ISSN 1830-3668

Jurnalul Oficial C 122 E
al Uniunii Europene

Ediția în limba română

Comunicări şi informări

Anul 53
11 mai 2010

Numărul informării | Cuprins | Pagina

III *Acte pregătitoare*

Consiliu

2010/C 122 E/01 Poziția în primă lectură (UE) nr. 4/2010 a Consiliului în vederea adoptării unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004
Adoptată de Consiliu la 11 martie 2010 (1) 1

2010/C 122 E/02 Poziția în prima lectură (UE) nr. 5/2010 a Consiliului în vederea adoptării unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004
Adoptată de Consiliu la 11 martie 2010 (1) 19

2010/C 122 E/03 Poziția în primă lectură (UE) nr. 6/2010 a Consiliului în vederea adoptării unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind alimentele noi, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1331/2008 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 258/97 și a Regulamentului (CE) nr. 1852/2001 al Comisiei
Adoptată de către Consiliu la 15 martie 2010 (1) 38

RO

(1) Text cu relevanță pentru SEE

III

(Acte pregătitoare)

CONSILIU

POZIȚIA ÎN PRIMĂ LECTURĂ (UE) NR. 4/2010 A CONSILIULUI

în vederea adoptării unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004

Adoptată de Consiliu la 11 martie 2010

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/C 122 E/01)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European [1],

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară [2],

întrucât:

(1) Acțiunea Uniunii în domeniul transportului cu autobuzul și autocarul ar trebui să aibă drept obiectiv, printre altele, asigurarea unui nivel înalt de protecție pentru pasageri care să fie comparabil cu cel de pe alte moduri de transport, indiferent de destinație. În plus, ar trebui să se țină seama pe deplin de cerințele impuse de protecția consumatorilor în general.

(2) Deoarece pasagerii care călătoresc cu autobuzul sau autocarul reprezintă partea vulnerabilă în cadrul unui contract de transport, tuturor pasagerilor ar trebui să li se asigure un nivel minim de protecție.

(3) Măsurile Uniunii de îmbunătățire a drepturilor pasagerilor în sectorul transportului cu autobuzul și autocarul ar trebui să țină seama de caracteristicile specifice ale acestui sector, care se compune în mare parte din întreprinderi mici și mijlocii.

(4) Ținând seama de caracteristicile specifice ale serviciilor regulate speciale și ale operațiunilor de transport pe cont propriu, aceste tipuri de transport nu ar trebui să intre sub incidența prezentului regulament. Serviciile regulate speciale ar trebui să includă servicii destinate transportului persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă și, transportul lucrătorilor între casă și locul de muncă, transportul elevilor și studenților la și de la instituția de învățământ.

(5) Ținând seama de caracteristicile speciale ale serviciilor regulate urbane, suburbane și regionale, statelor membre ar trebui să li se acorde dreptul de a scuti aceste moduri de transport de la aplicarea unei părți semnificative a prezentului regulament. Pentru a putea identifica serviciile regulate urbane, suburbane și regionale, statele membre ar trebui să țină seama de anumite criterii precum distanța, frecvența serviciilor, numărul de opriri programate, tipul de autobuze sau autocare folosite, regimul de taxare a biletelor, fluctuațiile numărului de pasageri între perioadele de vârf și cele din afara orelor de vârf, numerele autobuzelor și orarele acestora.

[1] Avizul din 16 iulie 2009 (JO C 317, 23.12.2009, p. 99).

[2] Poziția Parlamentului European din 23 aprilie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), poziția Consiliului din 11 martie 2010 și poziția Parlamentului European din … (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

(6) Pasagerii și, cel puțin persoanele față de care pasagerul avea sau ar fi avut obligația legală de a le întreține, ar trebui să beneficieze de protecție în cazul accidentelor survenite ca urmare a utilizării autobuzului sau autocarului, ținându-se seama de Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi ([1]).

(7) La alegerea legislației naționale aplicabile despăgubirilor care se acordă în caz de deces sau vătămare corporală, precum și pentru pierderea sau deteriorarea bagajului, ca urmare a accidentelor rezultate în urma utilizării autobuzului sau autocarului ar trebuie să se țină seama de Regulamentul (CE) nr. 864/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 iulie 2007 privind legea aplicabilă obligațiilor necontractuale (Roma II) ([2]) și de Regulamentul (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I) ([3]).

(8) În plus față de despăgubirile acordate în conformitate cu legislația națională aplicabilă în caz de deces sau vătămare corporală, pierdere sau deteriorare a bagajului în cazul accidentelor survenite ca urmare a utilizării autobuzului sau autocarului, pasagerii ar trebui să aibă dreptul la asistență în ceea ce privește nevoile lor imediate de ordin practic survenite ca urmare a accidentului. Asistența de acest gen ar putea include primul ajutor, cazare, hrană, îmbrăcăminte și transport.

(9) Serviciile de transport al pasagerilor cu autobuzul și autocarul ar trebui, în general, să ofere avantaje cetățenilor. În consecință, persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, indiferent dacă este cauzată de un handicap, de vârstă sau de orice alt factor, ar trebui să beneficieze de posibilitatea de a folosi servicii de transport cu autobuzul și autocarul care să fie comparabile cu cele folosite de alți cetățeni. Persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă au aceleași drepturi ca toți ceilalți cetățeni în ceea ce privește libertatea de circulație, libertatea de alegere și tratamentul nediscriminatoriu.

(10) În lumina articolului 9 din Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap și pentru a oferi persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă posibilități de călătorie cu autobuzul și autocarul comparabile celor ale altor cetățeni, ar trebui instituite norme privind nediscriminarea și asistența pe durata călătoriilor acestora. Aceste persoane ar trebui, așadar, să fie acceptate pentru transport și să nu li se refuze dreptul de a călători pe motiv de handicap sau de mobilitate redusă, cu excepția cazurilor justificate de motive legate de siguranță sau de proiectarea vehiculelor sau a infrastructurii. În contextul legislației relevante pentru protecția lucrătorilor, persoanele cu handicap și cele cu mobilitate redusă ar trebui să beneficieze de dreptul la asistență la terminale și la bordul vehiculelor. În interesul incluziunii sociale, persoanele în cauză ar trebui să beneficieze de asistență gratuită. Transportatorii ar trebui să prevadă condițiile de acces, de preferință utilizând sistemul de standardizare european.

(11) La luarea deciziilor cu privire la proiectarea de noi terminale, precum și în cadrul unor reamenajări de proporții, organismele de administrare a terminalelor ar trebui, în cazul în care este posibil, să țină seama de nevoile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă. În orice caz, organismele de administrare a terminalelor ar trebui să prevadă puncte în care persoanele în cauză să își poată notifica sosirea și nevoia de asistență.

(12) Pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, personalul ar trebui să fie format în mod corespunzător. Pentru a se facilita recunoașterea reciprocă a calificărilor naționale ale conducătorilor auto, o formare care vizează sensibilizarea cu privire la nevoile persoanelor cu handicap ar putea fi prevăzută în cadrul calificării inițiale sau al formărilor periodice, astfel cum se prevede în Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri ([4]). Pentru a se asigura coerența între introducerea cerințelor referitoare la formare și termenele stabilite în respectiva directivă ar trebui permisă o posibilitate de derogare pentru o perioadă limitată de timp.

(13) Atunci când este posibil, organizațiile reprezentative ale persoanelor cu handicap sau ale persoanelor cu mobilitate redusă ar trebui consultate sau implicate în organizarea de formări în legătură cu handicapul.

(14) Drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul ar trebui să includă obținerea de informații referitoare la serviciile oferite, înaintea și pe durata călătoriei. Toate informațiile esențiale oferite pasagerilor cu autobuzul și autocarul ar trebui să fie furnizate și în formate alternative accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

(15) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere drepturilor transportatorilor de a solicita despăgubiri din partea oricărei persoane, inclusiv un terț, în conformitate cu legislația națională aplicabilă.

(16) Inconvenientele cu care se confruntă pasagerii din cauza anulării sau întârzierii prelungite a călătoriei lor ar trebui să se diminueze. În acest scop, pasagerii care pleacă din terminale ar trebui să primească asistență și informații în mod corespunzător. De asemenea, pasagerii ar trebui să își poată anula călătoria și să li se ramburseze costul biletelor sau să își continue călătoria sau să fie redirecționați în condiții satisfăcătoare.

([1]) JO L 263, 7.10.2009, p. 11.
([2]) JO L 199, 31.7.2007, p. 40.
([3]) JO L 177, 4.7.2008, p. 6.
([4]) JO L 226, 10.9.2003, p. 4.

(17) Prin intermediul asociațiilor lor profesionale, transportatorii ar trebui să coopereze în vederea adoptării de măsuri la nivel național sau european, cu implicarea părților interesate, a asociațiilor profesionale și a asociațiilor consumatorilor, pasagerilor și persoanelor cu handicap în vederea îmbunătățirii serviciilor de asistență pentru pasageri, în special în caz de anulare a călătoriei și întârzieri prelungite.

(18) Prezentul regulament nu aduce atingere drepturilor pasagerilor instituite prin Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite [1]. În cazurile în care un circuit turistic se anulează din motive care nu au legătură cu anularea serviciului de transport cu autobuzul sau autocarul, prezentul regulament nu se aplică.

(19) Pasagerii ar trebui informați pe deplin în privința drepturilor pe care le au în temeiul prezentului regulament, astfel încât să își poată exercita efectiv drepturile în cauză.

(20) Pasagerii ar trebui să-și poată exercita drepturile prin intermediul unor proceduri corespunzătoare de formulare a plângerilor care să fie puse în aplicare de transportatori sau, după caz, prin depunerea plângerilor la organismul sau organismele desemnate în acest sens de statul membru în cauză.

(21) Statele membre ar trebui să asigure respectarea prezentului regulament și să desemneze un organism competent sau organisme competente care să aibă atribuții de supraveghere și de asigurare a aplicării regulamentului. Acest lucru nu aduce atingere drepturilor pasagerilor de a introduce acțiuni în instanță în temeiul legislației naționale.

(22) Ținând seama de procedurile instituite de statele membre pentru depunerea plângerilor, o plângere referitoare la asistență ar trebui adresată, de preferință, organismului sau organismelor desemnate pentru asigurarea aplicării prezentului regulament în statul membru pe teritoriul căruia se află punctul de îmbarcare sau punctul de debarcare.

(23) Statele membre ar trebui să stabilească sancțiuni aplicabile încălcărilor prezentului regulament și să asigure aplicarea sancțiunilor respective. Sancțiunile ar trebui să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

(24) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume de a asigura unui nivel echivalent de protecție și asistență în toate statele membre pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, și, în consecință, având în vedere amploarea și efectele acțiunii, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate să adopte măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.

