



Bruxelles, 27 septembrie 2017  
(OR. en)

12442/17

---

---

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

---

---

**TRANS 370  
CODEC 1477  
CONSOM 307**

## **PROPUNERE**

---

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	27 septembrie 2017
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2017) 548 final
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (reformare)

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2017) 548 final.

---

Anexă: COM(2017) 548 final



Bruxelles, 27.9.2017  
COM(2017) 548 final

2017/0237 (COD)

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar**

**(reformare)**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2017) 317 final}

{SWD(2017) 318 final}

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. CONTEXTUL PROPUNERII

#### 1.1. Motivele și obiectivele propunerii

Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar<sup>1</sup> („regulamentul”) are ca scop protejarea călătorilor din transportul feroviar din UE. Ca și călătorii pe calea aerului, pe cale maritimă sau fluvială sau cu autobuzul și autocarul, călătorii din transportul feroviar au dreptul la informare, la rezervare și la legitimații de transport, la asistență și la despăgubire în caz de întârziere sau de anulare, la asistență gratuită (pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă), la despăgubire în cazul unui accident, la un sistem rapid și accesibil de tratare a plângerilor, precum și la implementarea integrală și aplicarea efectivă a legislației UE prin intermediul organismelor naționale de aplicare a legii (ONA) desemnate de statele membre.

Regulamentul se bazează pe un sistem legislativ internațional existent [Regulile uniforme privind Contractul de transport internațional feroviar de călători și bagaje (CIV)<sup>2</sup>] și extinde domeniul de aplicare al acestuia la serviciile naționale de transport feroviar de călători.

În 2013, Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) a hotărât că actualul articol 17 din regulament nu permite întreprinderilor feroviare să obțină o derogare de la obligația de a despăgubi călătorii pentru întârzieri cauzate de situații de forță majoră<sup>3</sup>. Acest lucru diferențiază transportul feroviar de celelalte moduri de transport.

Statele membre pot deroga următoarele servicii interne de la aplicarea regulamentului (cu excepția anumitor cerințe obligatorii):

- serviciile de lung parcurs, timp de maximum cinci ani, derogare care poate fi reînnoită de două ori, și anume până în 2024;
- serviciile urbane, suburbane și regionale, pentru o perioadă nelimitată de timp; și
- serviciile în cazul cărora o parte semnificativă este exploatată în afara UE, pentru o perioadă reînnoibilă de cinci ani (*de facto* fără limită de timp).

În raportul său din 2013 privind aplicarea regulamentului<sup>4</sup>, Comisia a evidențiat anumite domenii problematice care au fost confirmate de o evaluare a impactului efectuată în 2016-2017<sup>5</sup>. Prezenta propunere realizează un echilibru între consolidarea drepturilor călătorilor și reducerea sarcinii întreprinderilor feroviare, după cum urmează:

- Raportul din 2013 privind aplicarea și un raport din 2015 privind derogările<sup>6</sup> au identificat **utilizarea la scară largă a derogărilor** ca reprezentând un obstacol major

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 315, 3.12.2007, p. 14).

<sup>2</sup> Apendicele A la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de modificare a COTIF din 3 iunie 1999 (Protocolul din 1999).

<sup>3</sup> Cauza C 509/11 ÖBB-Personenverkehr.

<sup>4</sup> Raport al Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 [COM(2013) 0587].

<sup>5</sup> (Linkul către documentul SWD urmează să fie adăugat).

<sup>6</sup> COM(2015) 117.

în calea aplicării uniforme a regulamentului. Propunerea elimină derogările pentru serviciile interne de lung parcurs până în 2020. Pentru serviciile exploatate în afara UE, ea impune statelor membre să acorde derogări numai dacă pot dovedi protecția adecvată a călătorilor pe teritoriul lor. Pentru a asigura securitatea juridică în regiunile transfrontaliere, regulamentul se va aplica integral serviciilor urbane, suburbane și regionale care sunt exploatate peste granițe.

- Propunerea consolidează **drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă**. În ceea ce privește persoanele cu handicap, ea respectă Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (UNCRPD)<sup>7</sup>. Statele membre nu mai pot acorda derogări privind furnizarea de asistență și despăgubirile pentru echipamentele de mobilitate avariate<sup>8</sup>. Informațiile trebuie să fie puse la dispoziție în formate accesibile, în conformitate cu cerințele propuse în Actul european privind accesibilitatea<sup>9</sup>. Personalul feroviar va trebui să fie format în consecință.
- Călătorii nu sunt întotdeauna informați în mod corespunzător atunci când călătoria lor nu se mai desfășoară conform planului. Propunerea impune ca acestora să li se ofere **informații** de bază privind drepturile lor în momentul în care efectuează rezervarea, și anume imprimare pe legitimația de transport sau în mod electronic. Avize care informează călătorii cu privire la drepturile lor trebuie să fie amplasate în poziții de mare vizibilitate în gări și la bordul trenurilor.
- Evaluarea impactului a confirmat disponibilitatea limitată a **biletelor directe**. Vânzarea de legitimații de transport numai pentru părți ale călătoriei permite întreprinderilor feroviare să se eschiveze de la obligații legate de despăgubire, de redirecționare și de asistență. Prin vânzarea de bilete directe doar pentru propriile servicii, marii jucători de pe piață țin în afara pieței întreprinderile nou-intrate, care nu pot oferi călătorii directe.
- Propunerea prevede punerea la dispoziția călătorilor a unor informații mai complete cu privire la biletele directe. În concordanță cu *orientările de interpretare* din 2015<sup>10</sup> și cu cel de al patrulea pachet feroviar din 2016<sup>11</sup>, întreprinderile feroviare și vânzătorii de bilete trebuie să depună eforturi pentru a oferi bilete directe. Ei trebuie să dovedească faptul că au informat călătorii în cazul în care drepturile acestora nu se aplică întregii călătorii, ci doar unor segmente ale călătoriei.
- În prezent, modul în care ONA-urile ar trebui să trateze plângerile nu este foarte clar și acest lucru duce la o **aplicare a legii** deficitară. Drepturile călătorilor nu sunt întotdeauna susținute. Propunerea stabilește în mai mare detaliu procesul de tratare a plângerilor și termenele aferente. Călătorii ar trebui să adreseze plângerile, în primă instanță, operatorilor feroviari și apoi, dacă este necesar, unui organism de

<sup>7</sup> <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>

<sup>8</sup> Articolele 19-25 din regulament.

<sup>9</sup> Propunere de directivă de apropiere a actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre în ceea ce privește cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor [COM/2015/0615 final – 2015/0278 (COD)].

<sup>10</sup> Comunicare a Comisiei, *Orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1371/2007* (JO C 220, 4.7.2015, p. 1).

<sup>11</sup> Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernanta infrastructurii feroviare (JO L 352, 23.12.2016, p. 1).

soluționare alternativă a litigiilor (în concordanță cu Directiva 2013/11/UE<sup>12</sup>) sau unui ONA. Propunerea precizează responsabilitățile ONA-urilor în cazurile transfrontaliere și le impune acestora să coopereze în mod eficace.

- Propunerea introduce o clauză generală care interzice orice formă de **discriminare**, de exemplu pe baza naționalității, a domiciliului, a localizării sau a monezii în care se efectuează plata. Acest lucru aliniază transportul feroviar la celelalte moduri de transport. Călătorii care consideră că le-au fost încălcate drepturile se pot adresa mai degrabă ONA-urilor decât să inițieze acțiuni în justiție în temeiul articolului 18 din Tratatului privind funcționarea UE.
- Includerea actuală a Regulilor uniforme CIV în anexa I la regulament poate da naștere unor probleme de consecvență, deoarece modificările aduse CIV nu pot fi reflectate în absența unei revizuirii integrale a regulamentului. În urma aderării sale la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF)<sup>13</sup> în 2013, UE este acum membră al Organizației Interguvernamentale pentru Transporturile Internaționale Feroviare (OTIF) și participă la lucrările acesteia de revizuire a CIV. Cu toate acestea, pentru a asigura securitatea juridică și transparența, textul va rămâne în continuare inclus în anexa I. În vederea asigurării consecvenței cu COTIF și cu CIV, propunerea introduce o împuternicire pentru Comisie de a actualiza anexa I pentru a ține seama de modificările aduse CIV.
- În temeiul celui de al patrulea pachet feroviar, întreprinderile feroviare trebuie să întocmească **planuri pentru situații neprevăzute** având ca scop să ofere protecție și asistență călătorilor în eventualitatea unor perturbări majore a transporturilor. Nicio asemenea obligație nu există pentru alți actori. Pentru a reduce sarcina impusă întreprinderilor feroviare, propunerea obligă gestionarii de gară și administratorii de infrastructură să dispună, de asemenea, de planuri pentru situații neprevăzute. Statele membre vor decide în ceea ce privește detaliile și coordonarea planurilor, de exemplu cu autoritățile naționale.
- În funcție de normele naționale aplicabile, este posibil ca întreprinderile feroviare să se confrunte cu dificultăți în a obține reparații de la o parte terță responsabilă pentru o întârziere. Propunerea permite întreprinderilor feroviare să utilizeze un **drept la reparații**, în conformitate cu legislația aplicabilă, dacă întârzierile au fost cauzate din vina sau din neglijența unei părți terțe. Această măsură aliniază drepturile călătorilor din transportul feroviar la drepturile pasagerilor aerieni<sup>14</sup>.
- Întreprinderile feroviare trebuie să ofere călătorilor despăgubiri pentru întârzierile cauzate de situații de **forță majoră**. Anterior hotărârii CJUE din 2013, părțile

<sup>12</sup> Directiva 2013/11/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2013 privind soluționarea alternativă a litigiilor în materie de consum și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 și a Directivei 2009/22/CE (JO L 165, 18.6.2013, p. 63)

<sup>13</sup> Acord între Uniunea Europeană și Organizația Interguvernamentală pentru Transporturile Internaționale Feroviare privind aderarea Uniunii Europene la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată prin Protocolul de la Vilnius din 3 iunie 1999 (JO L 51, 23.2.2013, p. 8); [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223\(01\)&from=RO](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223(01)&from=RO)

<sup>14</sup> Articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, 17.2.2004, p. 1).

interesate înțelegeau de obicei că regulamentul conținea o clauză de forță majoră care scutea operatorii de transport de obligația de a plăti despăgubiri. După hotărârea respectivă, întreprinderile feroviare s-au simțit discriminate în raport cu alți operatori de transport care beneficiau de derogări din motiv de forță majoră.

- Evaluarea impactului nu a găsit nicio dovadă convingătoare că absența unei astfel de clauze impunea o sarcină economică majoră asupra întreprinderilor feroviare. Cu toate acestea, în cazul în care întreprinderile feroviare trebuie să plătească despăgubiri în situații pe care nu le-au provocat și nu aveau cum să le prevină, există riscul încălcării principiilor echității juridice și proporționalității. Pentru a limita restricționarea drepturilor călătorilor și pentru a asigura securitatea juridică, propunerea introduce o clauză de forță majoră care se aplică doar în situații excepționale care se datorează unor condiții meteorologice extrem de nefavorabile și dezastrelor naturale<sup>15</sup>.

## 1.2. Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică

Cartea albă privind transporturile din 2011<sup>16</sup> a evidențiat necesitatea unor servicii de transport feroviar de călători care să fie accesibile, fiabile și de înaltă calitate, precum și necesitatea continuării mobilității în eventualitatea perturbării călătoriei. De asemenea, ea solicita clarificarea legislației privind drepturile călătorilor și îmbunătățirea transporturilor pentru călătorii în vârstă și pentru cei cu handicap sau cu mobilitate redusă.

Propunerea aliniază transportul feroviar la aspectele generale ale legislației privind drepturile călătorilor din alte moduri de transport, în special nediscriminarea, existența planurilor pentru situații neprevăzute, formarea cu privire la handicapuri, tratarea plângerilor și aplicarea legii. Ea ține seama de specificitățile transportului feroviar, de exemplu prin faptul că permite statelor membre să scutească serviciile urbane, suburbane și regionale de anumite dispoziții.

Drepturile consolidate vor proteja călătorii pe piața liberalizată avută în vedere în cadrul celui de al patrulea pachet feroviar.

Prin introducerea unei clauze de forță majoră, propunerea asigură încă o dată consecvența cu alte acte legislative ale UE, precum cele privind drepturile pasagerilor din alte moduri de transport și Directiva privind pachetele de servicii pentru călătorii<sup>17</sup>, care scutește operatorii de plata despăgubirilor în cazul în care întârzierile au fost cauzate de circumstanțe extraordinare.

---

<sup>15</sup> A se vedea partea 6 a evaluării impactului.

<sup>16</sup> *Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor* (COM/2011/0144 final).

<sup>17</sup> Directiva (UE) 2015/2302 a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2015 privind pachetele de servicii de călătorie și serviciile de călătorie asociate, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 și a Directivei 2011/83/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Directivei 90/314/CEE a Consiliului (JO L 326, 11.12.2015, p. 1).

### **1.3. Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Regulamentul va fi menționat în anexa la Regulamentul revizuit privind cooperarea în materie de protecție a consumatorului<sup>18</sup>, care stabilește competențe minime de investigare și de aplicare a legii pentru autoritățile naționale de aplicare a legii, precum și proceduri de investigare și de aplicare a legii în cazul în care sunt implicate cel puțin două state membre. Se preconizează că acest lucru va duce la consolidarea executării la nivel transfrontalier.

Consolidarea drepturilor persoanelor cu handicap este în concordanță cu UNCRPD și cu Strategia europeană 2010-2020 pentru persoanele cu handicap<sup>19</sup>. Directiva (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea sistemului feroviar (reformare)<sup>20</sup> menționează de asemenea accesibilitatea. Cerințele Actului european privind accesibilitatea se vor aplica în ceea ce privește informațiile accesibile. Persoanele cu mobilitate redusă vor beneficia, de asemenea, de o accesibilitate îmbunătățită.

Propunerea include trimiteri la COTIF (Regulile uniforme CIV), extinzând astfel normele acesteia la transportul feroviar intern din UE. Ca membri ai OTIF, UE și statele sale membre aplică regulile CIV, participă la adunările generale ale OTIF și votează cu privire la revizuirile CIV.

## **2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE**

### **2.1. Temeiul juridic**

Temeiul juridic este articolul 91 alineatul (1) din Tratatului privind funcționarea UE, în cazul căruia se aplică procedura de codecizie.

### **2.2. Subsidiaritate (pentru competență neexclusivă)**

Transportul feroviar este, prin natura sa, transfrontalier, chiar și serviciile interne fiind utilizate de rezidenți ai unor țări UE diferite. Aplicarea divergentă a regulamentului dă naștere insecurității juridice, slăbește drepturile călătorilor și afectează concurența între operatorii feroviari. Numai o intervenție coordonată la nivelul UE poate soluționa aceste aspecte.

