets i obligacions dels viatgers ferroviaris

(Text amb rellevància per a l'EEE)

1. ANTECEDENTS

Data de la tramesa de la proposta al Parlament Europeu i al Consell (document COM (2017) 548 final - 2017/0237 (COD):	27/09/2017
Data del dictamen del Comitè Econòmic i Social	18/01/2018
Data de la posició del Parlament Europeu, primera lectura:	15/11/2018
Data de la tramesa de la proposta modificada:	No escau.
Data d'adopció de la posició del Consell:	25/01/2021

2. OBJECTIU DE LA PROPOSTA DE LA COMISSIÓ

La Comissió no va proposar una revisió completa, sinó una refosa del Reglament sobre drets dels viatgers ferroviaris per tal d'assolir una adopció ràpida d'aquestes parts essencials:

Exempcions: la proposta legislativa volia (a) avançar la caducitat de les exempcions per als serveis nacionals (segons les normes aplicables a hores d'ara, haurien d'acabar el 2024); i (b) que els serveis transfronterers urbans, suburbans i regionals els cobris sempre el Reglament.

Bitllets combinats: d'acord amb el quart paquet ferroviari, que deixa als Estats membres la decisió si volen imposar normes més estrictes sobre la venda de bitllets combinats, i preveu que la Comissió supervisi l'evolució del mercat que hi és relacionada fins al 2022, la proposta de refosa només es va centrar en la millora del dret a la informació dels viatgers. Quan no s'informava correctament als passatgers que només havien comprat bitllets separats, aquests bitllets s'havien de considerar com un bitllet combinat que permetia una protecció integral en cas d'alteracions del viatge.

Clàusula de força major: abans d'una sentència del TJUE de 2013¹, les parts interessades solien entendre que el Reglament contenia una clàusula de força major que eximia els transportistes de la indemnització. Després de la sentència, les empreses ferroviàries es van sentir discriminades en comparació amb altres operadors de transport que es beneficien d'exempcions per força major.

¹ Cas C-509/11, ÖBB-Personenverkehr, apartats 38-42.

Per tant, la Comissió va proposar introduir aquesta disposició amb un abast limitat, que comprendria tant les condicions meteorològiques extremes com els grans desastres naturals. La proposta legislativa tenia per objecte assegurar la igualtat de condicions, l'equitat jurídica, la proporcionalitat i la coherència amb altres modes de transport.

Persones amb discapacitat i persones amb mobilitat reduïda: d'acord amb els compromisos adquirits en virtut de la Convenció de les Nacions Unides sobre els drets de les persones amb discapacitat, la proposta legislativa tenia per objecte garantir que els estats membres ja no poguessin eximir la disposició de assistència i compensació per causa dels danys als equips de mobilitat. La informació cal fornir-la en formats accessibles d'acord amb els requisits proposats a la l'Acte europeu d'accessibilitat². El personal ferroviari haurà de formar-se en conseqüència. Això contribuiria a fer més inclusius els viatges en ferrocarril.

Atès que els colegisladors no van seguir les normes establertes per als procediments de refosa i van proposar un seguit de modificacions sobre disposicions que la proposta legislativa no incloïa, l'objectiu inicial de la Comissió d'assolir una ràpida adopció de diverses disposicions principals ja no era realista. Per tant, durant les negociacions, la Comissió va donar suport als colegisladors a la recerca de solucions que poguessin incentivar el desenvolupament de serveis ferroviaris de viatgers, incloent-hi el mercat de la venda de bitllets. La Comissió sobretot va centrar els esforços en la introducció d'una obligació relacionada amb els bitllets combinats, el forniment d'informació en temps real, el dret de redirigir el propi recorregut, el transport de bicicletes a bord del tren, la reducció dels terminis de notificació prèvia per a les persones amb mobilitat reduïda i l'aclariment del mecanisme de tramitació de reclamacions.

3. COMENTARIS SOBRE LA POSICIÓ DEL CONSELL

La posició del Consell en primera lectura, adoptada el 25 de gener de 2021, dona suport a l'objectiu principal de la proposta de la Comissió, és a dir, garantir una millora general dels drets dels passatgers, alhora que garanteix un equilibri adequat entre els interessos dels viatgers i els de la indústria ferroviària. Les principals millores del marc legislatiu actual són aquestes:

(1) Informació sobre el trànsit i els viatges en temps real

El Consell està d'acord amb el Parlament Europeu i amb la Comissió que els administradors d'infraestructures i les empreses ferroviàries haurien de fornir informació sobre el trànsit i els viatges en temps real a altres participants de la cadena de serveis ferroviaris (és a dir, a altres empreses ferroviàries, caps d'estacions, venedors de bitllets i operadors turístics). Si tècnicament no és viable que un administrador d'infraestructures distribueixi dades en temps real a cap entitat, l'estat membre respectiu podria aplicar una exempció per a un període màxim de nou anys i haurà de tornar a avaluar la situació cada dos anys. En aquest sentit, l'estat membre ha d'informar la Comissió sobre els motius de l'exempció i sobre les mesures preses o previstes per esmenar la situació.

