



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 25 gennaio 2021
(OR. en)

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

**12262/1/20
REV 1 ADD 1**

**TRANS 486
CONSOM 179
CODEC 1056
PARLNAT 145**

MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario
(rifusione)
- Progetto di motivazione del Consiglio
- Adottata dal Consiglio il 25 gennaio 2021

I. INTRODUZIONE

1. Il 27 settembre 2017 la Commissione europea ha adottato una proposta di rifusione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.
2. La Commissione propone questa rifusione principalmente per affrontare i problemi riscontrati in particolare 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 cumulativi e le informazioni su tali biglietti.
3. Il Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" ha concordato un orientamento generale il 2 dicembre 2019.
4. Il Parlamento europeo ha adottato la propria posizione in prima lettura il 15 novembre 2018.
5. Tra gennaio e ottobre 2020 si sono svolti negoziati tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione in vista di un accordo sulla proposta. Nel quarto trilog, tenutosi il 1° ottobre, è stato raggiunto un accordo provvisorio che è stato approvato dal Comitato dei rappresentanti permanenti il 21 ottobre 2020.
6. La commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha confermato l'accordo politico il 29 ottobre 2020.
7. Nello svolgimento dei suoi lavori, il Consiglio ha tenuto conto del parere del Comitato economico e sociale europeo del 18 gennaio 2018. Il Comitato europeo delle regioni ha deciso di non formulare un parere.
8. Tenendo conto del suddetto accordo e a seguito della messa a punto giuridico-linguistica, il Consiglio "Affari esteri" del 25 gennaio 2021 è stato invitato ad adottare la posizione del Consiglio in prima lettura, conformemente alla procedura legislativa ordinaria di cui all'articolo 294 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

II. OBIETTIVO

9. L'obiettivo generale della proposta è rafforzare i diritti dei passeggeri del trasporto ferroviario tutelandoli più efficacemente in caso di ritardi, soppressioni o discriminazioni e ridurre gli oneri che gravano sulle imprese ferroviarie in casi specifici, in particolare in relazione ai ritardi causati da motivi esterni e al di fuori del controllo dell'impresa ferroviaria (forza maggiore).
10. I passeggeri del trasporto ferroviario dovrebbero essere pienamente tutelati ovunque essi viaggino nell'UE. Il regolamento stabilisce garanzie affinché i passeggeri abbiano accesso a informazioni adeguate e migliora in modo significativo i diritti dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (PMR).
11. Sulla base della proposta della Commissione, il Consiglio conviene di includere nuove disposizioni per tener conto dei nuovi sviluppi. Il Consiglio è andato oltre la proposta della Commissione approvando anche la revisione o l'aggiunta di disposizioni in materia di installazione di posti per biciclette a bordo del materiale rotabile, itinerari alternativi, introduzione di un obbligo relativo ai biglietti cumulativi e riduzione dei tempi di notifica preventiva per le PMR, come anche fornendo ulteriori chiarimenti in merito al meccanismo di trattamento dei reclami.

III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA

12. Il testo di compromesso che si rispecchia nella posizione del Consiglio in prima lettura contiene gli elementi fondamentali riportati di seguito.

Forza maggiore

13. La posizione del Consiglio adegua la clausola di forza maggiore al fine di garantire parità di condizioni e coerenza rispetto a clausole analoghe relative ad altri modi di trasporto. Inizialmente tale clausola si limitava alle condizioni meteorologiche estreme e alle gravi catastrofi naturali. Visti i recenti sviluppi e alla luce della pandemia di COVID-19, la posizione del Consiglio aggiunge all'elenco delle circostanze straordinarie i rischi legati a "gravi crisi sanitarie pubbliche" ed estende la forza maggiore anche ad altri eventi quali attentati terroristici o misure di contrasto.
14. In caso di forza maggiore, la posizione del Consiglio stabilisce che gli operatori siano esonerati solo dal pagamento dell'indennizzo e debbano invece continuare a corrispondere altri rimborsi.