Propunerea va asigura niveluri similare de protecție a călătorilor în întreaga UE, prin reducerea derogărilor naționale. Existența unor norme mai robuste va crea condiții de concurență echitabile în sectorul feroviar, armonizând în același timp drepturile de bază ale călătorilor la nivelul întregii UE.

### **2.3. Proporționalitatea**

Propunerea respectă principiul proporționalității. Costurile suplimentare pentru sectorul feroviar și pentru autoritățile naționale sunt limitate la cele necesare pentru a îmbunătăți aplicarea drepturilor călătorilor. Costurile mai ridicate datorate reducerii derogărilor și, astfel,

---

<sup>18</sup> Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cooperarea dintre autoritățile naționale însărcinate să asigure aplicarea legislației în materie de protecție a consumatorului [COM(2016) 283].

<sup>19</sup> Strategia europeană 2010-2020 pentru persoanele cu handicap: un angajament reînnoit pentru o Europă fără bariere, COM(2010) 636 final, 15.11.2010.

<sup>20</sup> JO L 138, 26.5.2016, p. 44.

unei furnizări sporite de asistență și de despăgubiri sunt compensate, printre altele, de introducerea unei clauze de forță majoră.

## **2.4. Alegerea instrumentului**

Deoarece prezenta propunere vizează revizuirea unui regulament existent, se va menține același instrument.

## **3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI**

### **3.1. Evaluări *ex post*/verificări ale adecvării legislației existente**

Nu s-a realizat o evaluare *ex post* separată, în plus față de raportul din 2013. Evaluarea impactului a confirmat și, acolo unde era necesar, a actualizat constatările raportului.

### **3.2. Consultările cu părțile interesate**

Pentru evaluarea impactului, au fost obținute contribuții de la părțile interesate prin mai multe mijloace, inclusiv printr-o consultare publică deschisă (CPD) și prin consultări specifice realizate de un contractant extern. S-a urmărit obținerea atât a unor contribuții calitative (opinii, puncte de vedere, sugestii), cât și a unor informații cantitative (date, statistici).

Printre părțile interesate s-au numărat participanți din cadrul industriei de profil, grupuri care reprezintă călătorii/consumatorii, persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (PMR), precum și autorități publice, și anume cele afectate de politica în cauză, cele care o aplică și cele care au un interes direct în aceasta.

#### *3.2.1. Consultarea publică deschisă*

CPD s-a desfășurat în perioada februarie-mai 2016 prin intermediul site-ului web „*Vocea ta în Europa*<sup>21</sup>” și a avut ca scop colectarea opiniilor părților interesate cu privire la problemele percepute în legătură cu regulamentul, la posibile soluții și la impacturile probabile ale acestora. Au fost primite 190 de răspunsuri de la diverse categorii de respondenți: cetățeni, asociații ale călătorilor/consumatorilor, organizații ale PMR, autorități publice, federații din industrie, întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură, un vânzător de legitimații de transport și alții.

#### *3.2.2. Consultări specifice*

Consultările specifice au implicat o serie de interviuri bazate pe chestionare pentru diversele părți interesate. A fost produs un set de 13 studii de caz, iar constatările au fost utilizate pentru rafinarea și finalizarea definiției problemelor. Pe lângă acestea, au fost întocmite 13 studii de altă natură, pentru a colecta date suplimentare.

---

<sup>21</sup> [https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations\\_en](https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations_en)



### 3.2.3. Analiza rezultatelor în raport cu principalele probleme identificate

#### 3.2.3.1. Cunoașterea și informarea cu privire la drepturile călătorilor

Asociațiile călătorilor și ale consumatorilor s-au plâns de nivelul redus al cunoașterii drepturilor călătorilor. Dintre organizațiile PMR, cinci (63 %) au sugerat că persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă nu sunt bine informate cu privire la drepturile lor și au solicitat o mai bună informare a călătorilor. Majoritatea autorităților publice au confirmat nivelul redus de cunoaștere și au criticat nivelul informațiilor furnizate pe parcursul călătoriei. Potrivit întreprinderilor feroviare, călătorii sunt bine informați.

#### 3.2.3.2. Derogări

Dintre asociațiile călătorilor și ale consumatorilor, șapte (47 %) au fost de acord că ar trebui să existe mai puține derogări. Unele organizații ale PMR au solicitat eliminarea derogărilor, însă patru (50 %) nu au exprimat „nicio opinie”. Federațiile din industrie și întreprinderile feroviare au sprijinit derogările.

#### 3.2.3.3. Asistența pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă

Organizațiile PMR s-au plâns cu privire la drepturile perimate ale PMR și la insuficiența informațiilor. Asociațiile călătorilor și ale consumatorilor au împărtășit acest punct de vedere. Alte probleme sunt legate de accesibilitatea gărilor și a materialului rulant, de procedurile costisitoare de notificare în prealabil, de refuzul de acordare a asistenței și de indisponibilitatea asistenței în anumite momente ale zilei. Întreprinderile feroviare au fost în mare parte preocupate de abuzarea asistenței pentru PMR ca serviciu gratuit de transport al bagajelor.

#### 3.2.3.4. Sarcinile ONA-urilor și aplicarea legii

Cetățenii, asociațiile călătorilor/consumatorilor și organizațiile PMR s-au plâns în legătură cu procedurile inadecvate de tratare a plângerilor. ONA-urile au solicitat clarificarea rolurilor și a sarcinilor care le revin. Administratorul de infrastructură a considerat că numai întreprinderile feroviare ar trebui să trateze plângerile. Federațiile din industrie nu au fost de acord cu propunerea de a consolida rolul ONA-urilor. Acestea, precum și administratorul de infrastructură, s-au exprimat în favoarea unui termen de trei luni pentru depunerea cererilor.

#### 3.2.3.5. Emiterea legitimațiilor de transport

Asociațiile călătorilor și ale consumatorilor au solicitat clarificări cu privire la biletele directe. Dintre întreprinderile feroviare, opt (73 %) au sugerat că noțiunile de „operator de transport” și de „legătură pierdută” nu erau clare, în timp ce șapte (64 %) au considerat că noțiunea de „bilet direct” era clară. Un ONA a considerat că *Orientările pentru interpretare* complica aspectul biletelor directe, însă federațiile din industrie nu au împărtășit această opinie.

#### 3.2.3.6. Forța majoră

Majoritatea respondenților din rândul cetățenilor, al asociațiilor călătorilor/consumatorilor și al asociațiilor PMR, precum și câteva ONA-uri au respins introducerea unei clauze de forță majoră. Pe de altă parte, federațiile din industrie și întreprinderile feroviare au fost în favoarea unei astfel de clauze, pentru a alinia transportul feroviar la alte moduri de transport și pentru a asigura consecvență și claritate juridică. O consultare informală cu statele membre a relevat că majoritatea erau în favoarea unei clauze de forță majoră.

### **3.3. Obținerea și utilizarea expertizei**

Comisia a solicitat expertiză din partea unui contractant extern (Steer Davies Gleeve), a colectat date, a întocmit studii de caz și a furnizat un instrument analitic pentru evaluarea impactului. Odată aprobat, raportul privind studiul va fi dat publicității.

### **3.4. Evaluarea impactului**

Un prim raport privind evaluarea impactului a fost prezentat Comitetului de analiză a reglementării (CAR) la 18 ianuarie 2017. CAR a emis un aviz negativ, pe baza unor deficiențe legate în special de justificarea economică a introducerii unei clauze de forță majoră. Alte probleme se refereau la structura și la conținutul opțiunilor de politică, la reprezentarea opiniilor părților interesate și la analiza și comparația impacturilor politicii, în special în ceea ce privește măsurile referitoare la costuri și la monitorizare.

Deficiențele au fost soluționate după cum urmează: având în vedere numărul mare de opțiuni neconectate, opțiunile de politică au fost defalcate printr-o abordare secvențială care a analizat și a comparat costurile și beneficiile și a selectat câte un scenariu de politică preferat pentru fiecare temă. Astfel, opțiunea preferată finală este o combinație a scenariilor preferate pentru fiecare temă în parte. În ceea ce privește forța majoră, dovezile foarte limitate disponibile arătau dimensiunea economică minoră a problemei. Cu toate acestea, evaluarea impactului a abordat problema în urma unei cereri semnificative a părților interesate din sectorul feroviar și a satelor membre, în special pentru a asigura respectarea principiilor echității juridice și proporționalității.

La 7 aprilie 2017, un raport de evaluare a impactului revizuit a fost prezentat CAR, primind un aviz favorabil la 12 mai 2017. Raportul final, care răspunde recomandărilor CAR de a clarifica suplimentar anumite aspecte, însoțește prezenta propunere.

#### *3.4.1. Aspecte legate de analiza economică*

Costurile și beneficiile esențiale din punct de vedere economic și social au fost calculate în mod cantitativ, în funcție de datele disponibile. Alte costuri și beneficii au fost evaluate calitativ. Valoarea socială netă globală a fost evaluată pe baza intereselor contradictorii ale celor două părți interesate principale: călători și sectorul feroviar. Evaluarea impactului a analizat impactul următoarelor elemente asupra costurilor întreprinderilor feroviare:

- (a) despăgubiri pentru întârzieri;
- (b) asistență pentru călători în caz de perturbări/întârzieri și
- (c) formarea personalului cu privire la aspecte legate de PMR.

Există o corelare directă între costuri și bunăstarea călătorilor, de exemplu o despăgubire mai mare pentru întârzieri este egală cu o bunăstare mai mare a călătorilor.

Toate costurile și beneficiile sunt analizate pe o perioadă de 15 ani (2020-2035).

3.4.2. Analiza opțiunilor de politică pe teme, făcând deosebire între aspectele principale și cele secundare

**Aspecte principale**

<b>Derogări</b>		
Scenariul de politică A	Scenariul de politică B	Scenariul de politică C
<ul style="list-style-type: none"> <li>Avansarea eliminării derogărilor pentru serviciile interne de lung parcurs până în 2020</li> <li>Limitarea derogărilor pentru serviciile care implică țări terțe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eliminarea derogărilor pentru serviciile interne de lung parcurs până în 2020</li> <li>Limitarea derogărilor pentru serviciile care implică țări terțe</li> <li>Eliminarea derogărilor pentru serviciile urbane, suburbane și regionale transfrontaliere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eliminarea derogărilor pentru serviciile interne de lung parcurs până în 2020</li> <li>Limitarea derogărilor pentru serviciile care implică țări terțe</li> <li>Eliminarea derogărilor pentru serviciile urbane, suburbane și regionale transfrontaliere</li> <li>Eliminarea derogărilor pentru toate serviciile urbane, suburbane și regionale</li> </ul>

Evaluarea impactului a selectat scenariul B ca fiind opțiunea preferată. Acest scenariu implică un compromis echilibrat între interesele contradictorii ale călătorilor și ale întreprinderilor feroviare, sporind protecția călătorilor fără a impune o sarcină financiară excesivă asupra industriei feroviare (o creștere globală de 0,13 % a costurilor preconizată pentru sectorul feroviar). Eliminarea completă a derogărilor privind serviciile urbane, suburbane și regionale ar reprezenta o sarcină excesivă pentru sectorul feroviar, comportând riscul ca unii operatori să decidă încetarea furnizării serviciilor.

<b>Aplicabilitatea drepturilor PMR la nivelul tuturor serviciilor</b>	
Scenariul de politică A	Scenariul de politică B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Orientări pentru promovarea aplicării drepturilor PMR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dispoziție normativă privind aplicarea drepturilor PMR</li> </ul>

Evaluarea impactului a selectat scenariul B ca fiind opțiunea preferată. Acest scenariu combină cele mai mari beneficii pentru PMR cu cea mai redusă sarcină pentru industria feroviară.

<b>Informații pentru PMR</b>	
Scenariul de politică A	Scenariul de politică B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Informațiile privind călătoriile sunt accesibile tuturor PMR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informațiile privind călătoriile sunt accesibile tuturor PMR</li> <li>Informațiile privind drepturile călătorilor sunt accesibile tuturor PMR</li> </ul>

Evaluarea impactului a selectat scenariul B ca fiind opțiunea preferată. Acest scenariu implică o abordare cuprinzătoare a problemei inaccesibilității informațiilor, fără a genera costuri ridicate pentru sectorul feroviar.

<b>Asistența pentru PMR</b>	
Scenariul de politică A	Scenariul de politică B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Schimb de bune practici privind formarea pentru conștientizarea necesităților persoanelor cu handicap</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obligativitatea formării personalului feroviar pentru conștientizarea necesităților persoanelor cu handicap</li> </ul>

Furnizarea de formare pentru conștientizarea necesităților persoanelor cu handicap nu reprezintă o sarcină ridicată pentru sectorul feroviar, reprezentând o creștere cu doar 0,31 % a costurilor sale totale. Prin urmare, evaluarea impactului a selectat scenariul B ca fiind opțiunea preferată.

<b>Tratarea plângerilor</b>	
Scenariul de politică A	Scenariul de politică B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Orientări pentru sectorul feroviar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dispoziții de reglementare (obligații noi pentru gestionarii de gară și pentru administratorii de infrastructură)</li> </ul>

Evaluarea impactului a selectat scenariul B ca fiind opțiunea preferată. Sectorul feroviar va trebui să urmeze un proces clar și detaliat pentru tratarea plângerilor. Călătorii vor beneficia de modalități mai bune de depunere a plângerilor și de reparație.

<b>Bilete directe</b>	
Scenariul de politică A	Scenariul de politică B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Definirea biletelor directe și a obligațiilor aferente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definirea biletelor directe și a obligațiilor aferente</li> <li>Încurajarea întreprinderilor feroviare și a vânzătorilor de legitimații de transport să vândă bilete directe ori de câte ori este posibil; sarcina probei referitoare la motivul pentru care nu a fost vândut un bilet direct revine întreprinderilor și vânzătorilor</li> </ul>

Evaluarea impactului a selectat scenariul B ca fiind opțiunea preferată. Acest scenariu implică nu numai definirea biletelor directe, ci și încurajarea întreprinderilor și a vânzătorilor să ofere acest gen de bilete și impunerea asupra acestora a obligației de a informa călătorii cu privire la drepturile lor.

<b>Tratarea plângerilor de către ONA-uri și aplicarea legii</b>	
Scenariul de politică A	Scenariul de politică B
<ul style="list-style-type: none"> <li>ONA-urile prezintă rapoarte cu privire la activitățile lor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Instrucțiuni detaliate privind procesul de tratare a plângerilor</li> <li>Datoria ONA-urilor de a coopera în ceea ce privește aspectele transfrontaliere</li> </ul>

Evaluarea impactului a selectat scenariul B ca fiind opțiunea preferată. Acest scenariu clarifică rolurile și responsabilitățile ONA-urilor în ceea ce privește tratarea plângerilor și

cooperarea, inclusiv în legătură cu aspecte transfrontaliere. Îmbunătățirea acordurilor de colaborare între ONA-uri va duce la îmbunătățirea executării.