(25) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere Directivei 95/46/CE a Parlamentului European și al Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date [2].

(26) Asigurarea aplicării prezentului regulament ar trebui să se bazeze pe Regulamentul (CE) nr. 2006/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 octombrie 2004 privind cooperarea dintre autoritățile naționale însărcinate să asigure aplicarea legislației în materie de protecție a consumatorului (Regulamentul privind cooperarea în materie de protecție a consumatorului) [3]. Prin urmare, regulamentul respectiv ar trebui modificat în consecință.

(27) Prezentul regulament respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, astfel cum se prevede în articolul 6 din Tratatul privind Uniunea Europeană, ținând cont, de asemenea, de Directiva 2000/43/CE a Consiliului din 29 iunie 2000 de punere în aplicare a principiului egalității de tratament între persoane, fără deosebire de rasă sau origine etnică [4] și de Directiva 2004/113/CE a Consiliului din 13 decembrie 2004 de aplicare a principiului egalității de tratament între femei și bărbați privind accesul la bunuri și servicii și furnizarea de bunuri și servicii [5],

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește norme pentru transportul cu autobuzul și autocarul în ceea ce privește:

(a) nediscriminarea între pasageri în ceea ce privește condițiile de transport oferite de transportatori;

(b) drepturile pasagerilor în cazul accidentelor survenite ca urmare a utilizării autobuzului sau autocarului și care au ca rezultat decesul sau vătămarea corporală sau pierderea sau deteriorarea bagajului;

(c) nediscriminarea și asistența obligatorie pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă;

(d) drepturile pasagerilor în cazuri de anulare sau întârziere;

(e) informații minime care trebuie furnizate pasagerilor;

[1] JO L 158, 23.6.1990, p. 59.

[2] JO L 281, 23.11.1995, p. 31.
[3] JO L 364, 9.12.2004, p. 1.
[4] JO L 180, 19.7.2000, p. 22.
[5] JO L 373, 21.12.2004, p. 37.

(f) tratarea plângerilor;

(g) norme generale de asigurare a aplicării.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică pasagerilor care călătoresc cu servicii regulate:

(a) în cazul în care punctul de îmbarcare al pasagerului este situat pe teritoriul unui stat membru; sau

(b) în cazul în care punctul de îmbarcare al pasagerului nu este situat pe teritoriul unui stat membru, iar punctul de debarcare al pasagerului este situat pe teritoriul unui stat membru.

(2) În plus, prezentul regulament, cu excepția capitolelor III-VI, se aplică pasagerilor care utilizează serviciile ocazionale atunci când punctul inițial de îmbarcare sau punctul final de debarcare al pasagerului se află pe teritoriul unui stat membru.

(3) Prezentul regulament nu se aplică serviciilor regulate speciale și operațiunilor de transport pe cont propriu.

(4) Cu excepția articolului 4 alineatul (2), a articolului 10 și a articolului 11 alineatul (1), statele membre pot excepta serviciile regulate urbane, suburbane și regionale, inclusiv serviciile transfrontaliere de acest tip, de la aplicarea prezentului regulament.

(5) Cu excepția articolului 4 alineatul (2), a articolului 9 și a articolului 10 alineatul (1) , statele membre pot, într-un mod transparent și nediscriminatoriu, excepta serviciile regulate interne de la aplicarea prezentului regulament. Aceste derogări pot fi acordate pentru o perioadă de maximum cinci ani, care poate fi reînnoită de două ori.

(6) Pentru o perioadă de maximum cinci ani, statele membre pot, într-un mod transparent și nediscriminatoriu, excepta de la aplicarea prezentului regulament anumite servicii regulate, pe motivul că o parte semnificativă a serviciilor regulate respective, ce include cel puțin o oprire programată, se desfășoară în afara Uniunii. Aceste derogări pot fi reînnoite.

(7) Statele membre informează Comisia cu privire la derogările pentru diferite tipuri de servicii 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 … (*), Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind derogările acordate în temeiul alineatelor (4), (5) și (6).

(8) Nicio dispoziție din prezentul regulament nu trebuie înțeleasă ca fiind de natură să constituie cerințe tehnice care să îi oblige pe transportatori sau organismele de administrare a terminalelor să își modifice sau să își înlocuiască autobuzele sau autocarele sau infrastructura sau echipamentele din stațiile de autobuz și de la terminale.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

(a) „servicii regulate” înseamnă serviciile care asigură transportul de persoane cu autobuzul sau autocarul, la intervale stabilite, pe trasee stabilite, pasagerii fiind îmbarcați și debarcați la puncte de oprire prestabilite;

(b) „servicii regulate speciale” înseamnă servicii regulate, indiferent de cine sunt organizate, care asigură transportul cu autobuzul sau autocarul al unor anumite categorii de pasageri, cu excluderea altor pasageri;

(c) „operațiuni de transport pe cont propriu” înseamnă operațiuni efectuate cu autobuzul sau autocarul în scopuri necomerciale și nelucrative de o persoană fizică sau juridică, în cazul în care:

— activitatea de transport constituie numai o activitate auxiliară pentru persoana fizică sau juridică, și

— vehiculele utilizate sunt proprietatea acelei persoane fizice sau juridice sau au fost achiziționate de persoana respectivă în rate sau au făcut obiectul unui contract de leasing pe termen lung și sunt conduse de un membru al echipei persoanei fizice sau juridice sau chiar de persoana fizică sau de membri ai personalului angajat sau pus la dispoziția întreprinderii în temeiul unei obligații contractuale;

(d) „servicii ocazionale” înseamnă serviciile care nu corespund definiției de servicii regulate și a căror caracteristică principală este faptul că transportă cu autobuzul sau autocarul grupuri de pasageri constituite la inițiativa clienților sau chiar a operatorului de transport;

(e) „contract de transport” înseamnă un contract de transport între un transportator și un pasager, în vederea prestării unuia sau mai multor servicii regulate sau ocazionale;

(f) „bilet” înseamnă un document valabil sau altă dovadă a unui contract de transport;

(g) „transportator” înseamnă o persoană fizică sau juridică, alta decât un operator de turism sau vânzător de bilete, care oferă publicului servicii regulate sau ocazionale de transport;

(h) „transportator de fapt” înseamnă o persoană fizică sau juridică, alta decât transportatorul, care efectuează de fapt transportul integral sau parțial;

(*) 5 ani de la data aplicării prezentului regulament.

(i) „vânzător de bilete” înseamnă orice intermediar care încheie contracte de transport în numele unui transportator;

(j) „agent de voiaj” înseamnă orice intermediar care acționează în numele unui pasager pentru încheierea unor contracte de transport;

(k) „operator de turism” înseamnă un organizator sau detailist, altul decât un transportator, în sensul articolului 2 punctele (2) și (3) din Directiva 90/314/CEE;

(l) „persoană cu handicap” sau „persoană cu mobilitate redusă” înseamnă orice persoană a cărei mobilitate, atunci când folosește mijloacele de transport, este redusă din cauza unui handicap fizic (senzorial sau locomotor, permanent sau temporar), a unui handicap sau deficiențe intelectuale, a oricărui alt tip de handicap sau a vârstei și a cărei situație necesită o atenție specială și adaptarea serviciilor puse la dispoziția tuturor pasagerilor la nevoile acesteia;

(m) „condiții de acces” înseamnă standarde relevante, linii directoare și informații despre accesibilitatea autobuzelor și/sau a terminalelor desemnate, inclusiv facilitățile acestora pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă;

(n) „rezervare” înseamnă reținerea unui loc într-un autobuz sau autocar care deservește un serviciu regulat pentru o anumită oră de plecare;

(o) „terminal” înseamnă un terminal dotat cu personal unde, conform unei rute specificate a unui serviciu regulat, este prevăzută o oprire pentru îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor, care este echipat cu facilități cum ar fi ghișeu de îmbarcare, sală de așteptare sau casă de bilete;

(p) „stație de autobuz” înseamnă orice punct, altul decât un terminal unde, conform rutei specificate a unui serviciu regulat, este prevăzută o oprire pentru îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor;

(q) „organism de administrare a terminalului” înseamnă o entitate organizațională dintr-un stat membru care răspunde de administrarea unui terminal desemnat;

(r) „anulare” înseamnă neefectuarea unui serviciu regulat care a fost programat anterior;

(s) „întârziere” înseamnă o diferență între momentul în care era programată plecarea serviciului regulat, în conformitate cu orarul publicat, și momentul plecării efective.

Articolul 4

Bilete și condiții contractuale nediscriminatorii

(1) Transportatorii pun la dispoziția pasagerilor bilete, cu excepția cazurilor în care există alte documente care dau dreptul la transport. Un bilet poate fi emis în format electronic.

(2) Fără a aduce atingere tarifelor sociale, condițiile contractuale și tarifele aplicate de transportatori sunt oferite publicului larg fără vreo discriminare directă sau indirectă privind naționalitatea clientului final sau privind locul în care sunt stabiliți transportatorii sau vânzătorii de bilete în cadrul Uniunii.

Articolul 5

Alte părți de fapt

(1) Dacă îndeplinirea obligațiilor în temeiul prezentului regulament a fost încredințată unui transportator de fapt, vânzător de bilete sau oricărei alte persoane, transportatorul, agentul de voiaj, operatorul de turism sau organismului de administrare a terminalului care a încredințat aceste obligații este, cu toate acestea, răspunzător pentru actele și omisiunile respectivei părți de fapt.

(2) În plus, partea căreia i s-a încredințat îndeplinirea unei obligații de către transportator, agentul de voiaj, operatorul de turism sau organismul de administrare a terminalului intră, de asemenea, sub incidența dispozițiilor prezentului regulament în ceea ce privește obligația încredințată.

Articolul 6

Excluderea posibilității de derogare

(1) Obligațiile față de pasageri în temeiul prezentului regulament nu pot face obiectul unei limitări sau renunțări, în special printr-o derogare sau o clauză restrictivă cuprinsă în contractul de transport.

(2) Transportatorii pot oferi pasagerilor condiții contractuale mai bune decât cele prevăzute în prezentul regulament.

CAPITOLUL II

DESPĂGUBIRI ȘI ASISTENȚĂ ÎN CAZ DE ACCIDENTE

Articolul 7

Decesul sau vătămarea corporală a pasagerilor și pierderea sau deteriorarea bagajului

(1) În conformitate cu legislația națională aplicabilă, pasagerii au dreptul la despăgubiri în caz de deces sau vătămare corporală, precum și în caz de pierdere sau deteriorare a bagajului, în cazul accidentelor survenite ca urmare a utilizării autobuzului sau autocarului. În caz de deces al partenerului, acest drept se aplică cel puțin pentru persoanele față de care pasagerul avea sau ar fi avut obligația legală de întreținere.