b) *Ricorso a deroghe*

15. Il Consiglio conviene sull'entrata in vigore delle nuove norme dopo 24 mesi, in modo da consentire agli operatori e alle autorità di prepararsi a una transizione agevole. Poiché negli Stati membri permangono livelli diversi di sviluppo dell'infrastruttura e dei servizi ferroviari, il Consiglio ritiene importante concedere deroghe specifiche affinché gli Stati membri dispongano di più tempo per attuare aspetti specifici.
16. La posizione del Consiglio consente agli Stati membri che si sono avvalsi delle attuali deroghe di accordare ai servizi ferroviari nazionali un'ultima proroga di tali deroghe, pari a cinque anni. Gli Stati membri possono inoltre decidere, in circostanze specifiche e per un periodo indeterminato, di esentare parzialmente i servizi regionali, urbani ed extraurbani transfrontalieri. Tuttavia, gli Stati membri non possono concedere deroghe ai servizi transfrontalieri per ciò che concerne i diritti delle PMR, il trasporto di biciclette e le disposizioni in materia di biglietti cumulativi e itinerari alternativi.

c) *Diritti delle persone con disabilità e a mobilità ridotta*

17. Il Consiglio conviene di allineare, nel presente regolamento, i diritti delle PMR e di garantire la coerenza con altri strumenti giuridici, in particolare l'atto europeo sull'accessibilità (direttiva (UE) 2019/882 sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi) e la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità (CRPD). Gli Stati membri non potranno più esonerare dall'obbligo di offrire assistenza e risarcimenti in caso di danneggiamento di attrezzature per la mobilità. Nel complesso, le procedure per le PMR che viaggiano in treno sono state semplificate e chiarite e sono diventate meno onerose al fine di garantire alle PMR un servizio migliore.
18. Le richieste di assistenza nelle stazioni dovranno essere inviate solo con almeno 24 ore di anticipo prima del viaggio, invece delle attuali 48 ore, e senza costi aggiuntivi; gli Stati membri possono tuttavia consentire, fino al 30 giugno 2026, che tale periodo sia portato fino a un massimo di 36 ore. Qualora la notifica preventiva non sia stata inviata ma sia presente nella stazione personale formato, è fornita assistenza per aiutare a salire o scendere dal treno. Qualora sia richiesto un accompagnatore, quest'ultimo viaggia gratuitamente e alle PMR che utilizzano un cane da assistenza è garantito che l'animale possa viaggiare con loro.

d) *Installazione di posti per biciclette a bordo del materiale rotabile*

19. Il Consiglio concorda con il principio generale secondo cui dovrebbe essere possibile portare biciclette a bordo del treno. L'obiettivo generale è quello di disporre di almeno quattro posti per biciclette in ciascuna composizione del treno. Gli Stati membri possono decidere di superare tale numero, ma nel caso in cui vi siano meno di quattro spazi in una composizione del treno, ciò dovrebbe essere giustificato da circostanze particolari. Solo in casi specifici e giustificati l'impresa ferroviaria può limitare ulteriormente tale diritto, in particolare in relazione ai limiti di capacità durante le ore di punta o laddove il materiale rotabile non sia adattato. L'impresa ferroviaria può, se del caso, chiedere il pagamento di un corrispettivo ragionevole.
20. Qualora ordinino nuovo materiale rotabile o sottopongano il materiale rotabile esistente a un ammodernamento significativo, le imprese ferroviarie sono tenute a garantire la presenza di posti per biciclette. L'impresa ferroviaria pubblica inoltre informazioni sulla disponibilità di tali posti per biciclette. Le procedure di appalto specifiche per garantire posti per biciclette nel materiale rotabile beneficeranno di un periodo transitorio di 48 mesi.