<b>Forța majoră</b>	
Scenariul de politică A	Scenariul de politică B
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Introducerea unei clauze de forță majoră la articolul 17 (despăgubiri)</li> <li>• <u>Definiție restrânsă</u> a forței majore</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Introducerea unei clauze de forță majoră la articolul 17 (despăgubiri)</li> <li>• <u>Definiție extinsă</u> a forței majore</li> </ul>

Introducerea unei clauze de forță majoră va reduce sarcina financiară a întreprinderilor feroviare. În același timp, ea va reduce dreptul călătorilor la despăgubiri. Scenariul B, care este bazat pe o definiție extinsă a forței majore, implică economii financiare mai mari pentru întreprinderile feroviare (cu 1 299 de milioane EUR mai mult decât scenariul de referință și cu 737 de milioane EUR mai mult decât scenariul A). În contextul definiției restrânse (scenariul A), reducerea drepturilor călătorilor va fi limitată, în timp ce sarcina asupra întreprinderilor feroviare va fi totuși redusă față de scenariul de referință.

Reducerea drepturilor călătorilor este contracarată de beneficii mai mari pentru călători, în special prin reducerea derogărilor și prin măsuri privind PMR, care se preconizează că se vor ridica la 191 de milioane EUR. Întrucât drepturile la asistență și la informare nu sunt afectate de clauza respectivă, este în continuare garantat un nivel înalt de protecție a consumatorilor. Sarcina ONA-urilor ar putea crește ușor, având în vedere intervențiile în cazuri controversate. Definiția restrânsă a forței majore lasă o marjă de interpretare mai mică și va determina mai puține intervenții.

Prin urmare, evaluarea impactului a selectat scenariul A ca fiind opțiunea preferată, deoarece acest scenariu asigură un echilibru echitabil între interesele călătorilor și cele ale industriei feroviare. Sarcina probei pentru dovedirea existenței unei situații de forță majoră îi revine întreprinderii feroviare.

### **Aspecte secundare**

Pentru o serie de aspecte secundare legate de informare, de nediscriminare, de CIV, de existența planurilor pentru situații neprevăzute, de dreptul la reparații și de tratarea plângerilor de către întreprinderile feroviare, se sugerează un singur scenariu de politică.

<b>Informații pentru toți călătorii</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informațiile privind drepturile călătorilor din transportul feroviar sunt furnizate împreună cu legitimația de transport</li> <li>• Informațiile privind drepturile călătorilor sunt puse la dispoziție în gări și la bordul trenurilor</li> </ul>

<b>Nediscriminare</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prevenirea discriminării pe baza naționalității, a localizării sau a monedei</li> </ul>

<b>CIV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consecvență între regulament și regulile COTIF/CIV</li> </ul>

Introducerea unei competențe specifice pentru Comisie de a actualiza anexa I la regulament pentru a ține seama de modificările CIV va asigura consecvența între cele două.

### Planuri pentru situații de urgență

- Obligațiile referitoare la continuitatea serviciilor și la existența planurilor pentru situații de urgență se aplică altor actori decât întreprinderile feroviare

Partajarea sarcinii cu alte părți interesate va limita costurile întreprinderilor feroviare

### Dreptul la reparații

- Dreptul la reparații de la părți terțe

Întreprinderile feroviare vor avea mai ușor acces la reparații de la părțile terțe responsabile pentru întâzieri.

### Tratarea plângerilor de către întreprinderile feroviare

- Specificarea unor termene-limită pentru depunerea plângerilor de către călători

Existența unor termene-limită pentru depunerea plângerilor va reduce costurile, deoarece datele privind incidentele nu vor trebui stocate o perioadă lungă de timp.

## 3.5. Drepturi fundamentale

Articolul 38 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene impune ca politicile Uniunii să asigure un nivel înalt de protecție a consumatorilor. Articolul 26 din Cartă solicită integrarea persoanelor cu handicap și impune statelor membre să ia măsuri pentru a asigura independența acestor persoane, integrarea lor socială și ocupațională, precum și participarea lor la viața comunității. Consolidarea drepturilor călătorilor din transportul feroviar din UE va spori și mai mult nivelul general înalt de protecție a consumatorilor.

## 4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului UE.

## 5. ALTE ELEMENTE

### 5.1. Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, de evaluare și de raportare

Comisia va monitoriza punerea în aplicare și eficacitatea prezentei inițiative pe baza unor indicatori de progres precum numărul serviciilor care beneficiază de derogări, procentul de personal care este format în ceea ce privește necesitățile persoanelor cu handicap, numărul cererilor de asistență, respectarea cerințelor de informare, numărul biletelor directe vândute, numărul plângerilor și al plăților de despăgubire. La cinci ani de la intrarea în vigoare a actului legislativ propus, Comisia va evalua dacă obiectivele acestuia au fost atinse.

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar**

**(reformare)**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul ~~de instituire a Comunității Europene~~  privind funcționarea Uniunii Europene , în special articolul ~~71~~  91  alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei  Europene ,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale ,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>1</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>2</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura  legislativă ordinară  ~~prevăzută la articolul 251 din tratat, având în vedere proiectul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 31 iulie 2007<sup>3</sup>,~~

întrucât:

---

↓ nou

(1) Regulamentului (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>4</sup> urmează să i se aducă o serie de modificări. Din motive de claritate, ar trebui să se procedeze la reformarea regulamentului menționat.

---

<sup>1</sup> JO C , , p. .

<sup>2</sup> JO C , , p. .

<sup>3</sup> ~~Avizul Parlamentului European din 28 septembrie 2005 (JO C 227 E, 21.9.2006, p. 490), Poziția Comună a Consiliului din 24 iulie 2006 (JO C 289 E, 28.11.2006, p. 1), Poziția Parlamentului European din 18 ianuarie 2007 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 25 septembrie 2007 și Decizia Consiliului din 26 septembrie 2007.~~



---

↓ 1371/2007/CE considerentul 1

- (2) În cadrul politicii comune din domeniul transporturilor, este important să se asigure protecția drepturilor călătorilor din transportul feroviar și să se îmbunătățească calitatea și eficiența serviciilor de transport feroviar de călători pentru a contribui la creșterea ponderii transportului feroviar în raport cu alte moduri de transport.

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 2  
(adaptat)

~~Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru politica de protecție a consumatorilor 2002-2006”<sup>4</sup> stabilește ca obiectiv atingerea unui nivel ridicat de protecție a consumatorilor în domeniul transporturilor în conformitate cu articolul 153 alineatul (2) din tratat.~~

---

↓ nou

- (3) În pofida progreselor considerabile realizate în ceea ce privește protejarea consumatorilor în Uniune, sunt necesare în continuare îmbunătățiri pentru protejarea drepturilor călătorilor din transportul feroviar.

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 3

- (4) Deoarece călătorul din transportul feroviar reprezintă partea defavorizată a contractului de transport, este necesar ca drepturile călătorilor în această privință să fie asigurate.

---

↓ nou

- (5) Acordarea aceluiași drepturi călătorilor din transportul feroviar care efectuează călătorii internaționale și călătorii interne ar trebui să sporească nivelul de protecție a consumatorilor în Uniune, să asigure condiții de concurență echitabile pentru întreprinderile feroviare și să garanteze un nivel uniform al drepturilor călătorilor.
- (6) Serviciile urbane, suburbane și regionale de transport feroviar de călători sunt diferite prin natura lor de serviciile de lung parcurs. Prin urmare, statele membre ar trebui să dispună de posibilitatea de a acorda derogări de la anumite dispoziții privind drepturile călătorilor pentru serviciile urbane, suburbane și regionale de transport feroviar de călători care nu sunt servicii transfrontaliere în cadrul Uniunii.

---

<sup>4</sup> Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 315, 3.12.2007, p. 14).

<sup>5</sup> ~~JO C 137, 8.6.2002, p. 2.~~

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 24  
(adaptat)  
⇒ nou

- (7) Unul dintre obiectivele prezentului regulament este de a îmbunătăți serviciile de transport feroviar de călători în cadrul  Uniunii  Comunității. Prin urmare, statele membre ar trebui să poată acorda derogări pentru servicii în regiuni unde o parte semnificativă din servicii este exploatată în afara  Uniunii,  Comunității ⇒ cu condiția asigurării unui nivel adecvat al drepturilor călătorilor pe partea acestor servicii care este furnizată pe teritoriul statelor membre respective, în conformitate cu legislația națională a acestora ⇐.

---

↓ nou

- (8) Cu toate acestea, derogările nu ar trebui să se aplice acelor dispoziții ale prezentului regulament care facilitează utilizarea serviciilor feroviare de persoanele cu handicap sau de persoanele cu mobilitate redusă. Mai mult, derogările nu ar trebui să se aplice drepturilor celor care doresc să achiziționeze legitimații de transport pe calea ferată de a le achiziționa fără dificultăți inutile, nici prevederilor referitoare la răspunderea întreprinderilor feroviare față de călători și de bagajele acestora, nici cerinței ca întreprinderile feroviare să fie asigurate în mod corespunzător, și nici cerinței ca aceste întreprinderi să ia toate măsurile adecvate pentru a garanta securitatea personală a călătorilor în gări și în trenuri și pentru a gestiona riscurile.

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 4  
(adaptat)  
⇒ nou

- (9) Drepturile utilizatorilor de servicii feroviare includ primirea de informații privind serviciul de transport, atât înaintea cât și în timpul călătoriei. Ori de câte ori este posibil, întreprinderile feroviare și vânzătorii de legitimații de transport ~~trebuie~~  ar trebui  să furnizeze aceste informații în prealabil și cât mai curând posibil. ⇒ Informațiile respective ar trebui puse la dispoziția persoanelor cu handicap sau a persoanelor cu mobilitate redusă în formate accesibile. ⇐

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 5  
(adaptat)

- (10) Cerințe mai detaliate privind furnizarea de informații asupra călătoriei ~~vor fi~~  sunt  stabilite în specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) menționate în

Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei<sup>6</sup> ~~Directiva 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 martie 2001 privind interoperabilitatea sistemului feroviar convențional<sup>7</sup>.~~

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 6  
(adaptat)

~~(11)~~ Consolidarea drepturilor călătorilor în transportul feroviar trebuie să se bazeze pe ~~sistemul~~ dreptului internațional existent ~~în această privință~~, prevăzut în Apendicele A – Reguli uniforme privind Contractul de transport feroviar internațional de călători și bagaje (CIV) la Convenția privind transporturile feroviare internaționale (COTIF) din 9 mai 1980, astfel cum a fost modificată de Protocolul de modificare a Convenției privind transporturile feroviare internaționale din 3 iunie 1999 (Protocolul din 1999). Cu toate acestea, este de dorit să se extindă domeniul de aplicare al ~~acestui~~  prezentului  regulament și să se protejeze nu numai călătorii internaționali, ci și călătorii naționali.  La 23 februarie 2013, Uniunea a aderat la COTIF.

---

↓ nou

(12) În contextul vânzării de legitimații de transport pentru călători, statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a interzice discriminarea pe bază de naționalitate sau de domiciliu, fără legătură cu prezența, permanentă sau temporară, a călătorului respectiv în alt stat membru. Aceste măsuri ar trebui să includă toate formele de discriminare care, prin aplicarea altor criterii, precum domiciliul sau localizarea fizică sau digitală, ar putea avea același efect. Având în vedere dezvoltarea de platforme online care vând legitimații de transport pentru călători, statele membre ar trebui să acorde o atenție deosebită asigurării faptului că, în decursul procesului de accesare a interfețelor online sau de achiziționare a legitimațiilor de transport, nu se produce nicio discriminare. Cu toate acestea, schemele de transport care implică tarife sociale nu ar trebui să fie automat excluse, cu condiția să fie proporționale și independente de naționalitatea persoanelor în cauză.

(13) Creșterea popularității mersului cu bicicleta la nivelul întregii Uniuni prezintă implicații pentru turism și pentru mobilitate în ansamblu. O creștere a utilizării atât a căilor ferate, cât și a mersului cu bicicleta în cadrul repartizării modale reduce impactul transporturilor asupra mediului. Prin urmare, întreprinderile feroviare ar trebui să faciliteze combinarea mersului cu bicicleta și a călătoriei cu trenul, pe cât de mult posibil, în special permițând transportul bicicletelor la bordul trenurilor.

---

<sup>6</sup> Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei din 5 mai 2011 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” al sistemului feroviar transeuropean (JO L 123, 12.5.2011, p. 11).

<sup>7</sup> JO L 110, 20.4.2001, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2007/32/CE a Comisiei (JO L 141, 2.6.2007, p. 63).

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 7  
(adaptat)

- (14) Întreprinderile feroviare ar trebui să ~~coopereze pentru a facilita~~  faciliteze  transferul călătorilor din transportul feroviar de la un operator la altul prin furnizarea de bilete directe ori de câte ori este posibil.

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 8

~~Furnizarea de informații și legitimații de transport pentru călătorii din traficul feroviar trebuie facilitată prin adaptarea sistemelor informatice la o specificație comună.~~

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 9

~~Punerea în aplicare ulterioară a sistemelor de informare a călătorilor și de rezervare trebuie să fie realizată în conformitate cu specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI).~~

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 10  
(adaptat)  
⇒ nou

- (15) ⇒ În lumina Convenției Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap și pentru a oferi persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă posibilități de călătorie pe calea ferată comparabile cu cele ale altor cetățeni, ar trebui stabilite norme privind nediscriminarea și asistența pe parcursul călătoriei acestor persoane. ⇐ ~~Serviciile de transport feroviar de călători ar trebui să fie în avantajul tuturor cetățenilor. În consecință, p~~ Persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, cauzată de invaliditate, de vârstă sau de orice alt factor, ~~ar trebui să beneficieze de acces la transportul feroviar în condiții comparabile cu ceilalți cetățeni. Persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă~~ au în egală măsură cu toți ceilalți cetățeni dreptul la libera circulație, ~~la libertatea de alegere~~ și la nediscriminare. Între altele, trebuie acordată o atenție deosebită furnizării de informații persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă cu privire la accesibilitatea serviciilor feroviare, condițiile de acces la materialul rulant și echipamentele de la bord. Pentru a furniza călătorilor cu deficiențe senzoriale informații optime privind întârzierile, ar trebui utilizate sisteme vizuale și auditive adecvate. Persoanele cu handicap și ~~persoanele cu mobilitate redusă~~ ar trebui să aibă posibilitatea de a cumpăra legitimații de transport la bordul trenului fără taxe suplimentare. ⇒ Personalul ar trebui să fie format în mod adecvat pentru a răspunde necesităților persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, mai ales atunci când acordă asistență. Pentru a asigura condiții de călătorie egale, aceste persoane ar trebui să beneficieze de asistență în gări și la bord în orice moment în care circulă trenuri, nu doar în anumite momente ale zilei. ⇐

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 11  
(adaptat)  
⇒ nou

- (16) Întreprinderile feroviare și gestionarii de gară ar trebui să ia în considerare nevoile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă, respectând specificațiile tehnice de interoperabilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă, ~~pentru a asigura faptul că~~  În plus , în conformitate cu normele ~~comunitare~~  Uniunii  privind achizițiile publice, ⇒ în special cu Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>8</sup>, ⇐ toate clădirile și întreg materialul rulant ~~devin~~  ar trebui să devină  accesibile, eliminându-se progresiv obstacolele fizice și funcționale atunci când se achiziționează material nou sau se construiește ori se efectuează lucrări de renovare majore.