(2) Valoarea despăgubirii se calculează în conformitate cu legislația națională aplicabilă. Orice limită maximă prevăzută de legislația națională drept despăgubire pentru deces sau vătămare corporală sau pentru pierderea sau deteriorarea bagajului nu poate fi în fiecare situație mai mică de:

(a) 220 000 EUR pe pasager;

(b) în ceea ce privește serviciile regulate sau ocazionale urbane, suburbane și regionale, 500 EUR per bagaj și în ceea ce privește celelalte servicii regulate sau ocazionale 1 200 EUR per bagaj. În cazul deteriorării scaunelor cu rotile, a altor echipamente de mobilitate sau a dispozitivelor de asistare, valoarea despăgubirii va fi întotdeauna egală cu costul înlocuirii sau reparării echipamentului pierdut sau deteriorat.

Articolul 8

Nevoile imediate de ordin practic ale pasagerilor

În caz de accident survenit ca urmare a utilizării autobuzului sau autocarului, transportatorul asigură asistență rezonabilă în ceea ce privește nevoile imediate de ordin practic ale pasagerilor după accident. Nu orice asistență acordată constituie recunoașterea răspunderii.

CAPITOLUL III

DREPTURILE PERSOANELOR CU HANDICAP ȘI ALE PERSOANELOR CU MOBILITATE REDUSĂ

Articolul 9

Dreptul la transport

(1) Transportatorii, agenții de voiaj și operatorii de turism nu pot refuza să accepte o rezervare din partea unei persoane, să emită sau să pună la dispoziție în alt mod un bilet pentru o persoană sau să îmbarce o persoană, pe motiv de handicap sau de mobilitate redusă.

(2) Rezervările și biletele sunt puse la dispoziția persoanelor cu handicap și a persoanelor cu mobilitate redusă fără costuri suplimentare.

Articolul 10

Derogări și condiții speciale

(1) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 9 alineatul (1), transportatorii, agenții de voiaj și operatorii de turism pot refuza să accepte o rezervare din partea unei persoane, să emită sau să pună la dispoziție în alt mod un bilet pentru o persoană sau să îmbarce o persoană pe motiv de handicap sau mobilitate redusă:

(a) pentru a îndeplini cerințele legate de siguranță aplicabile stabilite de legislația internațională, a Uniunii sau națională sau pentru a îndeplini cerințele legate de sănătate și siguranță impuse de autoritățile competente;

(b) în cazul în care proiectarea vehiculului sau infrastructura, inclusiv a terminalelor și stațiilor de autobuz, fac fizic imposibilă îmbarcarea, debarcarea sau transportul persoanelor cu handicap sau al persoanelor cu mobilitate redusă într-un mod sigur și fezabil din punct de vedere operațional.

(2) În cazul refuzului de a accepta o rezervare sau de a emite sau de a pune la dispoziție în alt mod un bilet din motivele prezentate la alineatul (1), transportatorii, agenții de voiaj și operatorii de turism trebuie să depună eforturi rezonabile pentru a informa persoana în cauză cu privire la un serviciu alternativ acceptabil operat de transportator.

(3) Dacă unei persoane cu handicap sau unei persoane cu mobilitate redusă care deține o rezervare sau are un bilet și care a respectat cerințele articolului 14 litera (a) i se refuză totuși îmbarcarea pe motiv de handicap sau mobilitate redusă, respectivei persoane și însoțitorului acesteia, în conformitate cu alineatul (4) din prezentul articol, li se oferă posibilitatea de a alege între:

(a) dreptul la rambursarea prețului biletului și, acolo unde este relevant, transportul gratuit până la punctul inițial de plecare, cât mai curând posibil, astfel cum este prevăzut în contractul de transport; și

(b) cu excepția cazurilor în care acest lucru nu este fezabil, continuarea sau redirecționarea călătoriei, cu servicii de transport alternative rezonabile până la locul de destinație prevăzut în contractul de transport.

Dreptul la rambursare a sumei plătite pentru bilet nu este afectat de lipsa notificării în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) litera (a).

(4) Conform acelorași condiții stabilite la alineatul (1) litera (a), un transportator, un agent de voiaj sau un operator de turism poate cere ca o persoană cu handicap sau cu mobilitate redusă să fie însoțită de o altă persoană care poate oferi asistența de care are nevoie persoana cu handicap sau cu mobilitate redusă , în cazul în care acest lucru este strict necesar. Respectiva persoană însoțitoare beneficiază de transport gratuit și, atunci când este posibil, ocupă locul de lângă persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă.

(5) În cazul în care transportatorii, agenții de voiaj sau operatorii de turism recurg la alineatul (1), aceștia trebuie să comunice imediat persoanei cu handicap sau persoanei cu mobilitate redusă motivele deciziei luate și, la cererea acesteia, să informeze și în scris persoana în cauză în termen de cinci zile lucrătoare de la data cererii.

Articolul 11

Accesibilitate și informare

(1) În cooperare cu organizațiile reprezentative ale persoanelor cu handicap sau ale persoanelor cu mobilitate redusă, transportatorii și organismele de administrare a terminalelor instituie sau pun în aplicare, acolo unde este cazul prin organizațiile lor, condiții de acces nediscriminatorii pentru transportul persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă.

(2) Condițiile de acces prevăzute la alineatul (1) trebuie puse la dispoziția publicului de către transportatori și organismele de administrare a terminalelor în mod fizic sau pe internet, în aceleași limbi în care informațiile sunt, în general, puse la dispoziția tuturor pasagerilor.

(3) Operatorii de turism pun la dispoziție condițiile de acces prevăzute la alineatul (1) care se aplică în cazul călătoriilor incluse în pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite pe care le organizează, le vând sau le oferă spre vânzare.

(4) Informațiile cu privire la condițiile de acces menționate la alineatele (2) și (3) se distribuie fizic la solicitarea pasagerilor.

(5) Transportatorii, agenții de voiaj și operatorii de turism se asigură că toate informațiile generale pertinente privind călătoria și condițiile de transport sunt disponibile în formate corespunzătoare și accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, inclusiv în ceea ce privește, atunci când este cazul, rezervarea și informațiile on-line. Informațiile se distribuie fizic la solicitarea pasagerilor.

Articolul 12

Desemnarea terminalelor

Statele membre desemnează terminalele de autobuz și autocar unde se asigură asistență persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă. Statele membre informează Comisia în acest sens. Comisia pune la dispoziție, pe internet, o listă cu terminalele de autobuz și autocar desemnate.

Articolul 13

Dreptul la asistență în terminalele desemnate și la bordul autobuzelor și autocarelor

(1) Sub rezerva condițiilor de acces prevăzute la articolul 11 alineatul (1), în terminalele desemnate de către statele membre, transportatorii și organismele de administrare a terminalelor asigură, în limitele competențelor lor, asistență gratuită persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, astfel cum se specifică în partea (a) a anexei I.

(2) Sub rezerva condițiilor de acces prevăzute la articolul 11 alineatul (1), transportatorii asigură la bordul autobuzelor și autocarelor asistența gratuită persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, astfel cum se specifică în partea (b) a anexei I.

Articolul 14

Condițiile în care se asigură asistență

(1) Transportatorii și organismele de administrare a terminalelor cooperează în vederea asigurării de asistență persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, cu condiția ca:

(a) nevoia de astfel de asistență a persoanei respective să fie notificată transportatorilor, organismelor de administrare a terminalelor, agenților de voiaj și operatorilor de turism cel târziu cu două zile lucrătoare înainte de ziua în care este necesară asistența, și

(b) persoanele vizate să se prezinte la punctul desemnat:

(i) la ora indicată în prealabil de către transportator, care să nu fie cu mai mult de 60 de minute înainte de ora de plecare anunțată; sau

(ii) dacă nu este specificată o oră, cu cel puțin 30 de minute înainte de ora de plecare anunțată.

(2) În plus față de alineatul (1), persoanele cu handicap sau persoanele cu mobilitate redusă notifică transportatorului, agentului de voiaj sau operatorului de turism, în momentul rezervării sau al cumpărării în avans a biletului, necesitățile lor specifice privind locul pe scaun, cu condiția ca necesitatea să fie cunoscută în respectivul moment.

(3) Transportatorii, organismele de administrare a terminalelor, agenții de voiaj și operatorii de turism iau toate măsurile necesare pentru a facilita primirea de notificări cu privire la nevoia de asistență trimise de persoane cu handicap sau de persoane cu mobilitate redusă. Această obligație se aplică în toate terminalele desemnate și la toate punctele lor de vânzare, inclusiv în cazul vânzării prin telefon sau pe internet.

(4) În cazul în care nu se efectuează nicio notificare conform alineatului (1) literele (a) și (b), transportatorii, organismele de administrare a terminalelor, agenții de voiaj și operatorii de turism depun toate eforturile rezonabile pentru a asigura faptul că asistența este asigurată în așa fel încât persoana cu handicap sau cu mobilitate redusă să se poată îmbarca la serviciul de plecare, să schimbe la serviciul de corespondență sau să poată debarca la serviciul de destinație pentru care a cumpărat biletul.

(5) Organismul de administrare a terminalului desemnează un punct în interiorul sau în afara terminalului în care persoanele cu handicap sau persoanele cu mobilitate redusă își pot anunța sosirea și pot solicita asistență. Respectivul punct trebuie să fie clar semnalizat și să furnizeze, în formate accesibile, informații de bază referitoare la terminal și la asistența oferită.

Articolul 15

Transmiterea de informații către un terț

În cazul în care agenții de voiaj sau operatorii de turism primesc notificarea menționată la articolul 14 alineatul (1) litera (a), aceștia, în cadrul orelor lor normale de birou, transferă cât de curând posibil informația către transportator sau către organismul de administrare a terminalului.

Articolul 16

Formare

(1) Transportatorii și, după caz, organismele de administrare a terminalelor instituie proceduri de formare în legătură cu handicapul, inclusiv instrucțiuni, și se asigură că:

(a) membrii personalului lor, alții decât conducătorii auto, inclusiv cei angajați de către orice alte părți de fapt, care oferă asistență directă persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, sunt formați sau instruiți după cum se descrie în anexa II, partea (a) și (b);

(b) membrii personalului lor, inclusiv conducătorii auto, care se ocupă direct de publicul călător sau de chestiuni care țin de publicul călător, sunt formați sau instruiți după cum se descrie în anexa II, partea (a).

