



Bruxelles, 15 novembre 2018  
(OR. en)

14277/18

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2017/0237(COD)**

---

---

**TRANS 543  
CODEC 2000  
CONSOM 317**

## **RELAZIONE**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. prec.:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
n. doc. Comm.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione) – Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori

---

### **1. INTRODUZIONE**

La Commissione ha trasmesso la proposta in oggetto al Parlamento europeo e al Consiglio il 27 settembre 2017. La proposta è presentata ricorrendo alla tecnica della rifusione.

La Commissione propone questa revisione principalmente per affrontare i problemi riscontrati segnatamente per quanto riguarda situazioni di *forza maggiore*, il ricorso a deroghe, i diritti delle persone con disabilità e a mobilità ridotta, nonché la disponibilità dei cosiddetti *biglietti globali* e le informazioni su tali biglietti.

## **2. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI**

Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione responsabile dell'esame della proposta e Bogusław LIBERADZKI (SD, PL) quale relatore. La commissione giuridica (JURI) ha adottato un parere sulla tecnica della rifusione, datato 28 febbraio 2018, e la commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori (IMCO) ha adottato il suo parere sul contenuto della proposta, datato 5 giugno 2018.

La commissione TRAN ha votato la propria relazione il 9 ottobre 2018. Il 15 novembre 2018, in seduta plenaria, il Parlamento ha votato la relazione e l'ha adottata in qualità di posizione in prima lettura.

Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il suo parere sulla proposta nella 531<sup>a</sup> sessione plenaria, il 18 gennaio 2018. Il Comitato europeo delle regioni ha deciso di non esprimere un parere.

Il gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione ha formulato un parere sul ricorso alla tecnica della rifusione il 19 febbraio 2018.

## **3. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO E DEI SUOI ORGANI PREPARATORI**

Il Gruppo "Trasporti terrestri" ha avviato i lavori sulla proposta il 29 settembre 2017 con una presentazione generale della stessa proposta. Il 5 ottobre 2017 è stata analizzata la valutazione d'impatto. La proposta era stata presentata, per informazione, anche al Gruppo "Protezione e informazione dei consumatori".

Il 5 dicembre 2017 il Consiglio (TTE, Trasporti) è stato informato, tra le "*Varie*", dei risultati intermedi del primo esame della proposta (doc. 14637/17).

Il suddetto è stato completato nella primavera del 2018 e il 7 giugno 2018 è stata presentata al Consiglio TTE (Trasporti) una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori (doc. 8721/18).

#### **4. LAVORI VERSO UN TESTO DI COMPROMESSO**

Il 25 ottobre 2018 la presidenza ha presentato, per esame, una prima proposta di compromesso relativa ai capi I II e III. Nell'allegato della presente relazione figura un testo provvisorio dei lavori in corso (doc. 13760/18 ADD 1).

Il principale obiettivo della presidenza era far progredire le discussioni su questi tre capi e finalizzare il più possibile i lavori su questi articoli. In linea di massima le delegazioni hanno accolto con favore gli sforzi profusi dalla presidenza sui primi tre capi. Al riguardo sono stati fatti progressi, e si forniscono di conseguenza orientamenti per le future discussioni.

Una serie di delegazioni ha espresso riserve d'esame su determinate parti del testo di compromesso della presidenza, mentre altre delegazioni hanno mantenuto le proprie riserve sulla proposta iniziale.

Le preoccupazioni relative alle principali questioni in sospeso e altre osservazioni formulate dagli Stati membri nel corso delle discussioni sono riportate in generale di seguito, capo per capo. L'obiettivo è fornire orientamenti e facilitare i successivi lavori volti a definire la posizione finale del Consiglio sul regolamento in questione.

##### **4.1. Capo I**

###### **a) Oggetto (Articolo 1)**

Alcuni Stati membri hanno chiesto che l'ambito di applicazione indichi chiaramente che il regolamento prevede un livello minimo di tutela, consentendo la possibilità di una tutela più rigorosa dei diritti dei passeggeri. Alcuni Stati membri hanno rammentato che la terminologia relativa alle persone con disabilità o a mobilità ridotta deve essere allineata con i risultati dell'atto sull'accessibilità, i cui negoziati tra Consiglio e Parlamento europeo erano in corso al momento delle discussioni (si veda anche l'articolo 2).

## **b) Ambito di applicazione (articolo 2)**

Una serie di Stati membri ha accolto con favore il testo di compromesso della presidenza quale passo nella giusta direzione nella misura in cui chiarisce che i servizi transfrontalieri all'interno dell'Unione possono essere esonerati dall'applicazione del regolamento. Ciononostante, per quanto concerne l'ambito di applicazione di cui al paragrafo 1, gli Stati membri continuano ad avere pareri divergenti; la proposta di uno Stato membro di escludere tutti i trasporti nazionali è stata respinta da alcuni Stati membri.

Alcuni Stati membri hanno espresso dubbi quanto all'attuazione dei requisiti prescritti segnatamente come "... *adeguatamente garantiti* ..." e "... *parte significativa* ...", nonché sull'applicazione del capo V a tutti i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri che non possono essere esonerati dall'applicazione del regolamento. Una serie di Stati membri si è opposta alla soppressione del vecchio paragrafo 4, dal momento che in alcuni casi la deroga è già accordata, partendo dal presupposto che possa essere rinnovata. Inoltre, alcuni Stati membri hanno chiesto che non vi sia alcun riferimento incrociato all'atto sull'accessibilità, dal momento che l'esito di tali lavori non è ancora noto (si veda anche l'articolo 1).