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 14  
(adaptat)  
⇒ nou

- (17) Este de dorit ca prezentul regulament să instituie un sistem de despăgubire pentru călători în cazul unei întârzieri care ține de răspunderea întreprinderii feroviare, pe aceeași bază ca și sistemul internațional prevăzut de COTIF și, în special, de ~~apendicele~~  Regulile uniforme  CIV privind drepturile călătorilor. ⇒ În cazul unei întârzieri a unui serviciu de transport de călători, întreprinderile feroviare ar trebui să ofere călătorilor despăgubiri bazate pe un procent din prețul legitimației de transport. ⇐

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 12  
⇒ nou

- (18) Întreprinderile feroviare ar trebui să fie obligate să încheie o asigurare sau să ia măsuri echivalente pentru asigurarea responsabilității față de călătorii din transportul feroviar în cazul unui accident. ~~Valoarea minimă a asigurării pentru întreprinderile feroviare ar trebui să facă obiectul unei reexaminări viitoare.~~ ⇒ În cazul în care statele membre stabilesc o sumă maximă pentru daunele-interese compensatorii în caz de deces sau de vătămare corporală a călătorilor, această sumă ar trebui să fie cel puțin echivalentă cu suma stabilită în Regulile uniforme CIV. ⇐

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 13

- (19) Consolidarea drepturilor la despăgubire și asistență în caz de întârziere, de pierderea legăturii sau de anulare a unui serviciu de transport ar trebui să ducă la creșterea

---

<sup>8</sup> Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

stimulentelor pentru piața serviciilor de transport feroviar de călători, în beneficiul călătorilor.

---

↓ nou

- (20) În cazul unei întârzieri, călătorilor ar trebui să li se ofere opțiuni de transport prin continuarea călătoriei sau prin redirectionare, în condiții de transport comparabile. Într-un asemenea caz ar trebui să se țină seama de necesitățile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă.
- (21) Cu toate acestea, o întreprindere feroviară nu ar trebui să fie obligată să plătească despăgubiri dacă poate dovedi că întârzierea a fost provocată de condiții meteorologice extrem de nefavorabile sau de dezaastre naturale majore care pun în pericol exploatarea în siguranță a serviciului. Orice astfel de eveniment ar trebui să prezinte caracteristicile unei catastrofe naturale excepționale, distincte de condițiile meteorologice sezoniere normale, precum furtunile de toamnă sau inundațiile urbane periodice datorate mareelor sau topirii zăpezii. Întreprinderile feroviare ar trebui să dovedească faptul că nu ar fi putut să prevadă sau să preîntâmpine întârzierea chiar dacă s-ar fi luat toate măsurile de precauție rezonabile.
- (22) În cooperare cu administratorii de infrastructură și cu întreprinderile feroviare, gestionarii de gară ar trebui să elaboreze planuri pentru situații neprevăzute, în vederea reducerii la minimum a impactului unor perturbări majore prin punerea la dispoziția călătorilor blocați a unor informații și a unor servicii de asistență adecvate.
- (23) Prezentul regulament nu ar trebui să restricționeze drepturile întreprinderilor feroviare de a solicita despăgubiri de la orice persoană, inclusiv de la terțe părți, în conformitate cu legislația națională aplicabilă.
- 

↓ 1371/2007/CE considerentul 15

- (24) Atunci când un stat membru acordă unei întreprinderi feroviare o derogare de la prevederile prezentului regulament, acesta, în consultare cu organizațiile reprezentative ale călătorilor, ar trebui să încurajeze întreprinderile feroviare să instituie înțelegeri pentru despăgubire compensare și asistență în cazul unei tulburări perturbări grave a serviciului de transport feroviar de călători.
- 

↓ 1371/2007/CE considerentul 16

- (25) Este, de asemenea, de dorit să se ofere victimelor accidentelor și persoanelor aflate în întreținerea acestora un ajutor financiar pe termen scurt în perioada imediat următoare accidentului.

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 17

- (26) Este în interesul călătorilor din transportul feroviar să se adopte măsuri adecvate, de comun acord cu autoritățile publice, pentru a li se asigura securitatea personală în gări, precum și la bordul trenurilor.

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 18  
(adaptat)

- (27) Călătorii din transportul feroviar ar trebui să aibă posibilitatea de a depune, la oricare întreprindere feroviară ~~sau vânzător de legitimații de transport~~ în cauză, o plângere privind drepturile și obligațiile prevăzute de prezentul regulament și ar trebui să aibă dreptul de a primi un răspuns într-un termen rezonabil.

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 19  
⇒ nou

- (28) Întreprinderile feroviare ⇒ și gestionarii de gară ⇐ ar trebui să definească, ⇒ să publice, ⇐ să administreze și să controleze standardele de calitate a serviciilor pentru serviciile de transport feroviar de călători.

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 20

~~Conținutul prezentului regulament ar trebui reexaminat în ceea ce privește ajustarea valorilor financiare la inflație și cerințele în materie de informații și calitate a serviciilor, în lumina evoluției pieței, precum și în lumina efectelor prezentului regulament asupra calității serviciilor.~~

---

↓ nou

- (29) Pentru a menține un nivel ridicat de protecție a consumatorilor în transportul feroviar, statele membre ar trebui să aibă obligația de a desemna organisme naționale de aplicare a legii care să monitorizeze îndeaproape și să aplice prezentul regulament la nivel național. Aceste organisme ar trebui să poată lua o varietate de măsuri de aplicare a legii. Călătorii ar trebui să poată înainta plângeri acestor organisme în legătură cu presupuse încălcări ale regulamentului. Pentru a asigura tratarea în mod satisfăcător a acestor plângeri, organismele ar trebui de asemenea să coopereze între ele.

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 21  
⇒ nou

- (30) ⇒ Prelucrarea de date cu caracter personal ar trebui realizată în conformitate cu dreptul Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal, în special ~~↳~~ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>9</sup> Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date<sup>10</sup>.

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 22

- (31) Statele membre ar trebui să stabilească sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament și să asigure punerea în aplicare a acestor sancțiuni. Sancțiunile, care pot include plata despăgubirii către persoana în cauză, ar trebui să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 23  
(adaptat)

- (32) Deoarece obiectivele prezentului regulament, respectiv dezvoltarea căilor ferate ~~⊗~~ ale Uniunii ~~⊗~~ ~~comunitare~~ și introducerea drepturilor călătorilor, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de statele membre și pot fi, prin urmare, realizate mai bine la nivelul ~~⊗~~ Uniunii ~~⊗~~ ~~Comunității~~, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, așa cum este enunțat la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat ~~în~~ la respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestor obiective.

---

↓ nou

- (33) În vederea asigurării unui nivel ridicat de protecție a călătorilor, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a modifica anexele I, II și III în ceea ce privește Regulile uniforme CIV, informațiile minime care trebuie furnizate de întreprinderile feroviare și de vânzătorii de legitimații de transport și standardele minime de calitate a serviciilor, precum și pentru a ajusta la inflație valorile financiare menționate în regulament. Este de o importanță deosebită ca, în cursul lucrărilor sale

---

<sup>9</sup> Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

<sup>10</sup> JO L 281, 23.11.1995, p. 21. Directivă modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).



pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare<sup>11</sup>. În special, pentru a asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții statelor membre, iar experții lor au acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei care se ocupă cu pregătirea actelor delegate.

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 25  
(adaptat)

~~Întreprinderile feroviare în anumite state membre pot avea dificultăți în aplicarea integralității dispozițiilor prezentului regulament la data intrării sale în vigoare. Prin urmare, statele membre ar trebui să poată acorda derogări temporare de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament serviciilor feroviare naționale pe distanțe lungi de transport de călători. Derogarea temporară ar trebui totuși să nu se aplice prevederilor prezentului regulament care permit persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă accesul la transportul feroviar și celor care doresc achiziționarea legitimațiilor de transport feroviar de a le achiziționa fără dificultăți inutile, și nici prevederilor referitoare la răspunderea întreprinderilor feroviare față de călători și bagajele acestora, cerinței de asigurare corespunzătoare a întreprinderilor și cerinței ca respectivele întreprinderi feroviare să ia toate măsurile necesare pentru a garanta siguranța personală a călătorilor în gară și la bordul trenului și să gestioneze riscul.~~

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 26

~~Serviciile urbane, suburbane și regionale de transport feroviar de călători sunt diferite prin natura lor de serviciile de lung parcurs. Prin urmare, cu excepția anumitor prevederi care se aplică tuturor serviciilor de transport de călători în cadrul Comunității, statele membre ar trebui să acorde derogări de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament serviciilor feroviare urbane, suburbane și regionale pentru transportul de călători.~~

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 27

~~Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament trebuie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei<sup>12</sup>.~~

---

<sup>11</sup> JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

<sup>12</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

---

↓ 1371/2007/CE considerentul 28

~~În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte măsuri având un domeniu general de aplicare și destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament și să îl completeze cu elemente noi neesențiale; aceste măsuri ar trebui adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control, prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE,~~

---

↓ nou

(34) Prezentul regulament respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute în Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, în special articolele 21, 26, 38 și 47 privind, respectiv, interzicerea oricărei forme de discriminare, integrarea persoanelor cu handicap, un nivel ridicat de protecție a consumatorilor și dreptul la o cale de atac eficientă și la un proces echitabil. Instanțele statelor membre trebuie să aplice prezentul regulament într-un mod consecvent cu aceste drepturi și principii,

---

↓ 1371/2007/CE (adaptat)

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

## Capitolul I

### Dispoziții generale

#### *Articolul 1*

#### **Obiectul**

Prezentul regulament stabilește reguli  aplicabile transportului feroviar  cu privire la:

~~(a) informațiile care trebuie furnizate de către întreprinderile feroviare, încheierea de contracte de transport, emiterea de legitimații de transport și punerea în aplicare a unui sistem informatizat de informare și rezervare pentru transportul feroviar;~~

---

↓ nou

(a) nediscriminarea între călători în ceea ce privește condițiile de transport;

↓ 1371/2007/CE

(b) răspunderea întreprinderilor feroviare și obligațiile lor în materie de asigurare a călătorilor și a bagajelor;

~~(c) obligațiile întreprinderilor feroviare față de călători în caz de întârziere;~~

↓ nou

(c) drepturile călătorilor în cazul unui accident care se produce în urma utilizării unor servicii feroviare și care duce la decesul sau la vătămarea corporală a călătorilor ori la pierderea sau deteriorarea bagajelor acestora;

(d) drepturile călătorilor în cazul unei anulări sau al unei întârzieri;

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

⇒ (e)  informațiile  minime  care trebuie puse la dispoziția călătorilor;

~~(df)~~ ⇒ nediscriminarea și  acordarea de ~~protecție și~~ asistență  obligatorie  persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă ~~care călătoresc cu trenul;~~

~~(eg)~~ definirea și controlul standardelor de calitate a serviciilor;  și  gestionarea riscurilor care ar putea afecta siguranța personală a călătorilor; ~~și~~

~~(h)~~ tratarea plângerilor; ~~și~~

~~(fi)~~ regulile generale în materie de ~~punere în aplicare~~  a legii .

## Articolul 2

### Domeniul de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică ~~tuturor~~ călătoriilor și serviciilor feroviare  naționale și internaționale  în întreaga ~~Comunitate~~  Uniune , oferite de una sau mai multe întreprinderi feroviare care au obținut licența în conformitate cu Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>13</sup> ~~95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare<sup>14</sup>.~~

<sup>13</sup> JO L 343, 14.12.2012, p. 32.

<sup>14</sup> ~~JO L 143, 27.6.1995, p. 70. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 164, 30.4.2004, p. 44).~~

~~(2) Prezentul regulament nu se aplică întreprinderilor feroviare și serviciilor de transport cărora nu li s-a acordat o licență în conformitate cu Directiva 95/18/CE.~~

~~(3) De la data intrării în vigoare a prezentului regulament, articolele 9, 11, 12, 19, articolul 20 alineatul (1) și articolul 26 se aplică tuturor serviciilor feroviare pentru transportul de călători în întreaga Comunitate.~~

~~(4) Cu excepția dispozițiilor din alineatul (3), un stat membru poate acorda, în mod transparent și nediscriminatoriu, o derogare pentru o perioadă de maximum 5 ani, reînnoibilă de două ori cu câte o perioadă de maximum 5 ani, de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament serviciilor naționale de transport feroviar de călători.~~

~~(5) Cu excepția dispozițiilor din alineatul (3) al prezentului articol, un stat membru poate acorda o derogare de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament serviciilor urbane, suburbane și regionale de transport feroviar de călători. Pentru a distinge între serviciile urbane, suburbane și regionale de transport feroviar de călători, statele membre aplică definițiile conținute în Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare<sup>15</sup>. În vederea aplicării acestor definiții, statele membre iau în considerare următoarele criterii: distanța, frecvența serviciilor, numărul opririlor regulate, materialul rulant utilizat, regimul de taxare a legitimațiilor de transport, fluctuațiile serviciilor privind numărul călătorilor între sezonul de vârf și perioadele extrasezon, numerele trenurilor și orarele.~~

~~(6) Pentru o perioadă de maximum 5 ani, un stat membru poate acorda, în mod transparent și nediscriminatoriu, anumitor servicii sau călătorii, o derogare reînnoibilă de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament, pe motivul că o parte semnificativă a serviciilor de transport feroviar de călători, ce include cel puțin o oprire regulată într-o gară, este exploatată în afara Comunității.~~

~~(7) Statele membre informează Comisia cu privire la derogările acordate în temeiul alineatelor (4), (5) și (6). Comisia ia măsurile necesare dacă o asemenea derogare nu este considerată conformă cu dispozițiile prezentului articol. Până la 3 decembrie 2014, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind derogările acordate în conformitate cu alineatele (4), (5) și (6).~~

↓ nou

2. Sub rezerva alineatului (4), statele membre pot deroga următoarele servicii de la aplicarea prezentului regulament:

- (a) serviciile de transport feroviar de călători urbane, suburbane și regionale menționate în Directiva 2012/34/UE, cu excepția serviciilor transfrontaliere din cadrul Uniunii;
- (b) serviciile internaționale de transport feroviar de călători în cazul cărora o parte semnificativă, incluzând cel puțin o oprire programată într-o gară, este

<sup>15</sup> JO L 237, 24.8.1991, p. 25. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/103/CE (JO L 363, 20.12.2006, p. 344).

efectuată în afara Uniunii, cu condiția ca drepturile călătorilor să fie asigurate în mod adecvat în temeiul dreptului național relevant pe teritoriul statului membru care acordă derogarea.