(2) Un stat membru poate acorda o derogare pentru o perioadă maximă de doi ani de la … (*) de la aplicarea alineatului (1) litera (b) în ceea ce privește formarea conducătorilor auto.

(*) Data aplicării prezentului regulament.

Articolul 17

Despăgubirile în ceea ce privește scaunele cu rotile sau alte echipamente de mobilitate

(1) Transportatorii și organismele de administrare a terminalelor răspund în cazul în care, ca urmare a acordării de asistență, au provocat pierderea sau deteriorarea scaunelor cu rotile sau a altor echipamente de mobilitate sau de asistență. Transportatorul sau organismul de administrare a terminalului responsabil pentru pierderea sau deteriorarea în cauză acordă despăgubirile.

(2) Despăgubirea menționată la alineatul (1) este egală cu costul de înlocuire sau de reparare a echipamentului ori dispozitivelor pierdute sau deteriorate.

(3) Dacă este necesar, se depun toate eforturile pentru a se furniza rapid echipamente sau dispozitive înlocuitoare temporare. Scaunele cu rotile și alte echipamente de mobilitate sau de asistență au, în măsura posibilului, caracteristici tehnice și funcționale similare celor pierdute sau deteriorate.

Articolul 18

Derogări

(1) Fără a aduce atingere articolului 2 alineatul (4), statele membre pot excepta serviciile regulate interne de la aplicarea totală sau parțială a dispozițiilor prezentului capitol cu condiția ca acestea să asigure un nivel de protecție a persoanelor cu handicap și a persoanelor cu mobilitate redusă în temeiul normelor lor naționale cel puțin egal cu cel prevăzut de prezentul regulament.

(2) Statele membre informează Comisia cu privire la derogările acordate în temeiul alineatului (1). Comisia ia măsurile necesare dacă o asemenea derogare nu este considerată conformă cu dispozițiile prezentului articol. Până la … (*), Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind derogările acordate în temeiul alineatului (1).

CAPITOLUL IV

DREPTURILE PASAGERILOR ÎN CAZ DE ANULARE SAU ÎNTÂRZIERE

Articolul 19

Continuarea, redirecționarea și rambursarea

(1) În cazul în care un transportator estimează, în mod rezonabil, că plecarea unui serviciu regulat de la un terminal va fi anulată sau întârziată cu peste 120 de minute, pasagerilor li se oferă imediat de ales între:

(a) continuarea sau redirecționarea călătoriei către destinația finală, în condiții comparabile, astfel cum este prevăzut în contractul de transport, cu prima ocazie posibilă;

(b) rambursarea prețului biletului și, după caz, un serviciu gratuit de întoarcere cu autobuzul sau autocarul la primul punct de plecare, astfel cum este prevăzut în contractul de transport, cu prima ocazie posibilă.

(2) În cazul în care plecarea dintr-o stație de autobuz a unui serviciu regulat este anulată sau are o întârziere de peste 120 de minute, pasagerii au dreptul la o astfel de continuare sau redirecționare a călătoriei sau la rambursarea prețului biletului de către transportator.

(3) Rambursarea prețului biletului, prevăzută la alineatul (1) litera (b) și la alineatul (2) se efectuează în termen de 14 zile de la efectuarea ofertei sau de la primirea cererii. Plata acoperă costul integral al biletului la prețul la care a fost achiziționat, pentru partea sau părțile de călătorie neefectuate și pentru partea sau părțile de călătorie efectuate deja în cazul în care călătoria nu mai servește niciunui scop raportat la planul inițial de călătorie al pasagerului. Pentru pasagerii posesori de abonamente sau bilete sezoniere, plata corespunde proporției pe care o reprezintă costul călătoriei din costul total al abonamentului sau biletului sezonier, calculată în mod proporțional. Rambursarea se efectuează în bani, cu excepția cazului în care pasagerul acceptă o altă formă de rambursare.

Articolul 20

Informarea

(1) În cazul unei anulări sau al unei întârzieri a plecării unui serviciu regulat, pasagerii care pleacă din terminale sunt informați de către transportator sau, după caz, de către organismul de administrare a terminalului, în legătură cu situația respectivă cât mai curând posibil și, în orice caz, nu mai târziu de 30 de minute după plecarea planificată, și în legătură cu ora de plecare estimată de îndată ce informația este disponibilă.

(2) Dacă pasagerii pierd un serviciu de legătură, conform programului anunțat, din cauza unei anulări sau a unei întârzieri, transportatorul sau, după caz, organismul de administrare a terminalului, depune eforturi rezonabile pentru a informa pasagerii respectivi despre legăturile alternative.

(3) Transportatorul sau, după caz, organismul de administrare a terminalului, se asigură că persoanele cu handicap sau persoanele cu mobilitate redusă primesc informațiile obligatorii în temeiul alineatelor (1) și (2) în formate accesibile.

Articolul 21

Asistența în cazul anulării sau întârzierii plecărilor

Pentru o călătorie cu o durată programată mai mare de trei ore, în caz de anulare sau întârziere la plecarea de la terminal mai mare de două ore, transportatorul oferă gratuit pasagerilor:

(a) gustări, mâncare sau băuturi răcoritoare raportate direct la timpul de așteptare, în cazul în care acestea sunt disponibile în autobuz sau la terminal sau se poate face, în mod rezonabil, aprovizionarea cu ele;

(b) asistență pentru găsirea unei camere de hotel sau a unei alte forme de cazare, precum și asistență pentru aranjarea transportului între terminal și locul de cazare în cazul în care este necesară o ședere de una sau mai multe nopți.

(*) Cinci ani de la data aplicării prezentului regulament.

În aplicarea prezentului articol, transportatorul acordă o atenție specială nevoilor persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă și ale oricăror persoane însoțitoare ale acestora.

Articolul 22

Alte plângeri

Nicio dispoziție din prezentul capitol nu împiedică pasagerii să solicite, în conformitate cu legislația națională și prin intermediul instanțelor naționale, despăgubiri pentru prejudiciile rezultate în urma anulării sau întârzierii unor servicii regulate.

CAPITOLUL V

REGULI GENERALE PRIVIND INFORMAȚIILE ȘI PLÂNGERILE

Articolul 23

Dreptul la informații despre călătorie

Transportatorii și organismele de administrare a terminalelor oferă pasagerilor, în cadrul domeniilor lor de competență respective, informațiile adecvate pe durata călătoriei acestora. Acolo unde este posibil, informațiile sunt oferite, la cerere, în formate accesibile.

Articolul 24

Informații privind drepturile pasagerilor

(1) Transportatorii și organismele de administrare a terminalelor, în cadrul domeniilor lor de competență respective, se asigură că sunt puse la dispoziția pasagerilor informații corespunzătoare și ușor de înțeles cu privire la drepturile care le revin în temeiul prezentului regulament cel târziu în momentul plecării. Aceste informații sunt furnizate la terminale și, atunci când este posibil, pe internet. La solicitarea unei persoane cu handicap sau a unei persoane cu mobilitate redusă, informațiile sunt furnizate într-un format accesibil. Aceste informații includ datele de contact ale organismului sau ale organismelor responsabile cu asigurarea aplicării, desemnat sau desemnate de statul membru în temeiul articolului 27 alineatul (1).

(2) Pentru a respecta cerința de informare menționată la alineatul (1), transportatorii și organismele de administrare a terminalelor pot utiliza un rezumat al dispozițiilor prezentului regulament, pregătit de Comisie în toate limbile oficiale ale instituțiilor Uniunii Europene și pus la dispoziția acestora.

Articolul 25

Plângeri

Transportatorii pun la punct sau dispun de un mecanism pentru soluționarea plângerilor legate de drepturile și obligațiile prevăzute la articolul 4, articolul 8 și la articolele 9-24.

Articolul 26

Depunerea plângerilor

În cazul în care un pasager căruia i se aplică prezentul regulament dorește să adreseze transportatorului o plângere în temeiul articolelor 4, 8 și 9-24, acesta o adresează în termen de trei luni de la data prestării serviciului regulat sau de la data la care ar fi trebuit să aibă loc prestarea serviciului. În termen de o lună de la data primirii plângerii, transportatorul îi notifică pasagerului dacă plângerea sa este considerată întemeiată, respinsă sau este încă analizată. Intervalul de timp pentru trimiterea răspunsului final nu trebuie să depășească trei luni de la data primirii plângerii.

CAPITOLUL VI

ASIGURAREA APLICĂRII ȘI ORGANISMELE NAȚIONALE RESPONSABILE CU ASIGURAREA APLICĂRII

Articolul 27

Organismele naționale responsabile cu asigurarea aplicării

(1) Fiecare stat membru desemnează un organism sau organisme, noi sau existente, care să răspundă de asigurarea aplicării prezentului regulament în ceea ce privește serviciile regulate din punctele situate pe teritoriul său și serviciile regulate dintr-o țară terță către respectivele puncte. Fiecare organism adoptă măsurile necesare pentru a asigura respectarea prezentului regulament.

Fiecare organism este independent de transportatori, operatori de turism și organismele de administrare a terminalelor în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și mecanismul de luare a deciziilor.

(2) Statele membre informează Comisia cu privire la organismul sau organismele desemnate în conformitate cu prezentul articol.

(3) Orice pasager poate adresa, în conformitate cu legislația națională, 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.

Un stat membru poate decide că:

(a) într-o primă etapă, pasagerul adresează transportatorului o plângere privind articolele 4, 8 și 9-24; și/sau

(b) organismul național responsabil cu asigurarea aplicării sau orice alt organism corespunzător desemnat de statul membru are rolul de organism în fața căruia se pot introduce căi de atac împotriva plângerilor nesoluționate în temeiul articolului 26.

Articolul 28

Raport cu privire la asigurarea aplicării

Până la data de 1 iunie … (*) și ulterior din doi în doi ani, organismele responsabile cu asigurarea aplicării desemnate în temeiul articolului 27 alineatul (1) publică un raport referitor la activitatea lor în cursul celor doi ani calendaristici precedenți, raport care conține în special o descriere a măsurilor luate pentru punerea în aplicare a prezentului regulament și statistici cu privire la plângeri și la sancțiunile aplicate.

Articolul 29

Cooperarea între organismele responsabile cu asigurarea aplicării

Ori de câte ori este cazul, organismele naționale responsabile cu asigurarea aplicării, astfel cum sunt menționate la articolul 27 alineatul (1), fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea lor și principiile și practicile lor de adoptare a deciziilor. Comisia le sprijină în respectivul demers.