Uno Stato membro ha chiesto che i servizi prestati esclusivamente per interessi storici o turistici possano essere esonerati dall'applicazione del regolamento.

## **c) Definizioni (Articolo 3)**

Sebbene il testo di compromesso della presidenza abbia consentito di registrare progressi nelle discussioni relative alle definizioni, è chiaro che l'articolo in questione dovrà essere riveduto una volta che sarà raggiunto un consenso sul resto della proposta.

Le osservazioni degli Stati membri possono essere sintetizzate come segue:

- La definizione di "venditore di biglietti" potrebbe richiedere una revisione, redazionale e più sostanziale, alla luce delle nuove vendite di biglietti online.
- Le definizioni di "biglietto globale", "gestore dell'infrastruttura", "impresa ferroviaria", "vettore", "vettore sostitutivo", "persona con disabilità e persona a mobilità ridotta" vanno allineate con la rispettiva legislazione in materia, segnatamente la direttiva sulla governance ferroviaria, le norme COTIF sui diritti dei passeggeri e l'atto sull'accessibilità.

- Secondo una serie di Stati membri è necessario rivedere la definizione di "stazione" nonché l'uso del termine nell'insieme del testo. È stato proposto di modificare il testo a tal riguardo.

## **4.2. Capo II**

### **a) Condizioni non discriminatorie del contratto di trasporto (articolo 5)**

Alcuni Stati membri ritengono che il testo proposto sia troppo ampio. È stato sostenuto che la residenza del cliente influenza la tariffa delle sovvenzioni per i servizi di trasporto suburbano esistenti. Inoltre, alcune delegazioni hanno osservato che l'articolo potrebbe di fatto impedire la concorrenza e le offerte speciali da parte di imprese e venditori.

### **b) Biciclette (articolo 6)**

Il testo di compromesso della presidenza è stato accolto positivamente da una serie di Stati membri, mentre altri lo hanno ritenuto insufficiente. Nel complesso, tra gli Stati membri vi è un'ampia varietà di pareri su quest'articolo. La proposta di alcuni Stati membri volta ad attribuire alle imprese ferroviarie il diritto di rifiutare l'accesso alle biciclette è stata respinta da altri Stati membri, che hanno caldeggiato un accesso più semplice. Alcuni Stati membri hanno proposto modifiche redazionali, sostituendo "*ragioni operative*" con "*ragioni relative alla sicurezza*" e aggiungendo la condizione che il rispettivo materiale rotabile lo consenta. Alcuni Stati membri hanno chiesto se le biciclette sono considerate "bagagli registrati" o possano esserlo, nonché sollevato preoccupazioni quanto alle biciclette di grandi dimensioni, chiedendo se debbano beneficiare dello stesso trattamento. Infine, alcuni Stati membri hanno ricordato che le specifiche tecniche di interoperabilità (regolamento (UE) 454/2011 della Commissione) coprono già il trasporto di biciclette sui treni.

### **c) Obbligo di fornire informazioni sulla soppressione di servizi (articolo 8)**

La discussione è stata posticipata dalla presidenza fino a quando non si raggiungerà un accordo sull'atto sull'accessibilità.

#### **d) Informazioni di viaggio (articolo 9)**

Una serie di Stati membri ha espresso dubbi quanto all'eventualità di imporre obblighi ai venditori di biglietti e al fatto che tali obblighi debbano essere proporzionali alla dimensione dell'attività del venditore di biglietti. Alcuni Stati membri si sono chiaramente opposti a ulteriori obblighi per i venditori di biglietti.

Taluni Stati membri hanno anche chiesto di definire in modo più preciso quali dati in tempo reale debbano essere trasmessi ai passeggeri.

#### **e) Disponibilità di biglietti, biglietti globali e prenotazioni (articolo 10)**

Il testo di compromesso della presidenza è stato generalmente riconosciuto come un passo nella buona direzione. Alcuni Stati membri hanno espresso dubbi circa la necessità e l'applicabilità di un obbligo esplicito di offrire biglietti globali. Le discussioni su quest'articolo dovranno tuttavia proseguire a causa del poco tempo avuto a disposizione.

### **4.3. Capo III**

#### **a) Assicurazione e copertura in caso di morte o ferimento di passeggeri (articolo 12)**

L'adeguamento proposto nel testo di compromesso della presidenza ha goduto di un sostegno provvisorio, tuttavia i dettagli tecnici richiederanno ulteriori analisi.

## **5. CONCLUSIONI**

La presidenza sottolinea l'importanza di tutelare i diritti dei passeggeri e che un approccio intelligente ed equilibrato in materia potrebbe migliorare l'attrattiva dei servizi ferroviari.

Nonostante l'ingente carico di lavoro legato ai *pacchetti sulla mobilità I, II e III*, la presidenza austriaca ha destinato risorse all'avanzamento dei lavori relativi alla proposta. Le discussioni in corso in sede di Consiglio sottolineano tuttavia che la sfida di raggiungere una soluzione equilibrata e corretta dal punto di vista tecnico è rilevante e che la definizione della scelta politica più opportuna continuerà a richiedere un esame dettagliato e globale.

Alla luce di quanto precede, si invitano il Comitato dei rappresentanti permanenti e il Consiglio a prendere atto dei progressi realizzati nell'esame della proposta di regolamento.