3. Statele membre informează Comisia cu privire la derogările acordate în temeiul alineatului (2) literele (a) și (b) și cu privire la adecvarea dreptului lor național pe teritoriul lor în scopurile alineatului (2) litera (b).
4. Articolele 5, 10, 11 și 25, precum și capitolul V se aplică tuturor serviciilor de transport feroviar de călători menționate la alineatul (1), inclusiv serviciilor care beneficiază de derogare în conformitate cu alineatul (2) literele (a) și (b).

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

### Articolul 3

#### Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

(2) „întreprindere feroviară” înseamnă o întreprindere feroviară, așa cum este definită la ~~în~~ articolul 2 3 alineatul (1) din ~~la~~ Directiva ~~2001/14/CE~~ <sup>16</sup> 2012/34/UE și orice altă întreprindere publică sau privată a cărei activitate este de a furniza transport feroviar de mărfuri și/sau pasageri, tracțiunea fiind asigurată de această întreprindere;

~~2. „operator de transport” înseamnă întreprinderea feroviară contractuală cu care călătorul a încheiat contractul de transport sau o serie de întreprinderi feroviare succesive care sunt responsabile în baza acestui contract;~~

~~3. „operator de transport substituit” înseamnă întreprinderea feroviară care nu a încheiat un contract de transport cu călătorul, dar căruia întreprinderea feroviară parte la contract i a încredințat, în întregime sau în parte, executarea transportului feroviar;~~

~~42. „gestionar  administrator  de infrastructură” înseamnă  un administrator de infrastructură  orice organism sau întreprindere responsabilă în special de instituirea și întreținerea rețelei feroviare sau a unei părți a acesteia, așa cum este definită la ~~în~~ articolul 3 din Directiva ~~91/440/CEE~~ 2012/34/UE, care poate de asemenea include gestionarea sistemelor de control și siguranță a infrastructurii;~~

~~53. „gestionar de gară” înseamnă entitatea organizațională dintr-un stat membru care a fost însărcinată cu administrarea unei gări feroviare și care poate fi gestionarul  administratorul  de infrastructură;~~

<sup>16</sup> ~~Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tariful de utilizare a infrastructurii feroviare (JO L 75, 15.3.2001, p. 29). Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2004/49/CE.~~

- ~~64.~~ „operator de turism” înseamnă un organizator sau un  comerciant  distribuitor cu amănuntul, altul decât o întreprindere feroviară, în sensul articolului ~~23~~ alineatele (2) și (3) ale punctele 8 și 9 din Directiva ~~90/314/CEE~~<sup>17</sup> (UE) 2015/2302 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>18</sup>;
- ~~75.~~ „vânzător de legitimații de transport” înseamnă  orice comerciant  distribuitor cu amănuntul de servicii de transport feroviar care încheie contracte de transport și vinde legitimații de transport în numele unei întreprinderi feroviare sau pe cont propriu;
- ~~86.~~ „contract de transport” înseamnă un contract de transport, contra cost sau gratuit, între o întreprindere feroviară sau un vânzător de legitimații de transport și călător, în vederea prestării unuia sau mai multor servicii de transport;
- ~~97.~~ „rezervare” înseamnă o autorizație, pe ~~suport de~~ hârtie sau în format electronic, care dă drept la transport pe baza planului personalizat de transport confirmat anterior;
- ~~108.~~ „bilet direct” înseamnă legitimația sau legitimațiile de transport care reprezintă un  singur  contract pentru servicii feroviare succesive executate de către una sau mai multe întreprinderi feroviare;

---

↓ nou

9. „serviciu” înseamnă un serviciu de transport feroviar de călători care circulă între gări sau halte feroviare în conformitate cu un orar;
10. „călătorie” înseamnă transportul unui călător între o gară de plecare și o gară de sosire în cadrul unui singur contract de transport;

---

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

11. „serviciu național  de transport  feroviar de călători” înseamnă un serviciu feroviar pentru transportul ~~călătorilor~~  de călători  care nu traversează frontiera unui stat membru;
- ⇒ (12) „serviciu internațional de transport feroviar de călători” înseamnă un serviciu internațional de transport de călători astfel cum este definit la articolul 3 punctul 5 din Directiva 2012/34/UE; ⇐

---

<sup>17</sup> Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite (JO L 158, 23.6.1990, p. 59).

<sup>18</sup> Directiva (UE) 2015/2302 a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2015 privind pachetele de servicii de călătorie și serviciile de călătorie asociate, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 și a Directivei 2011/83/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Directivei 90/314/CEE a Consiliului (JO L 326, 11.12.2015, p. 1).

~~1312.~~ „întârziere” înseamnă intervalul de timp dintre ora la care călătorul trebuia să ajungă, în conformitate cu orarul publicat, și ora sa de sosire reală sau  preconizată  ~~prevăzută~~  la gara finală de destinație .

~~1413.~~ „permis de călătorie” sau „abonament” înseamnă o legitimație pentru un număr nelimitat de călătorii care permite titularului autorizat să călătorească pe calea ferată, ~~pentru o anumită perioadă de timp~~  în decursul unei perioade specificate , pe o anumită rută sau rețea;

↓ nou

15. „legătură pierdută” înseamnă o situație în care un călător pierde unul sau mai multe servicii în decursul unei călătorii ca urmare a întârzierii sau anulării unuia sau mai multor servicii anterioare;

↓ 1371/2007/CE (adaptat)

⇒ nou

~~14. „sistem informatizat de informare și rezervare pentru transportul feroviar (CIRSRT)” înseamnă un sistem informatizat care conține informații despre serviciile de transport feroviar oferite de către întreprinderile feroviare; informațiile referitoare la serviciile de transport de călători stocate în sistemul CIRSRT cuprind informații cu privire la:~~

~~(a) graficul de circulație și orarele serviciilor de transport de călători;~~

~~(b) locurile disponibile în mijloacele de transport pentru călători;~~


~~(c) tarifele și condițiile speciale;~~

~~(d) accesibilitatea trenurilor pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă;~~

~~(e) mijloacele prin care se pot face rezervări sau se pot emite legitimații de transport sau bilete directe, în măsura în care unele mijloace sau totalitatea acestora sunt puse la dispoziția utilizatorilor;~~

~~1615.~~ „persoană cu handicap” sau  și  „persoană cu mobilitate redusă” înseamnă orice persoană a cărei mobilitate, atunci când folosește mijloacele de transport, este redusă din cauza unei invalidități  prezentând o deficiență  fizică, e (senzoriale sau locomotorii, permanente sau temporare), a unei dizabilități sau deficiențe  mentală,  intelectuală  sau senzorială  ~~și din cauză de orice alt tip de dizabilitate~~  care, în combinație cu diverse obstacole, poate împiedica persoana respectivă să utilizeze în mod integral și eficace transporturile, în condiții de egalitate cu alți călători  sau  a cărei mobilitate atunci când folosește transporturile este redusă  din cauza vârstei și a cărei situație necesită o atenție specială și adaptarea serviciilor puse la dispoziția tuturor călătorilor la nevoile sale;

~~1716.~~ „condiții generale de transport” înseamnă condițiile operatorului de transport  întreprinderii feroviare  sub formă de condiții generale sau de tarife intrate în vigoare din punct de vedere juridic în ~~toate statele membre~~  fiecare stat

membru  și care au devenit, prin încheierea contractului de transport, parte integrantă din acesta;

1817. „vehicul” înseamnă un vehicul motor sau o remorcă, transportate cu ocazia unui transport de călători;

---

↓ nou

19. „Regulile uniforme CIV” înseamnă regulile uniforme referitoare la Contractul de transport feroviar internațional de călători și bagaje (CIV), astfel cum este stabilit în apendicele A la Convenția privind transporturile internaționale feroviare (COTIF).

---

↓ 1371/2007/ CE

## Capitolul II

### Contractul de transport, informațiile și legitimațiile de transport

#### *Articolul 4*

##### **Contractul de transport**

Sub rezerva dispozițiilor prezentului capitol, încheierea și executarea unui contract de transport, precum și furnizarea de informații și de legitimații de transport sunt reglementate de dispozițiile titlurilor II și III din anexa I.

---

↓ nou

#### *Articolul 5*

##### **Condiții nediscriminatorii ale contractului de transport**

Fără a aduce atingere tarifelor sociale, întreprinderile feroviare sau vânzătorii de legitimații de transport oferă publicului larg condiții contractuale și tarife fără discriminare directă sau indirectă pe baza naționalității sau a domiciliului clientului final sau a locului de stabilire în cadrul Uniunii a întreprinderii feroviare sau a vânzătorului de legitimații de transport.



*Articolul ~~5~~ 6*

**Bicicletele**

~~Întreprinderile feroviare permit~~ Călătorii ~~le~~  au dreptul  să ~~și~~ aducă  ia  bicicletele la bordul trenului, ~~⇒ acolo unde este cazul contra unui cost rezonabil~~  dacă acestea sunt ușor de manevrat, ~~dacă nu afectează în mod negativ acel serviciu de transport feroviar și dacă materialul rulant utilizat permite acest lucru, contra cost după caz.~~  Ei își supraveghează bicicletele pe parcursul călătoriei și se asigură că nu provoacă nicio neplăcere sau daună altor călători, echipamentelor de mobilitate, bagajelor sau exploatarea feroviare. Transportul bicicletelor poate fi refuzat sau restricționat din motive de siguranță sau de exploatare, cu condiția ca întreprinderile feroviare, vânzătorii de legitimații de transport, operatorii de turism și, acolo unde este cazul, gestionarii de gară să informeze călătorii cu privire la condițiile refuzului sau restricției respective în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 454/2011.

*Articolul ~~6~~ 7*

**Inadmisibilitatea ~~renunțării~~  exonerării  și stipularea limitelor**

1. Obligațiile față de ~~pasageri~~  călători  în temeiul prezentului regulament nu pot face obiectul unei limitări sau ~~renunțării~~  exonerări , în special printr-o derogare sau o clauză restrictivă cuprinsă în contractul de transport.
2. Întreprinderile feroviare pot oferi călătorilor condiții contractuale mai favorabile decât condițiile stabilite în prezentul regulament.

*Articolul ~~7~~ 8*

**Obligația de a furniza informații privind întreruperea serviciilor feroviare**

Întreprinderile feroviare sau, după caz, autoritățile competente care răspund de contractele de servicii publice feroviare își fac publice deciziile de întrerupere  permanentă sau temporară  a serviciilor feroviare, prin mijloace adecvate , inclusiv în formate accesibile persoanelor cu handicap în conformitate cu cerințele de accesibilitate stabilite în Directiva XXX<sup>19</sup>,  și înaintea punerii în aplicare a acestor decizii.

*Articolul ~~8~~ 9*

**Informații de călătorie**

<sup>19</sup> Directiva XXX de apropiere a actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre în ceea ce privește cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor („Actul european privind accesibilitatea”) (JO L X, X.X.XXXX, p. X).

1. ~~Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 10,~~ Întreprinderile feroviare și vânzătorii de legitimații de transport care oferă contracte de transport în numele uneia sau mai multor întreprinderi feroviare furnizează călătorilor, la cerere, cel puțin informațiile precizate în anexa II partea I, privind călătoriile pentru care contractul de transport este oferit de întreprinderea feroviară în cauză. Vânzătorii de legitimații de transport care oferă contracte de transport pe cont propriu și operatorii de turism furnizează aceste informații în cazul în care sunt disponibile.
2. Întreprinderile feroviare ⇒ și, în cazul în care este posibil, vânzătorii de legitimații de transport ⇐ furnizează călătorilor, în timpul călătoriilor, ⇒ inclusiv în gările de legătură, ⇐ cel puțin informațiile menționate în anexa II partea II.
3. Informațiile menționate la alineatele (1) și (2) sunt furnizate în formatul cel mai adecvat ⇒ , inclusiv prin utilizarea unor tehnologii de comunicare de ultimă oră. ⇐. Trebuie acordată o atenție deosebită ~~nevoilor persoanelor cu deficiențe de auz și/sau de vedere~~ ⇒ asigurării faptului că aceste informații sunt accesibile persoanelor cu handicap în conformitate cu cerințele de accesibilitate stabilite în Directiva XXX și în Regulamentul 454/2011 ⇐.

---

↓ nou

4. Gestionarii de gări și administratorii de infrastructură pun la dispoziția întreprinderilor feroviare și a vânzătorilor de legitimații de transport, în mod nediscriminatoriu, date în timp real privind trenurile, inclusiv cele exploatate de alte întreprinderi feroviare.

---

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

#### *Articolul ~~9~~ 10*

#### **Disponibilitatea legitimațiilor de transport, a biletelor directe și a rezervărilor**

- (1) Întreprinderile feroviare și vânzătorii de legitimații de transport oferă, ~~în limita disponibilității,~~ legitimații de transport ☒ și, dacă sunt disponibile ☒, bilete directe și rezervări. ⇒ Ei depun toate eforturile posibile pentru a oferi bilete directe, inclusiv pentru călătoriile transfrontaliere și cu mai mult de o întreprindere feroviară. ⇐
- (2) Fără a aduce atingere ~~alineatului~~ alineatelor (3) și (4), întreprinderile feroviare ⇒ și vânzătorii de legitimații de transport ⇐ distribuie călătorilor legitimații de transport prin intermediul cel puțin al unuia din următoarele puncte de vânzare:
  - (a) ghișee sau distribuitoare automate de legitimații de transport;
  - (b) telefon, internet sau orice altă tehnologie informațională disponibilă pe scară largă;
  - (c) la bordul trenurilor.

~~(3) Fără a aduce atingere alineatelor (4) și (5),~~ ⇒ Satele membre pot impune ⇐  
întreprinderilor feroviare distribuie  să pună la dispoziție  legitimații de transport  
pentru servicii furnizate în conformitate cu contracte de servicii publice, prin intermediul ~~a cel  
puțin unuia din următoarele~~ ⇒ mai multor ⇐ puncte de vânzare. =

~~(a) ghișee sau distribuitoare automate de legitimații de transport;~~

~~(b) la bordul trenurilor.~~

~~(4)~~(3). Întreprinderile feroviare oferă posibilitatea de a obține legitimații de transport pentru  
serviciul respectiv la bordul trenului, cu excepția cazurilor în care această posibilitate  
este limitată sau refuzată din motive de securitate sau legate de lupta împotriva  
fraudei, din motive de rezervare obligatorie sau din alte motive comerciale  
acceptabile.