La Comissió celebra la introducció d'aquesta disposició. Permetria evitar qualsevol discriminació entre passatgers, que ara disposarien del mateix nivell de qualitat i d'informació en temps real, independentment de si van comprar el bitllet directament al transportista ferroviari o a una empresa intermediària. A més a més, l'accés a la informació sobre viatges i al funcionament dels sistemes de reserva permetria als venedors de bitllets i als operadors turístics desenvolupar productes de venda de bitllets més innovadors, cosa que impulsaria la dinàmica del mercat de venda de bitllets ferroviaris.

(2) Bitllets combinats

Les "empreses úniques" que ofereixen serveis ferroviaris nacionals i regionals de llarga distància

²

Directiva 2019/882 sobre els requisits d'accessibilitat per a productes i serveis.

faran aquests serveis com a "bitllet combinat", cosa que aportarà una major protecció dels viatgers en cas d'alteracions del viatge. S'entén com a "empresa única" no tan sols les empreses individuals, sinó també les persones jurídiques separades, que siguin interrelacionades segons un criteri de propietat del 100%.

La Comissió lamenta que, en aquesta etapa del desenvolupament del mercat ferroviari, no fos possible establir que la "empresa única" s'ha de definir en relació amb el criteri de "control i influència decisiva". No obstant això, atès que el compromís assolit ja va més enllà del contingut de la proposta legislativa i suposa un pas positiu endavant per garantir la protecció dels viatgers, la Comissió celebra la nova obligació de les "empreses úniques" d'oferir bitllets combinats per als seus serveis ferroviaris.

(3) Agrupació de bitllets per iniciativa pròpia dels minoristes

Quan els venedors de bitllets o els operadors turístics agrupen els bitllets per iniciativa pròpia i el viatger que va comprar serveis ferroviaris de connexió en una sola transacció comercial no va ser informat que no es tractava d'un bitllet combinat, el minorista estarà subjecte a una responsabilitat major en cas d'alteracions del viatge.

Aquesta disposició asseguraria que la millora de l'oferta d'opcions de viatge comportés uns serveis de connexió realistes per als viatgers. La Comissió celebra la possibilitat que els venedors de bitllets i els operadors turístics no estiguin obligats a vendre només productes que ja ofereixen empreses ferroviàries.

(4) Dret a redirigir el propi recorregut

Segons aquesta nova disposició, si l'empresa ferroviària no ofereix una solució per a la redirecció o la continuació del viatge en un termini de 100 minuts a partir de la alteració del viatge, el viatger té dret a agafar un transport públic alternatiu (ferroviari o d'autobús) i a ser reemborsat pel transportista inicial pel cost necessari, adequat i raonable del bitllet alternatiu.

La Comissió celebra aquesta norma, ja que proporcionaria incentius addicionals a les empreses ferroviàries per oferir solucions oportunes, de manera que el viatger pugui arribar a la destinació final. Aquesta disposició també pot dur a una major cooperació entre transportistes.

(5) Notificacions prèvies per a les persones amb mobilitat reduïda

La Comissió celebra la norma segons la qual les persones amb discapacitat i les persones amb mobilitat reduïda presentaran en el futur les seves sol·licituds d'assistència en un termini de 24 hores, en lloc de les 48 hores actuals. Si un estat membre decideix aplicar, fins al 30 de juny de 2026, notificacions prèvies en un termini de 36 hores, hauria d'informar la Comissió sobre els motius i les mesures adoptades sobre això.

(6) Transport de bicicletes a bord del tren

La Comissió celebra la norma que, a partir del 2025, els procediments de contractació de material rodant nou i les grans obres de manteniment dels trens en circulació inclouen requisits per a espais reservats per al transport de bicicletes. Les empreses ferroviàries haurien d'establir el nombre adequat d'espais reservats per a bicicletes després de fer consultes públiques. Aquests no haurien de ser, en principi, inferiors a quatre. Els estats membres tindrien la possibilitat de sol·licitar un nombre superior (de quatre) d'espais reservats per al transport de bicicletes. Aquesta disposició donaria suport a solucions de viatges multimodals i ecològiques. És particularment positiu que la disposició seria obligatòria, fins i tot per als serveis regionals exempts.

(7) Tramitació de reclamacions

La Comissió celebra els aclariments introduïts al mecanisme de tramitació de reclamacions, incloent-hi la disposició sobre la cooperació entre els òrgans nacionals d'aplicació i la designació d'un "òrgan rector" per a casos complexos. Al costat de tots els transportistes ferroviaris, els caps d'estacions de les grans estacions ara també haurien d'establir un mecanisme de tramitació de reclamacions. La Comissió també està d'acord amb desenvolupar un formulari de compensació i reemborsament a escala de la UE, que hauria de ser en un format accessible per als viatgers amb mobilitat reduïda.