e) *Biglietti cumulativi*

21. Il Consiglio conviene con l'obbligo di offrire biglietti cumulativi per i servizi prestati da un'unica impresa ferroviaria (per i servizi internazionali e a lunga distanza a partire dalla data di applicazione e, dopo cinque anni, anche per i servizi regionali). Ciò significa che, se il viaggio è composto da diverse parti, la combinazione di tutte le parti è considerata come un unico biglietto. Se non si qualifica come impresa unica, un'impresa ferroviaria compie ogni ragionevole sforzo per offrire biglietti cumulativi, compresa una buona cooperazione tra imprese ferroviarie.
22. Se i rivenditori vendono biglietti sotto forma di pacchetto di propria iniziativa e il passeggero ha acquistato il biglietto in un'unica transazione commerciale ma non è stato informato del fatto che non si trattava di un biglietto cumulativo, i rivenditori saranno soggetti a una maggiore responsabilità in caso di eventi imprevisti.

f) *Diritto di organizzare autonomamente itinerari alternativi*

23. Il Consiglio conviene di ridurre a 100 minuti il periodo dopo il quale i passeggeri sono autorizzati a organizzare autonomamente itinerari alternativi nel caso in cui l'impresa ferroviaria non comunichi ai passeggeri le opzioni disponibili al riguardo. L'impresa ferroviaria garantisce inoltre il rimborso dei costi degli itinerari alternativi organizzati autonomamente in caso di forza maggiore.

g) *Informazioni di viaggio e sulla circolazione in tempo reale*

24. Il Consiglio conviene che le informazioni di viaggio e sulla circolazione in tempo reale debbano essere messe a disposizione degli altri fornitori di servizi. Consentendo un accesso migliore e più agevole alle informazioni di viaggio e sulla circolazione, è possibile offrire nuovi servizi, il che crea opportunità commerciali specifiche e dovrebbe rendere il trasporto ferroviario più attraente per i clienti nuovi ed esistenti. In casi specifici, lo Stato membro può concedere una deroga di nove anni al gestore dell'infrastruttura; tuttavia, ogni due anni gli Stati membri devono riesaminare la situazione e la possibilità di fornire dette informazioni.

h) *Trattamento dei reclami*

25. Il Consiglio conviene di chiarire ulteriormente la procedura di trattamento dei reclami. La Commissione dovrà elaborare un modello per la richiesta di indennizzi e rimborsi e garantire che tali moduli siano disponibili in un formato accessibile alle PMR. Inoltre, viene migliorata la cooperazione tra gli organismi nazionali di applicazione, in particolare attraverso l'introduzione del concetto di "organismo principale" e la designazione di un tale organismo per i casi complessi.

i) *Clausola di non discriminazione*

26. Il Consiglio conviene di stabilire e chiarire in un nuovo articolo che è vietata qualsiasi discriminazione diretta o indiretta basata sulla nazionalità del passeggero o sul luogo di stabilimento dell'impresa ferroviaria, del venditore di biglietti o del tour operator all'interno dell'Unione.

IV. CONCLUSIONE

27. La posizione del Consiglio in prima lettura rispecchia pienamente il compromesso raggiunto nei negoziati tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il contributo della Commissione. Tale compromesso è confermato dalla lettera della presidente della commissione TRAN del Parlamento europeo al presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti (30 ottobre 2020). In tale lettera la presidente della commissione TRAN comunica che raccomanderà ai membri della sua commissione, e successivamente alla plenaria, di accettare senza emendamenti, nella seconda lettura del Parlamento, la posizione del Consiglio in prima lettura, fatta salva la messa a punto da parte dei giuristi-linguisti delle due istituzioni.
28. Il Consiglio ritiene pertanto che la sua posizione in prima lettura rappresenti un risultato equilibrato e che, una volta adottato, il regolamento rifuso contribuirà, da un lato, a garantire i diritti dei passeggeri, in particolare delle persone con disabilità e a mobilità ridotta che utilizzano i servizi ferroviari e, dall'altro, a definire chiaramente gli obblighi degli operatori ferroviari e dei fornitori di servizi di viaggio.
-