~~(5)~~(4). În cazul în care în gara de plecare nu există ghișee sau distribuitoare automate de  
legitimații de  transport  călătorie, călătorii vor fi informați în gară:

- (a) cu privire la posibilitatea de a achiziționa legitimații de  transport   
~~călătorie~~ prin telefon/internet sau la bordul trenului, precum și cu privire la  
procedura de achiziție în acest mod;
- (b) cu privire la cea mai apropiată gară sau cel mai apropiat loc în care sunt  
disponibile ghișee și/sau distribuitoare automate de legitimații de  
 transport  călătorie.

---

↓ nou

(5) Dacă în gara de plecare nu este disponibil niciun ghișeu sau distribuitor automat de  
legitimații de transport, persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă  
li se permite să achiziționeze legitimații de transport la bordul trenului fără taxe  
suplimentare.

(6) În cazul în care un călător primește legitimații de transport separate pentru o singură  
călătorie care cuprinde servicii feroviare succesive exploatare de una sau mai multe  
întreprinderi feroviare, drepturile sale la informare, la asistență și la despăgubire sunt  
echivalente cu cele conferite de un bilet direct și acoperă întreaga călătorie, de la  
plecare până la destinația finală, cu excepția cazului în care călătorul primește  
informații contrare explicite, în scris. Aceste informații precizează în special că,  
atunci când un călător pierde o legătură, el nu este îndreptățit să ceară asistență sau  
despăgubiri pe baza lungimii totale a călătoriei. Sarcina probei referitoare la faptul că  
informațiile au fost furnizate îi revine întreprinderii feroviare, agentului acesteia,  
operatorului de turism sau vânzătorului de legitimații de transport.

~~Articolul 10~~

~~Sisteme de informare a călătorilor și de rezervare~~

~~(1) Pentru furnizarea informațiilor și pentru emiterea legitimațiilor de transport menționate în prezentul regulament, întreprinderile feroviare și vânzătorii de legitimații de transport folosesc sistemul informatizat de informare și rezervare pentru transportul feroviar care va fi instituit prin intermediul procedurilor prevăzute de prezentul articol.~~

~~(2) Specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) menționate de Directiva 2001/16/CE se aplică în sensul prezentului regulament.~~

~~(3) Comisia adoptă, pe baza unei propuneri prezentate de către Agenția Europeană a Căilor Ferate (AECF), specificațiile tehnice de interoperabilitate ale aplicațiilor telematice pentru călători până cel târziu la 3 decembrie 2010. Specificațiile tehnice de interoperabilitate fac posibilă furnizarea de informații, menționată în anexa II, și emiterea de legitimații de transport, așa cum este reglementată prin prezentul regulament.~~

~~(4) Întreprinderile feroviare își adaptează sistemul informatizat de informare și rezervare pentru transportul feroviar conform cerințelor stabilite de STI, în conformitate cu un plan de punere în aplicare definit de STI.~~

~~(5) Sub rezerva dispozițiilor Directivei 95/46/CE, nicio întreprindere feroviară sau vânzător de legitimații de transport nu dezvăluie informații personale privind rezervările individuale altor întreprinderi feroviare și/sau vânzătorilor de legitimații de transport.~~

### CAPITOLUL III

## RĂSPUNDEREA ÎNTREPRINDERILOR FERROVIARE FAȚĂ DE PASAGERI ~~☒~~ CĂLĂTORI ~~☒~~ ȘI DE BAGAJELE LOR

*Articolul 11*

### Răspunderea față de călători și de bagajele lor

Sub rezerva dispozițiilor prezentului capitol și fără a aduce atingere dreptului național aplicabil pentru acordarea de despăgubiri suplimentare călătorilor pentru prejudicii, răspunderea întreprinderilor feroviare față de călători și de bagajele lor este reglementată în anexa I<sub>2</sub> titlul IV<sub>2</sub> capitolele I, III și IV și titlurile VI și VII.

## Articolul 12

### Asigurarea și acoperirea răspunderii în caz de deces sau de vătămare corporală a călătorilor

~~(1) Obligația prevăzută la articolul 9 din Directiva 95/18/CE, în măsura în care se referă la răspunderea față de călători, se înțelege ca obligație a unei O Întreprinderi feroviare de a fi  este  asigurată în mod corespunzător ⇒ , în conformitate cu articolul 22 din Directiva 2012/34/UE și pe baza unei evaluări a riscurilor sale, ⇐ sau ~~de a fi luat~~  ia  măsurile echivalente pentru acoperirea răspunderilor care îi revin conform prezentului regulament.~~

~~(2) Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind stabilirea unei sume minime de asigurare pentru întreprinderile feroviare până cel mai târziu la 3 decembrie 2010. Dacă este necesar, respectivul raport este însoțit de propuneri sau recomandări adecvate în acest domeniu.~~

## Articolul 13

### Plățile în avans

- (1) Dacă un călător ~~moare~~ decedează sau este rănit, întreprinderea feroviară, astfel cum este menționată în anexa I articolul 26 alineatul (5), efectuează, fără întârziere și în orice  caz  situație, în  termen de  maximum cincisprezece zile de la stabilirea identității persoanei fizice îndreptățite la despăgubire, plățile în avans necesare pentru a satisface nevoi economice imediate, în mod proporțional cu prejudiciul suferit.
- (2) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (1), în caz de deces, plata în avans nu trebuie să fie mai mică decât 21 000 EUR pe călător.
- (3) O plată în avans nu constituie recunoașterea răspunderii și poate fi dedusă din orice sumă plătită ulterior în baza prezentului regulament, dar nu este rambursabilă, cu excepția cazurilor în care prejudiciul a fost cauzat prin neglijența sau din vina călătorului sau a cazurilor în care persoana care a primit plata în avans nu a fost persoana îndreptățită la despăgubire.

## Articolul 14

### Declinarea răspunderii

Chiar dacă întreprinderea feroviară își declină răspunderea pentru vătămarea ~~fizică~~  corporală  a unui călător pe care îl transportă, aceasta depune toate eforturile, în mod

rezonabil, să acorde asistență unui călător care solicită despăgubiri pentru prejudiciul suferit cauzat de terți.

## CAPITOLUL IV

### ÎNTÂRZIERILE, PIERDEREA LEGĂTURII ȘI ANULĂRILE

#### Articolul 15

##### Răspunderea pentru întârzieri, pierderea legăturii și anulările

Sub rezerva dispozițiilor prezentului capitol, răspunderea întreprinderilor feroviare cu privire la întârzieri, la pierderea legăturii și la anulări este reglementată în anexa I titlul IV capitolul II.

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

#### Articolul 16

##### Rambursarea și redirectionarea

(1) Atunci c~~ând~~ este previzibil ~~ca~~, în mod rezonabil, ~~ca~~ ⇒ fie la plecare, fie în cazul pierderii unei legături în decursul unei călătorii desfășurate cu un bilet direct, ~~ca~~ ↵ că sosirea la destinația finală prevăzută în contractul de transport se va efectua cu o întârziere mai mare de 60 de minute, călătorii au imediat posibilitatea de a alege ~~între~~ ~~ca~~ ↵ una dintre următoarele opțiuni ~~ca~~:

- (a) rambursarea întregului cost al legitimației de transport, în condițiile de achiziție a acesteia, pentru partea sau părțile de călătorie care nu au fost efectuate și pentru partea sau părțile care au fost deja efectuate, în cazul în care călătoria devine inutilă în raport cu planul de călătorie inițial al călătorului, însoțită de asigurarea, în cazul în care este nevoie, a transportului de întoarcere la punctul inițial de plecare în cel mai scurt timp posibil. Rambursarea se efectuează în aceleași condiții ca și plata despăgubirii menționate la articolul 17; ~~sau~~
- (b) continuarea sau redirectionarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil; ~~sau~~
- (c) continuarea sau redirectionarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală la o dată ulterioară, la alegerea călătorului.

↓ nou

- (2) În scopul alineatului (1) litera (b), redirecționarea în condiții comparabile se poate face cu servicii exploatare de orice întreprindere feroviară și poate implica utilizarea unei clase superioare de transport și a unor moduri de transport alternative, fără a genera costuri suplimentare pentru călător. Întreprinderile feroviare depun eforturi rezonabile pentru a evita introducerea unor legături suplimentare. Durata totală de călătorie, atunci când se utilizează un mod de transport alternativ pentru partea de călătorie care nu a fost finalizată așa cum era planificat, este comparabilă cu durata programată a călătoriei inițiale. Călătorii nu sunt declassați la condiții de transport dintr-o clasă inferioară, cu excepția cazului în care aceste condiții reprezintă singura soluție de redirecționare disponibilă.
- (3) Furnizorii serviciului de transport de redirecționare acordă o atenție deosebită asigurării unui nivel comparabil de accesibilitate a serviciului alternativ pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă.

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

### Articolul 17

#### Despăgubirea pentru prețul legitimației de transport

- (1) Fără a ~~renunța la~~  pierde  dreptul la transport, un călător poate cere întreprinderii feroviare o despăgubire pentru întârziere între locurile de plecare și de destinație menționate ~~pe legitimația~~  în contractul  de transport pentru care  costul aferent  legitimației de transport nu a fost rambursat în conformitate cu articolul 16. Despăgubirile minime în caz de întârziere sunt fixate după cum urmează:
- (a) 25 % din prețul legitimației de transport pentru o întârziere între 60 și 119 minute,
- (b) 50 % din prețul legitimației de transport pentru o întârziere de 120 de minute sau mai mult.
- (2)  Alineatul (1) se aplică, de asemenea,  ~~călătorilor~~ care dețin un permis de călătorie sau un abonament ~~pe căile ferate~~.  Dacă acești călători  și ~~care~~ se confruntă cu întârzieri sau cu anulări repetate pe perioada de valabilitate a  permisului de călătorie sau a  abonamentului ~~lor~~ , ei  pot cere o despăgubire în conformitate cu înțelegerile privind despăgubirile ale întreprinderilor feroviare. Aceste înțelegeri instituie criterii de determinare a întârzierii și de calcul al despăgubirilor.  În cazul în care pe parcursul perioadei de valabilitate a permisului de călătorie sau a abonamentului survin în mod repetat întârzieri mai mici de 60 de minute, aceste întârzieri sunt contabilizate cumulativ, iar călătorii sunt despăgubiți în conformitate cu modalitățile de despăgubire ale întreprinderilor feroviare.

- (3) Valoarea despăgubirii pentru întârzieri se calculează în funcție de prețul  întreg  pe care călătorul l-a plătit efectiv pentru serviciul în cazul căruia s-a înregistrat întârzierea. ~~Atunci c~~ând contractul de transport se referă la o călătorie dus-întors, valoarea despăgubirii pentru întârzierea fie la dus, fie la întors este calculată în raport cu jumătate din prețul plătit pentru legitimația de transport. În același mod, valoarea despăgubirii în caz de întârziere a unui serviciu prevăzut de orice alt tip de contract de transport care permite efectuarea mai multor călătorii ulterioare este calculată în raport cu prețul întreg.
- (4) ~~În e~~Calculul duratei de întârziere nu ~~se~~ ia în considerare întârzierea referitor la care întreprinderea feroviară poate dovedi că a survenit în afara teritoriilor  Uniunii  ~~în care se aplică Tratatul de instituire a Comunității Europene.~~
- ~~(2)~~(5). Despăgubirea pentru prețul legitimației de transport se plătește în termen de o lună de la depunerea cererii ~~de pentru~~ despăgubire. Despăgubirea poate fi plătită în bonuri și/sau alte servicii în cazul în care condițiile sunt flexibile (în special în ceea ce privește perioada de ~~validitate~~ valabilitate și destinația). Despăgubirea se plătește în numerar<sub>3</sub> la cererea călătorului.
- ~~(3)~~(6). Din despăgubirea reprezentând prețul legitimației de transport nu se scad costurile ocazionate de tranzacția financiară precum spezele, cheltuielile telefonice sau timbrele poștale. Întreprinderile feroviare pot introduce un prag minim sub care nu se va ~~mai~~ efectua plata niciunei despăgubiri. Acest prag nu poate fi mai mare de 4 EUR  per legitimație de transport .
- ~~(4)~~(7). Călătorul nu are dreptul la nicio despăgubire în cazul în care este informat cu privire la întârziere înainte de cumpărarea legitimației de transport sau ~~în cazul în care dacă~~ întârzierea care se datorează continuării călătoriei la bordul unui alt tren sau redirectionării nu depășește 60 de minute.

---

↓ nou

- (8) O întreprindere feroviară nu este obligată să plătească despăgubiri dacă poate dovedi că întârzierea a fost provocată de condiții meteorologice extrem de nefavorabile sau de dezastre naturale majore care pun în pericol exploatarea în siguranță a serviciului și care nu ar fi putut fi prevăzute și nici împiedicate chiar dacă s-ar fi luat toate măsurile de precauție rezonabile.

---

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

## Articolul 18

### Asistența

- (1) În caz de întârziere la sosire sau la plecare, întreprinderile ~~feroviare~~ feroviare , vânzătorul de legitimații de transport  sau gestionarul de gară informează călătorii



asupra situației și a orelor de plecare și de sosire prevăzute, de îndată ce astfel de informații sunt disponibile.

- (2) În cazul în care întârzierea menționată ~~prevăzută~~ la alineatul (1) depășește 60 de minute, călătorilor li se oferă, de asemenea, gratuit:
- (a) mese și băuturi răcoritoare ~~direct~~ proporționale  , în mod rezonabil,  cu timpul de așteptare, în cazul în care acestea sunt disponibile la bordul trenului sau în gară sau  pot fi furnizate  ~~se poate face~~, în mod rezonabil, ~~aprovizionarea cu ele~~ ⇒ ținând cont de criteriile precum distanța de la furnizor, durată necesară pentru livrare și costul ⇐;
  - (b) cazare hotelieră sau de altă natură și transportul între gară și locul de cazare, în cazul în care o ședere de una sau mai multe nopți este necesară sau în cazul în care se impune o ședere suplimentară, în măsura în care acest lucru este posibil din punct de vedere ~~material~~  fizic  ;
  - (c) în cazul în care trenul este blocat pe calea ferată, transportul de la tren până la gară, până la un alt punct de plecare sau până la destinația finală a trenului, în măsura în care acest lucru este posibil din punct de vedere ~~material~~  fizic .
- (3) Dacă serviciul feroviar nu mai poate fi continuat, întreprinderile feroviare organizează, cât mai repede posibil, servicii de transport alternative pentru ~~de~~ călători.
- (4) La cererea călătorilor, întreprinderile feroviare certifică pe legitimația de transport ⇒ sau prin orice alt mijloc ⇐ că serviciul feroviar a avut întârziere, a cauzat pierderea unei legături sau a fost anulat, după caz.
- (5) La aplicarea alineatelor (1), (2), ~~și~~ (3) ⇒ și (4) ⇐, întreprinderea feroviară în cauză acordă o atenție specială nevoilor persoanelor cu handicap ~~și~~  , persoanelor  cu mobilitate redusă  , precum  și însoțitorilor acestora.