(*) Doi ani de la data aplicării prezentului regulament.

Articolul 30

Sancțiuni

Statele membre stabilesc norme referitoare la sancțiunile aplicabile încălcărilor dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre notifică respectivele norme și măsuri Comisiei până la … (*) și îi trimit fără întârziere o notificare cu privire la orice modificare ulterioară.

CAPITOLUL VII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 31

Raportul

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului până la … (**) un raport cu privire la funcționarea și efectele prezentului regulament. Raportul trebuie însoțit, dacă este cazul, de propuneri legislative de punere în aplicare în și mai mare detaliu a dispozițiilor prezentului regulament sau de modificare a acestuia.

Articolul 32

Modificarea Regulamentului (CE) nr. 2006/2004

În anexa la Regulamentul (CE) nr. 2006/2004 se adaugă următorul punct:

„(18) Regulamentul (UE) nr. …/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din … privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul (*).

(*) JO ….”

Articolul 33

Intrarea în vigoare

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

Prezentul regulament se aplică de la … (***).

Articolul 34

Publicarea

Prezentul regulament se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

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

Adoptat la …,

Pentru Parlamentul European
Președintele
…

Pentru Consiliu
Președintele
…

(*) Data aplicării prezentului regulament.
(**) Trei ani de la data aplicării prezentului regulament.
(***) Doi ani de la data publicării.

ANEXA I

Asistența asigurată persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă

(a) **Asistență în terminalele desemnate**

Asistență și măsuri necesare pentru a facilita persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă:

— comunicarea sosirii lor la terminal și a solicitării de asistență la punctele desemnate;

— deplasarea de la punctul desemnat la ghișeul de îmbarcare, sala de așteptare și zona de îmbarcare.

— îmbarcarea în vehicul, apelând la ascensoare, la scaune cu rotile sau la alte mijloace de asistență necesare, după caz;

— încărcarea bagajelor;

— recuperarea bagajelor;

— debarcarea din vehicul;

— transportarea la bordul autobuzului sau autocarului a unui câine însoțitor recunoscut;

— deplasarea spre locurile atribuite;

(b) **Asistența la bord**

Asistență și măsuri necesare pentru a facilita persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă:

— furnizarea de informații esențiale cu privire la călătorie, în formate accesibile atunci când acest lucru este solicitat de pasager;

— îmbarcarea/debarcarea pe durata pauzelor din timpul călătoriei, dacă există la bord și alt personal în afara conducătorului auto.

ANEXA II

Formarea în legătură cu handicapul

(a) **Formarea în ceea ce privește sensibilizarea nevoilor persoanelor cu handicap**

Formarea personalului care interacționează direct cu publicul călător cuprinde:

— sensibilizarea și reacția adecvată la nevoile pasagerilor cu handicap fizic, senzorial (auz și văz) ori cu handicapuri ascunse sau dificultăți de învățare, inclusiv privind modul de a face distincția între diversele abilități ale persoanelor care pot prezenta probleme de mobilitate, orientare sau comunicare;

— obstacolele cu care se confruntă persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, inclusiv obstacole cauzate de atitudine, de mediu/fizice sau obstacole organizaționale;

— câinii-însoțitori recunoscuți, inclusiv rolul și nevoile unui câine-însoțitor;

— soluționarea întâmplărilor neprevăzute;

— aptitudini interpersonale și metode de comunicare cu persoanele surde sau cu deficiențe auditive, cu persoanele cu deficiențe de vedere, cu persoanele cu deficiențe de vorbire și cu persoanele cu dificultăți de învățare;

— modul de manipulare cu atenție a scaunelor cu rotile și a altor echipamente de mobilitate pentru a evita deteriorarea acestora (pentru tot personalul care este responsabil cu manipularea bagajelor, dacă este cazul).

(b) **Formarea în materie de asistență pentru persoanele cu handicap**

Formarea personalului care asistă direct persoane cu handicap și persoane cu mobilitate redusă cuprinde:

— modalități de a ajuta persoanele care utilizează scaune cu rotile să se mute pe și de pe scaun;

— aptitudini pentru acordarea de asistență persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă care călătoresc cu un câine însoțitor recunoscut, inclusiv rolul și nevoile acestor câini;

— tehnici de însoțire a persoanelor cu deficiențe de vedere și tehnici de manipulare și transportare a câinilor însoțitori recunoscuți;

— cunoașterea tipurilor de echipamente care pot fi folosite pentru a asista persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă și cunoștințe privind modul de manipulare a unui asemenea echipament;

— utilizarea de echipamente de asistență pentru îmbarcare și debarcare și cunoștințe privind procedurile adecvate de asistență la îmbarcare și debarcare care garantează siguranța și demnitatea persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă;

— înțelegerea nevoii de asistență fiabilă și profesională. De asemenea, sensibilizarea cu privire la faptul că anumiți pasageri cu handicap s-ar putea simți vulnerabili în timpul călătoriei din cauza dependenței de asistența oferită;

— cunoștințe de prim-ajutor.

EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

I. INTRODUCERE

La 4 decembrie 2008, Comisia a prezentat o propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile călătorilor din transportul cu autobuzul și autocarul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 privind cooperarea dintre autoritățile naționale însărcinate să asigure aplicarea legislației în materie de protecție a consumatorului ([1]).

La 23 aprilie 2009, Parlamentul European a adoptat avizul său la prima lectură ([2]).

La 17 decembrie 2009, Consiliul a ajuns la un acord politic cu privire la proiectul de regulament. În urma revizuirii textului de către experții juriști-lingviști, Consiliul a adoptat poziția sa la prima lectură la 11 martie 2010, în conformitate cu procedura legislativă ordinară prevăzută la articolul 294 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

În desfășurarea lucrărilor sale, Consiliul a ținut seama de avizul Comitetului Economic și Social European. Comitetul Regiunilor a refuzat să emită un aviz.

II. ANALIZA POZIȚIEI LA PRIMA LECTURĂ

1. Aspecte generale

Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul face parte din obiectivul general al Uniunii Europene de a asigura tratamentul egal al pasagerilor, indiferent de modul de transport pe care l-au ales pentru a călători. A fost deja adoptat un set de acte legislative cu caracter similar pentru pasagerii care călătoresc pe calea aerului ([3]) sau pe calea ferată ([4]). Propunerea conține dispoziții privind răspunderea în caz de deces sau vătămare a pasagerilor și în caz de pierdere sau deteriorare a bagajului acestora, soluții automate în cazul întreruperii călătoriei, soluționarea plângerilor și căile de atac, informarea pasagerilor, precum și alte inițiative. În plus, propunerea stabilește normele privind informațiile și asistența pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (PMR).

Deși Consiliul s-a declarat de acord cu Comisia în ceea ce privește obiectivul propunerii, abordarea Consiliului a implicat modificări majore aduse propunerii originale. Unele dintre dispozițiile propuse nu au fost considerate acceptabile din cauză că impuneau sarcini administrative prea mari și generatoare de costuri pentru transportatori și administrațiile naționale, fără să aducă o valoare adăugată pentru pasageri care să contrabalanseze aceste neajunsuri. Altele au fost reformulate ținându-se seama de diferitele legi în vigoare în statele membre, în vederea evitării oricărui conflict între acest proiect de regulament propus și legile existente la nivel național și european. De asemenea, alte dispoziții au fost reformulate în vederea simplificării și clarificării regulamentului.

Fiind rezultatul acestei abordări, poziția Consiliului la prima lectură modifică, într-o anumită măsură, propunerea inițială a Comisiei prin reformularea și eliminarea mai multor dispoziții conținute în text. Aceasta implică faptul că toate amendamentele introduse în avizul la prima lectură al Parlamentului European cu privire la aceste dispoziții eliminate nu au fost acceptate de către Consiliu.

Consiliul vizează o soluție echilibrată, care să țină seama atât de drepturile pasagerilor, cât și de necesitatea de a asigura viabilitatea economică a operatorilor de transport cu autobuzul și autocarul, reprezentați în principal de întreprinderi mici și mijlocii și, prin urmare, a integrat amendamentul 3 al PE în poziția sa la prima lectură.

([1]) Documentul 16933/08.

([2]) A6-0250/2009.

([3]) 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, și a Regulamentului (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului, JO L 204, 26.7.2006, p. 1.

([4]) 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.

2. **Aspecte strategice esențiale**

(i) *Domeniul de aplicare*

În propunerea inițială a Comisiei, regulamentul urma să fie aplicat la modul general în cazul transportului de pasageri de către întreprinderi de transport cu autobuzul și/sau cu autocarul prin intermediul unor servicii regulate. Statelor membre li se permitea doar exceptarea transportului urban, suburban și regional pentru care există contracte de servicii publice, în cazul în care aceste contracte asigurau un nivel al drepturilor pasagerilor comparabil cu cel impus în regulament. În plus, Parlamentul European a introdus un amendament care permite statelor membre să excludă din domeniul de aplicare, cu condiția menționată mai sus, transportul urban și cel suburban, dar nu pe cel regional.

Consiliul nu a putut să accepte domeniul de aplicare astfel cum a fost propus de Comisie și nici amendamentele PE legate de acesta (amendamentele 1, 2 și 81), deoarece a considerat că transportul urban, suburban și regional se încadrează în principiul subsidiarității.

Includerea transportului regional în domeniul de aplicare, conform propunerii Parlamentului European, ar putea crea probleme atât pentru pasageri, cât și pentru operatori. În zonele urbane mari, companiile exploatează, de obicei, o întreagă rețea de transport, care include servicii de transport cu autobuzul, metroul, trenurile de navetă și tramvaiul. De multe ori, toate aceste servicii au un caracter urban, suburban sau regional. Limitarea exceptării numai la serviciile urbane și suburbane ar însemna că anumite părți ale acestor rețele ar fi reglementate de norme elaborate pentru transportul pe distanțe lungi. În acest caz, companiile care exploatează aceste rețele ar trebui să gestioneze, în cadrul aceleiași rețele, mai multe sisteme de despăgubire, unele dintre acestea nefiind tocmai adecvate pentru acest tip de transport. De asemenea, s-ar crea confuzie în rândul pasagerilor care călătoresc în cadrul acestor rețele, deoarece le-ar fi dificil să știe care sunt normele care se aplică în mod efectiv.

În plus, deoarece există posibilitatea să se prevadă o exceptare a serviciilor regionale de transport feroviar în cadrul regulamentului existent privind drepturile pasagerilor din transportul feroviar, faptul de a nu avea o prevedere corespunzătoare în regulamentul privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul ar putea duce la denaturarea concurenței între cele două sectoare. Deseori, serviciile de transport cu autobuzul și cele de transport feroviar sunt folosite în mod alternativ.