(8) Clàusula de força major

La Comissió va proposar una clàusula de "força major" limitada a les condicions meteorològiques extremes i als grans desastres naturals. No obstant això, el brot de Covid-19 ha demostrat que també "els principals riscos per a la salut pública" s'han de considerar circumstàncies extraordinàries. La Comissió pot acordar que altres fets (per exemple, atacs terroristes o mesures aplicades pels cossos de seguretat) podrien alliberar també els transportistes ferroviaris de la responsabilitat de pagar indemnitzacions en cas de retards, connexions perdudes i cancel·lacions. La clàusula de "força major" proposada estableix en termes clars que els transportistes només serien dispensats del pagament d'una indemnització (mentre que altres drets econòmics dels viatgers no es veuran afectats). Tenint en compte diversos casos judicials relacionats amb els drets dels viatgers aeris en "circumstàncies extraordinàries", la Comissió celebra l'aclariment que les vagues del personal del transportista o els actes atribuïbles a altres empreses ferroviàries que fan servir la mateixa infraestructura i, també, als caps d'estació i als administradors d'infraestructures, no poden considerar-se "circumstàncies extraordinàries".

(9) Exempcions i aplicabilitat

La Comissió lamenta que les noves normes s'apliquin després d'un període de transició general de 24 mesos. La disposició relacionada amb els procediments de contractació, que haurien d'assegurar espais dedicats al transport de bicicletes, s'aplicaria després d'un període de transició de 48 mesos. La Comissió, així i tot, pren nota que, segons la indústria ferroviària, cal un període de transició per posar en marxa les mesures preparatòries relacionades amb les noves normes.

La Comissió té reserves sobre la possibilitat de (a) perllongar per cinc anys les exempcions aplicables actualment als serveis ferroviaris nacionals; i (b) d'eximir sense limitació de temps els serveis regionals transfronterers i, també, els serveis transfronterers urbans i suburbans. No obstant això, la situació creada mitjançant l'exempció d'aquests serveis es veuria mitigada pel que segueix:

- Les exempcions als serveis nacionals de llarga distància es restringirien: (i) només als onze estats membres que actualment apliquen aquestes exempcions; (ii) per un període no superior a cinc anys després de l'expiració de les exempcions aplicables ara per ara; i (iii) tot i que es mantindran aplicables totes les disposicions del Reglament, tan sols es podrien eximir cinc disposicions (percebudes com les més oneroses econòmicament);

- Exempcions als serveis urbans, suburbans i regionals: la proposta legislativa volia garantir que els serveis ferroviaris transfronterers no es poguessin eximir. Això no es va poder aconseguir, però almenys ara seran obligatòries més disposicions, si els estats membres, seguint el principi de subsidiarietat, decidissin eximir aquests serveis del Reglament.

Pel que fa als serveis regionals, la Comissió valora el fet que s'hagin inclòs altres disposicions addicionals com a obligatòries. Es tracta de totes les disposicions establertes al capítol V sobre protecció de persones amb mobilitat reduïda i el dret al transport de bicicletes. A més, les disposicions importants sobre bitllets combinats i la redirecció del propi recorregut es troben també entre les disposicions obligatòries, tot i que els estats membres tindrien la

possibilitat d'ajornar aquesta aplicació obligatòria cinc anys enllà de la data d'aplicació de les noves normes.

Tal com fins ara, els estats membres que decideixen eximir els serveis urbans, suburbans i regionals del Reglament podrien fer-ho sense limitacions de temps.

4. CONCLUSIÓ

La Comissió considera que les noves normes llistades anteriorment augmenten el nivell global de protecció dels viatgers ferroviaris alhora que garanteixen un equilibri adequat amb les necessitats de la indústria ferroviària, en particular pel que fa a la possibilitat d'eximir les empreses ferroviàries de la responsabilitat del pagament d'una indemnització en els casos en què el transportista no podia ni prevenir ni evitar les conseqüències de les "circumstàncies extraordinàries".

Amb esperit de compromís, la Comissió pot acceptar la solució trobada per a l'exempció de determinats serveis ferroviaris de les normes del Reglament i dels períodes de transició previstos. La Comissió accepta la posició adoptada pel Consell, cosa que permet al Parlament Europeu adoptar el text final en segona lectura. De fet, les noves disposicions proposades comportarien una millora en comparació amb el marc vigent dels drets dels viatgers ferroviaris. També s'espera que aquestes normes incentivin una nova dinàmica al mercat de la venda de bitllets ferroviaris, en particular permetent que els bitllets nous i més innovadors s'agrupin i s'ofereixin als passatgers. A més a més, les disposicions poden augmentar la cooperació de les companyies de transport, atenent el dret dels nous viatgers de redirigir el propi recorregut. Els resultats assolits poden proposar algunes solucions profitoses i prendre's en consideració en l'avaluació en curs del marc legislatiu dels drets dels viatgers aplicable a altres modes de transport.

Traducció de l'anglès: EVF