---

↓ nou

- (6) Pe lângă obligațiile care le revin întreprinderilor feroviare în temeiul articolului 13a alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE, gestionarul unei gări prin care, pe parcursul unui an, trec cel puțin 10 000 de călători pe zi, în medie, trebuie să se asigure că operațiunile gării, ale întreprinderilor feroviare și ale administratorului de infrastructură sunt coordonate printr-un plan adecvat pentru situații neprevăzute, în vederea pregătirii pentru posibilitatea unei perturbări majore și a unor întârzieri de durată care duc la blocarea în gară a unui număr considerabil de călători. Planul asigură furnizarea unor servicii de asistență și a unor informații adecvate călătorilor blocați, inclusiv în formate accesibile în conformitate cu cerințele de accesibilitate stabilite în Directiva XXX. La cerere, gestionarul de gară pune planul, inclusiv modificările acestuia, la dispoziția organismului național de aplicare a legii sau a oricărui alt organism desemnat de un stat membru. Gestionarii gărilor prin care, pe parcursul unui an, trec mai puțin de 10 000 de călători pe zi, în medie, depun toate

eforturile rezonabile pentru coordonarea utilizatorilor gărilor și pentru furnizarea de asistență și de informații călătorilor blocați, în astfel de situații.

#### Articolul 19

### Dreptul la reparații

În cazul în care o întreprindere feroviară plătește despăgubiri sau își îndeplinește celelalte obligații care îi revin în conformitate cu prezentul regulament, nicio dispoziție din prezentul regulament sau din legislația națională nu poate fi interpretată ca restricționând dreptul acesteia de a solicita despăgubiri pentru costuri de la orice persoană, inclusiv de la părți terțe, în conformitate cu legislația aplicabilă. În special, prezentul regulament nu restricționează în niciun mod dreptul întreprinderii feroviare de a solicita rambursări din partea unei terțe părți cu care are contract și care a contribuit la evenimentul ce a dat naștere obligației de a plăti despăgubiri sau altor obligații. Nicio dispoziție din prezentul regulament nu poate fi interpretată ca restricționând dreptul unei terțe părți, alta decât un călător, cu care o întreprindere feroviară are contract, de a solicita rambursări sau despăgubiri de la întreprinderea feroviară în conformitate cu legislația relevantă aplicabilă.

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

## CAPITOLUL V

### PERSOANELE CU HANDICAP ȘI PERSOANELE CU MOBILITATE REDUSĂ

#### Articolul ~~19~~20

### Dreptul la transport

- (1) Întreprinderile feroviare și gestionarii de gară, cu implicarea activă a organizațiilor reprezentative ale persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă, instituie ~~și pun în aplicare~~ ☒ sau dispun de ☒ reguli de acces nediscriminatorii pentru transportul persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă ⇒ , inclusiv al persoanelor de asistență ale acestora ⇐. ⇒ Regulile permit însoțirea călătorului de un câine de asistență în conformitate cu orice norme naționale relevante. ⇐
- (2) Rezervările și legitimațiile de transport sunt oferite persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă fără costuri suplimentare. O întreprindere feroviară, un vânzător de legitimații de transport sau un operator ☒ de turism ☒ ~~turistice~~ nu poate refuza acceptarea unei rezervări sau eliberarea unei legitimații de transport pentru o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă și nu poate cere ca o astfel de persoană să fie însoțită de o altă persoană decât în cazul în care acest

lucru este absolut necesar în vederea respectării regulilor de acces menționate la alineatul (1).

#### *Articolul ~~20~~21*

### **Informarea persoanelor cu handicap și a persoanelor cu mobilitate redusă**

- (1) La cerere, ~~⇒~~ gestionarul de gară, ~~↔~~ întreprinderea feroviară, vânzătorul de legitimații de transport sau operatorul ~~turistice~~ ~~↔~~ de turism ~~↔~~ furnizează persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă informații ~~⇒~~, inclusiv în formate accesibile în conformitate cu cerințele de accesibilitate stabilite în Regulamentul (UE) nr. 454/2011 și în Directiva XXX, ~~↔~~ privind accesibilitatea ~~⇒~~ gării și a facilităților asociate, precum și a ~~↔~~ serviciilor feroviare și condițiile de acces la materialul rulant în conformitate cu regulile de acces menționate la articolul ~~19~~20 alineatul (1) și vor informa persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă cu privire la facilitățile oferite la bord.
- (2) Atunci când o întreprindere feroviară, un vânzător de legitimații de transport ~~și/sau~~ un operator ~~turistice~~ ~~↔~~ de turism ~~↔~~ exercită derogarea prevăzută la articolul ~~19~~20 alineatul (2), ~~↔~~ acesta/aceasta ~~↔~~ informează în scris, la cerere, persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă în cauză asupra motivelor acestei derogări, în decurs de cinci zile lucrătoare de la refuzul rezervării sau al emiterii legitimației de transport sau de la impunerea condiției de a fi însoțită. ~~⇒~~ Întreprinderea feroviară, vânzătorul de legitimații de transport sau operatorul de turism depun eforturi rezonabile pentru a propune persoanei în cauză o opțiune de transport alternativă, ținând seama de necesitățile de accesibilitate ale acesteia. ~~↔~~

#### *Articolul ~~21~~*

### **Accesibilitate**

~~(1) Întreprinderile feroviare și gestionarii de gară asigură faptul că, prin respectarea STI pentru persoanele cu mobilitate redusă, gara, persoanele, materialul rulant și alte amenajări sunt accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.~~

#### *Articolul 22*

### **Asistența în gări**

- (1) La plecarea unei persoane cu handicap sau a unei persoane cu mobilitate redusă dintr-o gară dotată cu personal, ~~↔~~ sau ~~↔~~ în timpul tranzitului prin aceasta sau la sosirea în gară ~~↔~~ a unei asemenea persoane ~~↔~~, gestionarul de gară ~~⇒~~, întreprinderea feroviară sau ambii ~~↔~~ furnizează asistența gratuită necesară pentru ca acea persoană să poată urca în sau coborî din trenul pentru care a cumpărat legitimația de transport, fără a aduce atingere regulilor de acces menționate ~~în~~la articolul ~~19~~20 alineatul (1).

(2) În lipsa personalului însoțitor la bordul trenului ☒ într-o gară ☒, întreprinderile feroviare ☒ și ☒ gestionarii de gară depun toate eforturile rezonabile pentru a asigura accesul persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă la transportul feroviar.

~~(2) Statele membre pot prevedea derogări de la alineatul (1) în cazul persoanelor care călătoresc la bordul trenurilor care fac obiectul unui contract de servicii publice atribuit în conformitate cu dreptul comunitar, cu condiția ca autoritatea competentă să fi introdus servicii alternative sau dispoziții care garantează un nivel echivalent sau mai ridicat de accesibilitate a serviciilor de transport.~~

(3) În gările nedotate cu personal, întreprinderile feroviare și gestionarii de gară asigură ☒ afișarea ☒ ~~expunerea~~ de informații ușor accesibile ☒ care să fie disponibile cu ușurință ☒, ⇒ inclusiv în formate accesibile conform cerințelor de accesibilitate stabilite în Directiva XXX, ⇐ în conformitate cu regulile de acces prevăzute la articolul 1920 alineatul (1), cu privire la cea mai apropiată gară dotată cu personal și la asistența acordată în mod direct pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă.

↓ nou

(4) Asistența este disponibilă în gări în orice moment în care sunt exploatare servicii feroviare.

↓ 1371/2007/CE (adaptat)

### Articolul 23

#### Asistența la bord

(1) Fără a aduce atingere regulilor de acces, așa cum sunt menționate la articolul 1920 alineatul (1), întreprinderile feroviare asigură persoanelor cu handicap sau persoanelor cu mobilitate redusă asistență gratuită la bordul unui tren, precum și la îmbarcarea în tren și debarcarea din acesta.

☒ (2) În lipsa personalului însoțitor la bordul trenului, întreprinderile feroviare depun eforturi rezonabile pentru a asigura accesul persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă la transportul feroviar. ☒

(3) În sensul prezentului articol, asistența la bord înseamnă toate eforturile rezonabile de a oferi asistență unei persoane cu handicap sau unei persoane cu mobilitate redusă cu scopul de a permite acestei persoane accesul la bordul trenului, la servicii identice cu cele de care beneficiază ceilalți călători, în cazul în care mobilitatea persoanei este redusă în asemenea măsură încât nu îi permite accesul în mod independent și sigur la aceste servicii.

↓ nou

- (4) Asistența este disponibilă la bordul trenurilor în orice moment în care sunt exploatate servicii feroviare.

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

#### Articolul 24

### Condițiile în care se asigură asistența

Întreprinderile feroviare, gestionarii de gară, vânzătorii de legitimații de transport și operatorii ~~turistice~~  de turism  cooperează pentru a asigura asistență persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă în sensul articolelor ~~2022~~ și ~~2123~~, în conformitate cu următoarele puncte:

- (a) asistența este asigurată cu condiția ca întreprinderea feroviară, gestionarul de gară, vânzătorul de legitimații de transport sau operatorul ~~turistice~~  de turism  de la care a fost achiziționată legitimația de transport să fie informat asupra nevoilor de asistență ale persoanei cu cel puțin 48 de ore înainte ca asistența să fie ~~necesită~~ necesară. În cazul în care ~~legitimația~~  o legitimație  de transport  sau un abonament  permite efectuarea mai multor călătorii, o singură notificare este suficientă, cu condiția să fie furnizate informații adecvate cu privire la orarele călătoriilor ulterioare. ⇒ Aceste notificări sunt înaintate tuturor celorlalte întreprinderi feroviare și celorlalți gestionari de gară implicați în călătoria persoanei respective; ⇐
- (b) întreprinderile feroviare, gestionarii de gară, vânzătorii de legitimații de transport și operatorii ~~turistice~~  de turism  iau toate măsurile necesare pentru recepția notificărilor;
- (c) dacă nu se efectuează nici o notificare în conformitate cu litera (a), întreprinderea feroviară și gestionarul de gară depun, ~~în măsura posibilului~~, toate eforturile  rezonabile  pentru asigurarea asistenței necesare astfel încât persoana cu handicap și  sau  persoana cu mobilitate redusă să poată călători;
- (d) fără a aduce atingere competențelor altor entități cu privire la zonele situate în afara incintei gării, gestionarul de gară sau ~~o~~  orice  altă persoană autorizată desemnează puncte, în incinta gării ~~sau~~  și  în afara acesteia, unde persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă  își  pot ~~anunța~~  face cunoscută  sosirea ~~lor~~ în gară și pot cere asistență dacă este nevoie;
- (e) asistența se acordă cu condiția ca persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă să se prezinte la punctul desemnat la ora indicată în prealabil de către întreprinderea feroviară sau de către gestionarul gării care acordă asistență. Orice oră indicată nu trebuie să preceadă cu mai mult de 60 de minute ora de plecare publicată sau ora la care toți călătorii sunt rugați să se prezinte. Dacă nu este indicată o oră la

care persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă trebuie să se prezinte, aceasta se ~~va prezenta~~ ☒ prezintă ☒ cu cel puțin 30 de minute înainte de ora de plecare publicată, sau înainte de ora la care toți călătorii sunt rugați să se prezinte.

## Articolul 25

### Despăgubirea pentru echipamentul de mobilitate, ~~sau~~ alte echipamente specifice ☒ sau dispozitive de asistare ☒

- (1) ~~Dacă~~ ☒ În cazul în care ☒ ~~întreprinderea feroviară~~ ☒ întreprinderile feroviare și gestionarii de gară cauzează ☒ ~~este răspunzătoare pentru~~ pierderea sau ~~pentru~~ avarierea ~~totală sau parțială a echipamentului~~ ☒ fotoliilor rulante, a altor echipamente ☒ de mobilitate sau ☒ dispozitive de asistare ☒ ~~a celorlalte echipamente specifice folosite~~ ⇒, precum și a câinilor de asistență folosiți ⇐ de persoanele cu handicap sau de persoanele cu mobilitate redusă, ~~nu se aplică nicio limită financiară~~ ⇒ ei sunt răspunzători și plătesc despăgubiri pentru pierderea sau avarierea respectivă ⇐.

⇓ nou

- (2) Despăgubirile menționate la alineatul (1) sunt egale cu costul înlocuirii sau reparării echipamentelor sau dispozitivelor care au fost pierdute sau avariate.
- (3) Atunci când este necesar, întreprinderile feroviare și gestionarii de gară depun toate eforturile rezonabile pentru a furniza rapid înlocuitori temporari pentru echipamentele specifice sau dispozitivele de asistare care, dacă este posibil, prezintă caracteristici tehnice și funcționale echivalente cu cele ale echipamentelor sau dispozitivelor care au fost pierdute sau avariate. Persoana cu handicap sau cu mobilitate redusă poate păstra echipamentul sau dispozitivul înlocuitor temporar până când despăgubirea menționată la alineatele (1) și (2) a fost plătită.

## Articolul 26

### Formarea personalului

Întreprinderile feroviare și gestionarii de gară:

- (a) se asigură că toți membrii personalului, inclusiv cei angajați de orice altă parte prestatară, care furnizează asistență directă persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, știu cum să satisfacă necesitățile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă, inclusiv ale celor cu deficiențe mentale sau intelectuale;
- (b) oferă programe de formare pentru conștientizarea necesităților persoanelor cu handicap la nivelul întregului personal care activează în gară și care lucrează direct cu publicul călător;

(c) se asigură că, imediat după recrutare, toți angajații noi beneficiază de formare privind handicapurile și că personalul participă la cursuri de formare regulate pentru îmborspătarea cunoștințelor;

(d) acceptă, la cerere, participarea la programele de formare a angajaților cu handicap, a călătorilor cu handicap și cu mobilitate redusă și/sau a organizațiilor care îi reprezintă;

↓ 1371/2007/CE (adaptat)

## CAPITOLUL VI

### ~~SIGURANȚA~~ SECURITATEA , PLÂNGERILE ȘI CALITATEA SERVICIILOR

Articolul ~~26~~27

#### ~~Siguranța~~ Securitatea personală a călătorilor

În acord cu autoritățile publice, întreprinderile feroviare, gestionarii de infrastructură și gestionarii de gară iau măsurile corespunzătoare în domeniile lor de competență și le adaptează în funcție de nivelul de ~~siguranță~~  securitate  definit de autoritățile publice pentru asigurarea ~~siguranței~~  securității  personale a călătorilor în gări și la bordul trenurilor și pentru gestionarea riscurilor. Aceștia cooperează și schimbă informații în legătură cu cele mai bune practici privind prevenirea actelor care sunt susceptibile să deterioreze nivelul de ~~siguranță~~  securitate .