Prin urmare, Consiliul nu a putut să accepte amendamentele PE referitoare la domeniul de aplicare. Consiliul propune ca proiectul de regulament să se aplice pasagerilor care utilizează serviciile regulate de transport național și internațional și să prevadă posibilitatea ca, la nivel național, serviciile regulate de transport urban, suburban și regional să fie exceptate. În plus, Consiliul introduce o dispoziție menită să asigure faptul că anumite drepturi de bază se aplică în cazul tuturor serviciilor de transport cu autobuzul și autocarul, fără excepție (de exemplu condiții contractuale și tarife nediscriminatorii, dreptul la transport pentru persoanele cu handicap și cele cu mobilitate redusă, precum și derogări conexe).

Statele membre sunt autorizate să acorde serviciilor regulate de transport intern o exceptare de maxim cinci ani de la aplicarea dispozițiilor acestui regulament, exceptare care poate fi reînnoită de două ori. În plus, statele membre pot acorda o exceptare de maxim cinci ani, reînnoibilă, anumitor servicii regulate din care o parte semnificativă, incluzând cel puțin o oprire programată, este furnizată în afara Uniunii.

De asemenea, în ceea ce privește domeniul de aplicare, o dispoziție specifică stabilește că statele membre care pot asigura, în temeiul normelor lor naționale, un nivel de protecție a persoanelor cu handicap și a celor cu mobilitate redusă cel puțin echivalent cu cel prevăzut în acest regulament își pot păstra integral normele naționale.

(ii) *Modificări ale infrastructurii*

În ceea ce privește infrastructura, Consiliul este pregătit să încurajeze și să sprijine orice inițiativă referitoare la noi echipamente și infrastructuri, care trebuie achiziționate sau construite ținând seama de nevoile persoanelor cu handicap și ale celor cu mobilitate redusă, astfel cum s-a afirmat clar într-un considerent. Cu toate acestea, regulamentul în cauză este stabilit în cadrul legislației privind protecția consumatorilor și, prin urmare, nu poate cuprinde cerințe tehnice care să oblige transportatorii să modifice sau să înlocuiască vehiculele sau infrastructura și echipamentele de la terminale. În consecință, niciunul dintre amendamentele PE referitoare la modificări ale infrastructurii nu a putut fi acceptat (amendamentele 6-10).

(iii) *Despăgubiri și asistență în caz de accidente*

Propunerea Comisiei stabilește norme privind răspunderea întreprinderilor de transport cu autobuzul și/sau cu autocarul pentru pasageri și bagajele acestora. Pasagerii ar beneficia de norme armonizate privind răspunderea întreprinderilor de transport cu autobuzul și/sau cu autocarul. Pentru orice daună de până la 220 000 EUR, o întreprindere de transport cu autobuzul și/sau cu autocarul ar trebui să aibă răspunderea strictă, respectiv să nu aibă posibilitatea să își excludă răspunderea demonstrând că accidentul nu a fost provocat din vina sa. Pentru daune de peste 220 000 EUR, răspunderea s-ar baza pe vină, dar ar fi nelimitată. Pasagerii care suferă un accident ar avea dreptul la plăți în avans pentru a putea face față eventualelor probleme de natură financiară cu care ei sau familiile lor s-ar putea confrunta ca urmare a decesului sau a vătămării.

Cu toate acestea, regimurile de răspundere existente, în vigoare în statele membre, sunt foarte diferite în ceea ce privește baza pentru răspundere (răspundere nelimitată obiectivă, răspundere obiectivă cu derogări de forță majoră și răspundere bazată pe vină) și nu pot fi reconciliate. Mai mult, legislația din diferitele state membre se bazează parțial pe Directiva 2009/103/CE privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi („Directiva privind asigurarea auto") și parțial pe legislația națională, care depășește sfera dreptului UE. Aceste texte reglementează deja răspunderea față de pasagerii de autobuz și este esențial să se evite conflictele între textul de față și „Directiva privind asigurarea auto" sus-menționată.

Prin urmare, Consiliul a adoptat o abordare bazată pe sistemul existent, adăugând, în același timp, unele elemente fundamentale de armonizare. Se propune un prag minim pe pasager și pe bagaj: 220 000 EUR per pasager în caz de deces sau vătămare corporală; în cazul pierderii sau deteriorării bagajului, 500 EUR în cazul serviciilor urbane, suburbane și regionale și 1 200 EUR în ceea ce privește alte servicii regulate. Acesta ar alinia despăgubirile acordate pentru bagaje cu dispozițiile corespondente din „Regulamentul privind căile ferate", ținând seama, în același timp, de specificitățile transportului urban, suburban și regional. În ceea ce privește scaunele cu rotile, alte echipamente de mobilitate sau dispozitive de asistare, textul Consiliului prevede compensarea acestora întotdeauna în mod integral și nu tratarea lor ca bagaj normal, chiar și în cazul în care daunele sunt provocate în timpul acordării de asistență (în spiritul amendamentului 46 al PE).

În plus, textul a fost adaptat pentru a acorda asistență pasagerilor în ceea ce privește nevoile practice imediate ale acestora în urma producerii unui accident. O astfel de dispoziție nu apare în „Directiva privind asigurarea auto" și reprezintă un real beneficiu pentru pasagerii de autobuz, fără a spori în mod semnificativ sarcina administrativă pentru companiile de transport cu autobuzul și/sau autocarul.

Având în vedere cele de mai sus, Consiliul nu a putut accepta abordarea propusă de Comisie și nici amendamentele PE referitoare la răspundere (amendamentele 18-24).

(iv) *Drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă (PMR)*

Consiliul sprijină pe deplin obiectivul Comisiei de a garanta faptul că persoanele cu handicap și peroanele cu mobilitate redusă beneficiază de acces nediscriminatoriu la transportul cu autobuzul și cu autocarul. Prin urmare, Consiliul urmează îndeaproape propunerea Comisiei, însă modifică unele dispoziții pentru a le facilita punerea în practică și introduce o serie de simplificări și clarificări. În ceea ce privește acest capitol, Consiliul a integrat în textul său mai multe amendamente ale PE, integral, parțial sau în principiu.

În ceea ce privește excepțiile la dreptul la transport, Comisia a propus ca persoanelor cu handicap să li se poată refuza transportul dacă cerințele în materie de siguranță sau dimensiunea vehiculului justifică acest lucru. Consiliul a adus o serie de îmbunătățiri, menționând „structura" vehiculului în loc de „dimensiunea" sa și integrând astfel în fond sau în principiu amendamentele PE 26 și 27. În plus, Consiliul a acceptat, de asemenea, amendamentul 73 referitor la opțiunile care sunt oferite unei persoane cu handicap sau PMR în cazul refuzului îmbarcării.

Potrivit propunerii inițiale, transportatorul ar putea solicita unei persoane cu handicap sau unei persoane cu mobilitate redusă să fie însoțită de o altă persoană care să poată oferi asistență. Potrivit poziției Consiliului la prima lectură, dacă transportatorul solicită acest lucru cu privire la un serviciu de transport de pasageri, persoana însoțitoare este transportată gratuit și, în cazul în care este posibil, i se oferă un loc lângă persoana cu handicap sau PMR. Această dispoziție integrează în fond amendamentul PE nr. 29.

Textul la prima lectură al Consiliului prevede condiții de acces nediscriminatorii, precum și obligația de a le face publice în format adecvat pentru persoanele cu handicap și PMR, integrând astfel parțial sau în totalitate amendamentele 31 și 32 ale PE. În plus, Comisia pune la dispoziție pe internet o listă cu terminalele de autobuz și autocar desemnate de statele membre, în care se oferă asistență pentru persoanele cu handicap și PMR, conform amendamentului PE nr. 36.

În ceea ce privește asistența pentru persoanele cu handicap sau pentru persoanele cu mobilitate redusă, aceasta va fi asigurată cu condiția ca persoana în cauză să informeze transportatorul sau operatorul terminalului cu cel puțin două zile lucrătoare în avans (Comisia propusese 48 de ore) și să fie prezentă în punctul indicat cu cel puțin 60 de minute înainte de ora anunțată a plecării. Consiliul nu a putut accepta, prin urmare, amendamentul 39 prin care se propunea o perioadă mai scurtă de 24 de ore. În plus, dacă persoana are nevoi specifice privind locul pe scaun, pasagerul ar trebui să informeze transportatorul cu privire la o astfel de nevoie în momentul rezervării, dacă nevoia este cunoscută la momentul respectiv. Această cerință suplimentară, introdusă de Consiliu, va permite transportatorului să răspundă acestor nevoi specifice și să furnizeze cel mai bun serviciu posibil persoanei în cauză.

În ceea ce privește asistența la bord, Consiliul a limitat domeniul de aplicare al propunerii inițiale a Comisiei. Textul Consiliului stabilește obligația de a furniza informații într-un format accesibil, precum și asistență la îmbarcare sau la debarcare pe durata pauzelor din timpul călătoriei, însă aceasta din urmă numai dacă există la bord și alți membri ai personalului în afară de conducătorul auto. Această prevedere ține seama de faptul că majoritatea vehiculelor sunt operate numai de conducătorul auto și că, prin urmare, furnizarea de asistență în timpul călătoriei va avea impact asupra timpului de condus și deci asupra cerințelor privind siguranța.

Asistența pentru persoane cu handicap și PMR trebuie furnizată gratuit la terminalele desemnate de statele membre, iar în cadrul acestora, personalul care oferă asistență directă persoanelor în cauză trebuie să fi urmat cursuri corespunzătoare de formare în acest scop. Membrii personalului, inclusiv conducătorii auto, care interacționează direct cu publicul călător ar trebui să participe la cursuri de formare privind nevoile persoanelor cu handicap.

(v) *Drepturile călătorilor în caz de anulare sau întârziere*

Propunerea Comisiei prevede obligații pentru întreprinderile de transport cu autobuzul și/sau autocarul în cazul întreruperii călătoriilor din cauza întârzierilor sau a anulării unui serviciu. Întreprinderile ar trebui să plătească despăgubiri de până la 100 % din costul biletului în cazul în care nu au furnizat servicii alternative sau informațiile necesare.

Deși Consiliul sprijină pe deplin principiul potrivit căruia transportatorii și operatorii terminalelor ar trebui să se ocupe de pasagerii lor, a modificat propunerea Comisiei, ținând seama de structura specifică a întreprinderilor de transport cu autobuzul și autocarul. S-a convenit asupra unui tratament diferențiat între călătorii care pleacă din terminale și cei care pleacă din stațiile de autobuz, deoarece nu este posibil și nici rezonabil să se ofere, de exemplu, același nivel de informare privind întârzierile într-o stație de autobuz ca la un terminal dotat cu personal.

În eventualitatea unei întârzieri mai mari de două ore sau a anulării unei călătorii, pasagerii pot opta între continuarea călătoriei prin același mod de transport, solicitarea unui transfer sau solicitarea rambursării costului biletului (plătit în termen de 14 zile de la data incidentului și, în cazul în care este necesar, o călătorie de întoarcere gratuită). În cazul unei întârzieri mai mari de două ore în cadrul unei călătorii care durează mai mult de trei ore, în cazul călătorilor care pleacă din terminale, transportatorul va avea obligația de a oferi acestora mâncare sau băuturi răcoritoare, în spiritul amendamentului PE nr. 53; transportatorul nu va avea obligația de a le asigura cazare, deși trebuie să îi asiste în găsirea acesteia. Cu toate acestea, pasagerii care călătoresc cu autobuzul și autocarul nu vor beneficia de indemnizații suplimentare (plătite în plus față de costul biletului), spre deosebire de pasagerii din transportul maritim și feroviar. Prin urmare, amendamentele PE referitoare la despăgubiri și cazare nu au fost reținute (amendamentele 49, 50, 51, 52, 54 și 55).

Parlamentul European a introdus o serie de amendamente referitoare la despăgubiri și asistență în cazul întârzierilor la sosire și exceptările aferente în cazuri de forță majoră (amendamentele 56 și 57), scutind astfel transportatorii de răspunderea pentru daune care sunt cauzate de circumstanțe fără legătură cu furnizarea serviciilor lor și pe care aceștia nu ar fi putut să le prevadă. Consiliul nu a integrat aceste amendamente deoarece textul său nu conține dispoziții privind despăgubirile în cazul întârzierilor la sosire.

Astfel de despăgubiri ar însemna o răspundere suplimentară pentru întreprinderile de transport cu autobuzul și autocarul și ar crea o sarcină excesivă; în plus, conducătorii auto ar fi supuși presiunii de a respecta orarul cu orice preț, punând astfel în pericol siguranța rutieră.

Amendamentul 58, referitor la informații în formate accesibile pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, a fost integrat de Consiliu.

(vi) *Normele generale privind informarea, tratarea reclamațiilor și organismele naționale de punere în aplicare*

Potrivit poziției Consiliului la prima lectură, transportatorii și organismele de administrare a terminalelor furnizează, în cadrul sferelor lor de competență respective, informații corespunzătoare pasagerilor pe tot parcursul călătoriei acestora și, dacă este posibil, în format accesibil. În plus, aceștia informează pasagerii cu privire la drepturile lor în mod adecvat și clar, în spiritul amendamentului PE nr. 62.

În ceea ce privește reclamațiile, propunerea Comisiei cuprinde norme privind modul în care transportatorii ar trebui să le soluționeze, în special privind consecințele juridice cu implicații ample ale faptului de a nu răspunde la reclamații.

Consiliul, deși este de acord în principiu cu propunerea Comisiei, introduce o mai mare flexibilitate în sistem pentru a evita orice consecințe neprevăzute pentru sistemele juridice sau structurile administrative ale statelor membre. În acest context și pentru a evita proceduri birocratice suplimentare, Consiliul nu a integrat amendamentul PE nr. 64, care introducea obligația întreprinderilor de transport cu autobuzul și/sau autocarul de a publica anual un raport detaliat privind reclamațiile primite.

În plus, Parlamentul a propus ca organismele naționale de punere în aplicare să fie independente (amendamentul 65). Poziția Consiliului la prima lectură specifică mai clar faptul că aceste organisme ar trebui să fie independente de transportatori, de operatorii din turism și de operatorii de terminale.

(vii) *Data de aplicare a regulamentului*

Comisia a propus ca regulamentul să intre în vigoare la 20 de zile de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și să se aplice la un an de la data respectivă.

Poziția Consiliului la prima lectură prevede ca regulamentul să se aplice la doi ani de la data publicării, integrând astfel în fond amendamentul PE nr. 69.

3. **Alte amendamente adoptate de Parlamentul European**

Alte amendamente, care nu au fost incluse în poziția Consiliului la prima lectură, se referă la:

— modificări ale definițiilor pentru: „contract de transport” (amendamentul 13), „vânzător de bilete” (amendamentul 14), „operator de turism” (amendamentul 15) și „anulare” (amendamentul 16);

— noua definiție propusă pentru „formate accesibile” (amendamentul 17);

— menționarea „persoanelor care nu sunt în măsură să călătorească fără asistență din cauza vârstei fragede sau înaintate” (amendamentul 34);

— asistența adaptată nevoilor individuale ale persoanelor cu handicap sau ale persoanelor cu mobilitate redusă (amendamentul 35);

— necesitatea de a se asigura că pasagerul primește o confirmare a notificării privind nevoile sale de asistență (amendamentul 40);

— orice despăgubire acordată în conformitate cu regulamentul, care poate fi dedusă din orice despăgubire suplimentară acordată (amendamentul 59);

— sancțiunile aplicabile în cazul încălcării regulamentului, care pot include obligarea la plata unei despăgubiri (amendamentul 68);

— amendamentele 70, 71 și 72 privind anexele la regulament.

III. **CONCLUZIE**

Pentru adoptarea poziției sale la prima lectură, Consiliul a ținut seama pe deplin de propunerea Comisiei și de avizul la prima lectură al Parlamentului European. În ceea ce privește amendamentele propuse de Parlamentul European, Consiliul remarcă faptul că un număr semnificativ dintre acestea au fost deja incluse - în principiu, parțial sau integral - în poziția sa la prima lectură.

POZIȚIA ÎN PRIMA LECTURĂ (UE) NR. 5/2010 A CONSILIULUI

în vederea adoptării unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004

Adoptată de Consiliu la 11 martie 2010

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/C 122 E/02)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1) și articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ([1]),

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ([2]),

întrucât:

(1) Acțiunea Uniunii în domeniul transportului maritim și pe căi navigabile interioare ar trebui să se concentreze, printre altele, pe asigurarea unui înalt nivel de protecție pentru pasageri, care să fie comparabil cu cel asigurat de alte moduri de transport. De asemenea, ar trebui să se ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general.

(2) Deoarece pasagerii care utilizează transportul maritim și pe căi navigabile interioare reprezintă partea vulnerabilă în cadrul unui contract de transport, tuturor pasagerilor ar trebui să li se asigure un nivel minim de protecție. Nimic nu ar trebui să îi împiedice pe transportatori să ofere pasagerilor condiții contractuale mai bune decât cele stipulate de prezentul regulament.

(3) Protecția pasagerilor ar trebui să acopere nu doar serviciile de transport de pasageri între porturi situate pe teritoriul statelor membre, ci și serviciile de transport de pasageri între respectivele porturi și porturi situate în afara teritoriului statelor membre, ținând seama de riscul denaturării concurenței pe piața transportului de pasageri. Prin urmare, termenul de „transportator din Uniune" ar trebui, în sensul prezentului regulament, să fie interpretat cât mai larg posibil, fără însă a afecta alte acte cu putere de lege ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de stabilire a regulilor detaliate de aplicare a dispozițiilor articolelor 85 și 86 din tratat transportului maritim ([3]) și Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) ([4]).

(4) Piața unică a serviciilor de transport pentru pasageri pe mare și pe căi navigabile interioare ar trebui să ofere avantaje pentru cetățeni în general. Prin urmare, persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, cauzată de handicap, vârstă sau de orice alt factor, ar trebui să aibă posibilitatea de a utiliza servicii de transport pentru pasageri și croaziere similare celor oferite altor cetățeni. Persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă au aceleași drepturi ca toți ceilalți cetățeni în ceea ce privește libertatea de a circula, libertatea de a alege și dreptul de a nu fi discriminați.

(5) În temeiul articolului 9 din Convenția Organizației Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap și pentru a oferi persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă posibilitatea de a călători pe mare și pe căi navigabile interioare în condiții comparabile cu cele de care beneficiază ceilalți cetățeni, ar trebui să se adopte norme referitoare la nediscriminare și la asistența necesară pe durata călătoriei acestora. Aceste persoane ar trebui, așadar, să fie acceptate la bordul navei și să nu li se refuze dreptul de a călători pe motiv de handicap sau lipsă de mobilitate, cu excepția cazurilor în care există motive întemeiate de sănătate și siguranță și sunt stabilite de autorități competente. Aceste persoane ar trebui să beneficieze de dreptul la asistență în porturi și la bordul navelor de pasageri. În scopul incluziunii sociale, persoanele respective ar trebui să beneficieze de această asistență gratuit. Transportatorii ar trebui să prevadă condițiile de acces, utilizând, de preferință, sistemul de standardizare european.

(6) La luarea deciziilor cu privire la proiectarea de noi porturi și terminale, și în cadrul lucrărilor majore de reamenajare, organismele responsabile pentru aceste instalații ar trebui să ia în considerare, acolo unde este cazul, nevoile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă. De asemenea, transportatorii ar trebui să țină seama, acolo unde este cazul, de aceste nevoi și atunci când iau decizii privind proiectarea unor nave de pasageri noi sau renovate, în conformitate cu Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri ([5]) și Directiva 2006/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară ([6]).

([1]) Avizul din 16 iulie 2009 (JO C 317, 23.12.2009, p. 89).
([2]) Avizul Parlamentului European din 23 aprilie 2009 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din ….
([3]) JO L 378, 31.12.1986, p. 4.
([4]) JO L 364, 12.12.1992, p. 7.
([5]) JO L 163, 25.6.2009, p. 1.
([6]) JO L 389, 30.12.2006, p. 1.

(7) Asistența oferită în porturile situate pe teritoriul unui stat membru ar trebui, printre altele, să permită persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă să se deplaseze din punctul de sosire în port până la nava de pasageri, și de la nava de pasageri până la punctul de plecare din port, precum și să se îmbarce și să debarce.

(8) În organizarea asistenței pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, precum și în pregătirea personalului aferent, transportatorii ar trebui să coopereze cu organizațiile reprezentative ale persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă. În cadrul acestei activități, transportatorii ar trebui, de asemenea, să ia în considerare dispozițiile Convenției internaționale și ale Codului privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, precum și Recomandarea Organizației Maritime Internaționale privind proiectarea și funcționarea navelor de pasageri pentru a satisface nevoile persoanelor în vârstă și ale persoanelor cu handicap.