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

Articolul ~~27~~28

#### Plângerile

(1)  Toate  întreprinderile feroviare  și toți vânzătorii de legitimații de transport, gestionarii de gară și administratorii de infrastructură din gări prin care, pe parcursul unui an, trec peste 10 000 de călători pe zi, în medie,  instituie  fiecare câte  un sistem de tratare a plângerilor ~~cu privire~~  referitoare  la drepturile și obligațiile stipulate în prezentul regulament  în domeniul lor de competență respectiv . ~~În acest scop, întreprinderile feroviare~~  Ei  fac cunoscute călătorilor datele lor de contact, precum și limba sau limbile de lucru.

(2) Călătorii pot depune plângere la oricare dintre întreprinderile feroviare , vânzătorii de legitimații de transport, gestionarii de gară sau administratorii de infrastructură .

implicațiile. ⇒ Plângerile se depun în termen de șase luni de la incidentul care face obiectul plângerii. ⇐ În termen de o lună ☒ de la primirea plângerii ☒, destinatarul plângerii dă un răspuns motivat sau, în situații justificate, informează călătorii la ce dată poate fi așteptat răspunsul, în decursul unei perioade mai mici de trei luni de la data ⇒ primirii ⇐ plângerii. ⇒ Întreprinderile feroviare, vânzătorii de legitimații de transport, gestionarii de gară și administratorii de infrastructură păstrează datele referitoare la incident care sunt necesare pentru evaluarea plângerii timp de doi ani și, la cerere, le pun la dispoziția organismelor naționale de aplicare a legii. ⇐

↓ nou

- (3) Detaliile referitoare la procedura de tratare a plângerilor sunt accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

↓ 1371/2007/CE (adaptat)

⇒ nou

- ~~(3)~~(4). Întreprinderea feroviară publică în raportul anual menționat la articolul ~~2928~~ numărul și categoriile plângerilor primite, plângerile ☒ ale plângerilor ☒ tratate, timpul de răspuns și eventualele acțiuni de îmbunătățire întreprinse.

#### Articolul ~~2829~~

##### Standardele de calitate a serviciilor

- (1) Întreprinderile feroviare ⇒ și gestionarii de gară ⇐ definesc ☒ stabilesc ☒ standardele de calitate a serviciilor și pun în aplicare un sistem de management al calității pentru menținerea calității serviciului ☒ serviciilor ☒. Standardele de calitate a serviciilor acoperă cel puțin punctele enumerate în anexa III.
- (2) Întreprinderile feroviare ⇒ și gestionarii de gară ⇐ își evaluează propriile activități ☒ propria performanță ☒ în conformitate cu standardele de calitate a serviciilor. Întreprinderile feroviare publică în fiecare an, împreună cu raportul ☒ lor ☒ anual, un raport asupra acțiunilor ☒ privind performanța ☒ lor în materie de calitate a serviciilor. ☒ Întreprinderile feroviare publică ☒ Rapoartele privind ☒ performanța lor în materie ☒ activitățile în materia standardelor de calitate a serviciilor sunt publicate pe site-ul ☒ lor web ☒ internet al întreprinderilor feroviare. De asemenea, acele ☒ aceste ☒ rapoarte sunt făcute publice și pe site-ul internet al AECF ☒ web al Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate ☒.



## CAPITOLUL VII

### INFORMAREA ȘI ~~☒~~ APLICAREA LEGII ~~☒~~ ~~EXECUTAREA~~

#### Articolul ~~2930~~

#### Informarea pasagerilor cu privire la drepturile lor

- (1) Atunci când vând legitimații de transport pe calea ferată, întreprinderile feroviare, gestionarii de gară ~~⇒~~, vânzătorii de legitimații de transport ~~⇐~~ și operatorii ~~turistici~~ ~~☒~~ de turism ~~☒~~ informează călătorii cu privire la drepturile și obligațiile care le revin în conformitate cu prezentul regulament. Pentru a respecta această cerință de informare, ~~întreprinderile feroviare, gestionarii de gară și operatorii turistici~~ ~~☒~~ ei ~~☒~~ pot utiliza un rezumat al prevederilor prezentului regulament, pregătit de Comisie în toate limbile oficiale ale ~~instituțiilor~~ Uniunii Europene și pus la dispoziția ~~☒~~ lor ~~☒~~ ~~acestora~~. ~~⇒~~ În plus, ei includ o notificare pe legitimația de transport, fie pe hârtie, fie în format electronic sau prin orice alte mijloace, inclusiv în formate accesibile pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă în conformitate cu cerințele stabilite în Directiva XXX. Această notificare precizează de unde pot fi obținute informațiile respective în caz de anulare, de pierdere a legăturii sau de întârziere de durată. ~~⇐~~
- (2) Întreprinderile ~~financiare~~ ~~☒~~ feroviare ~~☒~~ și gestionarii de gară informează călătorii în mod corespunzător, ~~⇒~~ inclusiv în formate accesibile în conformitate cu cerințele de accesibilitate stabilite în Directiva XXX, ~~⇐~~ în gară sau la bordul trenului, cu privire ~~⇒~~ la drepturile și obligațiile care le revin în temeiul prezentului regulament și ~~⇐~~ la datele de contact ale organismului sau organismelor desemnat(e) de statele membre în conformitate cu articolul ~~3031~~.

#### Articolul ~~3031~~

#### ~~☒~~ Desemnarea organismelor naționale de aplicare a legii ~~☒~~ ~~Executarea~~

~~(1)~~ Fiecare stat membru desemnează unul sau mai multe organisme responsabile pentru ~~executarea~~ ~~☒~~ aplicarea ~~☒~~ prezentului regulament. Fiecare organism adoptă măsurile necesare pentru a asigura respectarea drepturilor călătorilor.

Fiecare organism este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura ~~☒~~ juridică ~~☒~~ legală și luarea de decizii, de ~~☒~~ orice gestionar de infrastructură, organism de tarifare, organism de alocare sau ~~☒~~ ~~gestionarul de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice~~ întreprindere feroviară.

Statele membre informează Comisia în legătură cu organismul sau organismele desemnate în conformitate cu prezentul ~~alinat~~ ~~articol~~ și în legătură cu responsabilitățile lor respective.

~~(2)~~ Fiecare călător poate adresa o plângere organismului competent desemnat în conformitate cu alineatul (1), sau oricărui alt organism competent desemnat de către un stat membru în legătură cu o presupusă nerespectare a prezentului regulament.

*Articolul 32***Sarcini de aplicare a legii**

- (1) Organismele naționale de aplicare a legii monitorizează îndeaproape respectarea prezentului regulament și iau măsurile necesare pentru a se asigura că drepturile călătorilor sunt respectate. În acest scop, întreprinderile feroviare, gestionarii de gară și administratorii de infrastructură pun la dispoziția acestor organisme, la cerere, documentele și informațiile relevante. În îndeplinirea sarcinilor care le revin, organismele respective țin seama de informațiile care le sunt comunicate de organismul desemnat, în temeiul articolului 33, pentru tratarea plângerilor, dacă acesta este un organism diferit. Ele pot de asemenea hotărî acțiuni de aplicare a legii în funcție de plângerile individuale transmise de acest organism.
- (2) Organismele naționale de aplicare a legii publică statistici cu privire la activitatea lor, inclusiv cu privire la sancțiunile aplicate, în fiecare an, cel târziu până la sfârșitul lunii aprilie a următorului an calendaristic.
- (3) Întreprinderile feroviare comunică datele lor de contact organismului sau organismelor naționale de aplicare a legii ale statelor membre în care își desfășoară activitatea.

*Articolul 33***Tratarea plângerilor de către organismele naționale de aplicare a legii**

- (1) Fără a aduce atingere drepturilor consumatorilor de a recurge la modalități alternative de reparație în temeiul Directivei 2013/11/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>20</sup>, după ce s-a plâns fără succes întreprinderii feroviare, vânzătorului de legitimații de transport, gestionarului de gară sau administratorului de infrastructură în temeiul articolului 28, călătorul poate adresa o plângere unui organism de aplicare a legii. Organismele de aplicare a legii îi informează pe reclamanți cu privire la dreptul lor de a se adresa unor organisme de soluționare alternativă a litigiilor pentru a solicita reparații individuale.
- (2) Orice călător poate adresa o plângere organismului național de aplicare a legii sau oricărui alt organism desemnat de un stat membru în acest sens, în legătură cu o presupusă încălcare a prezentului regulament.
- (3) Organismul în cauză confirmă primirea plângerii în termen de două săptămâni de la primirea acesteia. Procedura de tratare a plângerilor durează maximum trei luni. Pentru cazurile complexe și la discreția organismului, acesta poate prelungi perioada

<sup>20</sup> Directiva 2013/11/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2013 privind soluționarea alternativă a litigiilor în materie de consum și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 și a Directivei 2009/22/CE (JO L 165, 18.6.2013, p. 14)

la șase luni. Într-un astfel de caz, organismul informează călătorul cu privire la motivele prelungirii și la durata preconizată necesară pentru finalizarea procedurii. Doar cazurile care implică acțiuni în justiție pot dura mai mult de șase luni. Dacă organismul este de asemenea un organism de soluționare alternativă a litigiilor în sensul Directivei 2013/11/UE, termenele stabilite în directiva respectivă prevalează.

Procedura de tratare a plângerilor este făcută accesibilă pentru persoanele cu handicap și pentru persoanele cu mobilitate redusă.

- (4) Plângerile călătorilor referitoare la un incident care implică o întreprindere feroviară sunt tratate de organismul național de aplicare a legii al statului membru care a acordat licența întreprinderii respective.
- (5) În cazul în care o plângere se referă la presupuse încălcări comise de gestionarii de gară sau de administratorii de infrastructură, organismul național de aplicare a legii este cel al statului membru pe teritoriul căruia s-a produs incidentul.
- (6) În cadrul cooperării în conformitate cu articolul 34, organismele naționale de aplicare a legii pot deroga de la alineatul (4) sau (5) atunci când, din motive justificate, în special limba sau reședința, acest lucru este în interesul călătorului.

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

#### Articolul ~~31~~ 34

⊗ Schimbul de informații și ⊗ ~~cooperarea~~ ⊗ transfrontalieră ⊗ între organismele  
⊗ naționale ⊗ de ~~control~~ ⊗ aplicare a legii ⊗

↓ nou

- (1) În cazul în care în temeiul articolelor 31 și 33 se desemnează organisme diferite, trebuie instituite mecanisme de raportare pentru a se asigura schimbul de informații între acestea, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679, având ca scop să ajute organismul național de aplicare a legii în îndeplinirea sarcinilor sale de supraveghere și de aplicare a legii și pentru ca organismul de tratare a plângerilor desemnat în temeiul articolului 33 să poată colecta informațiile necesare pentru examinarea fiecărei plângeri în parte.

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

- (2) Organismele ⊗ naționale ⊗ de ~~control~~ ⊗ aplicare a legii ⊗ ~~asa cum sunt menționate la articolul 30~~ fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile ⊗ lor ⊗ decizionale, în scopul coordonării ~~principiilor decizionale în întreaga Comunitate~~. Comisia le sprijină în această privință.

⇒ (3) Organismele naționale de aplicare a legii urmează procedura stabilită în anexa IV. ⇐

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

## CAPITOLUL VIII

### DISPOZIȚII FINALE

*Articolul ~~32~~ 35*

#### Sanctiunile

(1) Statele membre stabilesc normele privind sanctiunile aplicabile pentru nerespectarea ~~dispozițiilor~~ prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru asigurarea punerii în aplicare a acestora. Sanctiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre notifică aceste norme și măsuri Comisiei ~~până cel mai târziu la 3 iunie 2010~~ și o informează de îndată cu privire la orice modificare ulterioară ~~a acestora~~  care le afectează .

⇒ (2) În cadrul cooperării menționate la articolul 34, organismul național de aplicare a legii care este competent în sensul articolului 33 alineatul (4) sau (5) investighează, la cererea organismului național de aplicare a legii care tratează plângerea, încălcarea prezentului regulament identificată de organismul respectiv și, dacă este necesar, impune sancțiuni. ⇐

*Articolul ~~33~~*

#### Anexele

~~Măsurile destinate să modifice elementele necesare ale prezentului regulament prin adaptarea anexelor la acesta, cu excepția anexei I, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 35 alineatul (2).~~

*Articolul ~~36~~ 34*

#### Dispoziții de modificare Delegare de competențe

~~(1) Măsurile destinate să modifice elementele necesare ale prezentului regulament, prin completarea acestuia, necesare pentru punerea în aplicare a articolelor 2, 10 și 12 se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 35 alineatul (2).~~

~~(2) Măsurile destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentului regulament, prin ajustarea valorilor financiare menționate în prezentul regulament, altele decât cele menționate în anexa I în funcție de inflație, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 35 alineatul (2).~~

⇒ Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 37, pentru: ⇐

⇒ (i) a ajusta la inflație valorile financiare menționate la articolul 13; ⇐

⇒ (ii) a modifica anexele I, II și III pentru a ține seama de modificările Regulilor uniforme CIV și de evoluțiile tehnologice din acest domeniu. ⇐

↓ nou

### *Articolul 37*

#### **Exercitarea delegării de competențe**

- (1) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate, sub rezerva condițiilor stabilite la prezentul articol.
- (2) Comisiei i se conferă competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 36 pentru o perioadă de cinci ani începând de la [data intrării în vigoare a prezentului regulament]. Comisia întocmește un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe este prelungită în mod tacit cu perioade de aceeași durată, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competențelor specificate în respectiva decizie. Ea intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară specificată în cuprinsul deciziei respective. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunui act delegat aflat deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia se consultă cu experți desemnați de fiecare state membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Acordul interinstituțional între Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Europeană privind o mai bună legiferare (JO L 123, 12.5.2016, p. 1).

- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și a Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în conformitate cu prezentul articol intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul european, nici Consiliul nu au exprimat nicio obiecție în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea perioadei respective, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu au nicio obiecție. Perioada respectivă se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

↓ 1371/2007/CE (adaptat)  
⇒ nou

#### ~~Articolul 35~~

#### **Procedura comitetului**

- ~~(1) Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 11a din Directiva 91/440/CEE.~~
- ~~(2) În situația în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.~~

#### ~~Articolul 36~~ 38

#### **Raportul**

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la punerea în aplicare și rezultatele prezentului regulament până cel târziu la 3 decembrie 2012, în special cu privire la nivelurile de calitate a serviciilor ⇒ [la cinci ani de la adoptarea prezentului regulament] ⇐.

Raportul se bazează pe informațiile care trebuie furnizate în conformitate cu prezentul regulament și cu articolul 10b din Directiva 91/440/CEE. În cazul în care este necesar, raportul este însoțit de propuneri adecvate.

↓ nou

#### *Articolul 39*

#### **Abrogare**

Regulamentul (CE) 1371/2007 se abrogă.

Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa V.

---

↓ 1371/2007/CE (adaptat)

*Articolul ~~37~~ 40*

### **Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare ☒ în a douăzecea zi ☒ ~~la 24 de luni~~ de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*