(9) Pasagerii ar trebui să fie informați corespunzător în caz de anulare sau întârziere în prestarea oricărui serviciu de transport de pasageri sau croazieră. Aceste informații ar trebui să ajute pasagerii să facă aranjamentele necesare și, dacă este cazul, să obțină informații suplimentare privind conexiunile alternative.

(10) Inconvenientele întâmpinate de pasageri ca urmare a anulării sau întârzierii îndelungate a călătoriei ar trebui să fie reduse. În acest scop, pasagerii ar trebui să beneficieze de asistență corespunzătoare și să aibă posibilitatea de a-și anula călătoria și de a li se rambursa costul biletelor sau de a fi redirecționați în condiții satisfăcătoare.

(11) Transportatorii ar trebui să plătească despăgubiri pasagerilor în caz de anulare sau întârziere a unui serviciu pentru pasageri, pe baza unui procentaj din prețul biletului, cu excepția cazurilor în care anularea sau întârzierea este generată de condiții meteorologice care pun în pericol operarea în siguranță a navei sau are loc în împrejurări excepționale care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă s-ar fi luat toate măsurile rezonabile.

(12) Condițiile meteorologice care pun în pericol operarea în siguranță a navei ar trebui să includă, fără a se limita la acestea, vânturile puternice, marea agitată, curenții puternici, condițiile dificile legate de starea gheții și niveluri ale apei foarte ridicate sau scăzute.

(13) Împrejurările excepționale ar trebui să includă, fără a se limita la acestea, atacurile teroriste, conflictele de muncă, debarcarea oricărei persoane bolnave, rănite sau decedate, operațiunile de căutare și salvare pe mare sau pe căile navigabile interioare, măsurile necesare protecției mediului, deciziile adoptate de organismele de gestionare a traficului sau de autoritățile portuare sau deciziile adoptate de autoritățile competente privind ordinea și siguranța publică, precum și acoperirea nevoilor urgente de transport.

(14) Transportatorii ar trebui să coopereze în vederea adoptării de acorduri la nivel național sau european, cu participarea părților interesate, a asociațiilor profesionale și a asociaților de consumatori, pasageri, persoane cu handicap și persoane cu mobilitate redusă, în vederea îmbunătățirii îngrijirii și asistenței oferite pasagerilor ori de câte ori călătoria acestora este întreruptă, cu precădere în caz de întârzieri prelungite sau de anulare a călătoriei.

(15) Prezentul regulament nu ar trebui să afecteze drepturile pasagerilor prevăzute de Directiva 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite [1]. Prezentul regulament nu ar trebui să se aplice în cazurile în care un pachet de servicii pentru circuite este anulat din alte motive decât anularea serviciilor de transport de pasageri sau a croazierei.

(16) Pasagerii ar trebui să fie pe deplin informați cu privire la drepturile pe care le au în baza prezentului regulament, astfel încât să își poată exercita efectiv aceste drepturi. Drepturile pasagerilor ar trebui să includă obținerea de informații referitoare la serviciul de transport de pasageri sau la croazieră, înaintea și pe durata călătoriei. Toate informațiile esențiale oferite pasagerilor ar trebui, de asemenea, furnizate în formate accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

(17) Pasagerii ar trebui să-și poată exercita drepturile prin intermediul unor proceduri de contestare puse în aplicare de transportatori sau, după caz, prin depunerea de plângeri la organismul sau organismele desemnate în acest sens de statul membru. Transportatorii ar trebui să răspundă plângerilor pasagerilor într-un anumit termen, având în vedere faptul că absența unui răspuns la o plângere poate antrena răspunderea acestora.

(18) Ținând seama de procedurile instituite de un stat membru pentru depunerea plângerilor, o plângere referitoare la asistența acordată într-un port sau la bordul unei nave ar trebui adresată de preferință organismului sau organismelor desemnate pentru asigurarea aplicării prezentului regulament în statul membru pe teritoriul căruia se află portul de îmbarcare și, în ceea ce privește serviciile de transport de pasageri dintr-o țară terță, în statul membru unde se află portul de debarcare.

(19) Statele membre ar trebui să asigure respectarea prezentului regulament și să desemneze un organism competent sau organisme competente care să supravegheze și să asigure aplicarea regulamentului. Acest lucru nu afectează drepturile pasagerilor de a introduce acțiuni în instanță în temeiul legislației naționale.

(20) Statele membre ar trebui să stabilească sancțiuni aplicabile încălcărilor prezentului regulament și să asigure aplicarea acestor sancțiuni. Sancțiunile ar trebui să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

[1] JO L 158, 23.6.1990, p. 59.

(21) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume asigurarea unui nivel ridicat și echivalent de protecție și de asistență pentru pasageri în toate statele membre și garantarea faptului că operatorii economici operează în condiții armonizate în cadrul unei piețe unice, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, având în vedere amploarea sau efectele acțiunii, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității astfel cum este enunțat la articolul respectiv , prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.

(22) Asigurarea aplicării prezentului regulament ar trebui să se bazeze pe dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 al Parlamentului European și Consiliului din 27 octombrie 2004 privind cooperarea dintre autoritățile naționale însărcinate să asigure aplicarea legislației în materie de protecție a consumatorului (Regulamentul privind cooperarea pentru protecția consumatorului) ([1]). Prin urmare, regulamentul respectiv ar trebui modificat în consecință.

(23) Directiva 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 ([2]) ar trebui respectată și aplicată cu strictețe pentru a se garanta respectarea vieții private a persoanelor fizice și juridice, precum și pentru a garanta că informațiile și rapoartele solicitate sunt utilizate doar pentru îndeplinirea obligațiilor prevăzute de prezentul regulament și că acestea nu sunt utilizate în detrimentul unor astfel de persoane.

(24) Prezentul regulament respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, astfel cum se menționează în articolul 6 din Tratatul privind Uniunea Europeană,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiectul

Prezentul regulament stabilește norme în ceea ce privește:

(a) nediscriminarea pasagerilor în ceea ce privește condițiile de transport oferite de transportatori;

(b) nediscriminarea și asistența pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă;

(c) drepturile pasagerilor în cazuri de anulare sau întârziere;

(d) informații minime care trebuie furnizate pasagerilor;

(e) soluționarea plângerilor;

(f) norme generale de asigurare a aplicării.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică pentru pasagerii care călătoresc:

(a) prin intermediul serviciilor de pasageri în cazul în care portul de îmbarcare este situat pe teritoriul unui stat membru;

(b) prin intermediul serviciilor de pasageri în cazul în care portul de îmbarcare este situat în afara teritoriului unui stat membru, iar portul de debarcare este situat pe teritoriul unui stat membru, cu condiția ca serviciul să fie operat de un transportator din Uniune;

(c) într-o croazieră, în cazul în care portul de îmbarcare este situat pe teritoriul unui stat membru. Cu toate acestea, articolul 16 alineatul (2), articolul 18, articolul 19 și articolul 20 alineatele (1) și (4) nu se aplică acestor pasageri.

(2) Prezentul regulament nu se aplică pentru pasagerii care călătoresc:

(a) pe nave autorizate să transporte până la 36 de pasageri;

(b) pe nave al căror echipaj responsabil de operarea navei este compus din maxim trei persoane sau atunci când distanța parcursă cu ajutorul serviciului de transport de pasageri în totalitatea sa este de mai puțin de 500 de metri într-un singur sens; sau

(c) în excursii și circuite de vizitare a obiectivelor turistice, altele decât croazierele.

(3) Statele membre pot, pentru o perioadă de doi ani de la …. (*), să scutească de la aplicarea prezentului regulament navele maritime cu un tonaj brut mai mic de 300 de tone care operează în transportul intern, cu condiția ca drepturile pasagerilor în temeiul prezentului regulament să fie asigurate în mod adecvat în temeiul legislației naționale.

(4) Statele membre pot acorda o derogare de la aplicarea prezentului regulament pentru serviciile de transport de pasageri acoperite de obligațiile de serviciu public, de contractele de servicii publice sau de serviciile integrate, cu condiția ca drepturile pasagerilor în temeiul prezentului regulament să fie garantate în mod corespunzător în temeiul legislației naționale.

([1]) JO L 364, 9.12.2004, p. 1.
([2]) JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

(*) Data aplicării prezentului regulament.

(5) Nicio dispoziție din prezentul regulament nu trebuie înțeleasă ca fiind de natură să constituie cerințe tehnice care să îi oblige pe transportatori, pe operatorii terminalelor sau alte entități să modifice sau să înlocuiască nave, infrastructuri, echipamentele din porturi și terminalele porturilor.

Articolul 3

Definiții

În scopul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

(a) „persoană cu handicap" sau „persoană cu mobilitate redusă" înseamnă orice persoană a cărei mobilitate, atunci când utilizează mijloacele de transport, este redusă din cauza unui handicap fizic (senzorial sau locomotor, permanent sau temporar), a unui handicap sau unei deficiențe intelectuale, a oricărui alt tip de handicap sau a vârstei și a cărei situație necesită o atenție specială și adaptarea serviciilor puse la dispoziția tuturor pasagerilor la nevoile acesteia;

(b) „teritoriul unui stat membru" înseamnă teritoriul căruia i se aplică tratatul, astfel cum se menționează la articolul 355 din tratat , în condițiile prevăzute la respectivul articol;

(c) „condiții de acces" înseamnă standarde relevante, linii directoare și informații despre accesibilitatea terminalelor porturilor și a navelor, inclusiv facilitățile acestora pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă;

(d) „transportator" înseamnă o persoană fizică sau juridică ce oferă publicului larg transport prin servicii de transport de călători sau croaziere;

(e) „transportator din Uniune" înseamnă un transportator stabilit pe teritoriul unui stat membru sau care oferă transport prin servicii de transport de pasageri către sau de pe teritoriul unui stat membru;

(f) „serviciu de transport de pasageri" înseamnă un serviciu comercial de transport de pasageri pe mare sau pe căi navigabile interioare, efectuat după un orar publicat;

(g) „servicii integrate" înseamnă serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată, cu un singur serviciu de informații, un singur regim de taxare a biletelor și un singur orar de transport;

(h) „transportator de fapt" înseamnă o persoană, alta decât transportatorul, care efectuează de fapt transportul, integral sau parțial;

(i) „cale navigabilă interioară" înseamnă un curs de apă interior navigabil, natural sau artificial, sau un sistem de cursuri de apă interconectate, utilizate pentru transport, cum ar fi lacuri, râuri sau canale sau orice combinație între acestea;

(j) „port" înseamnă un loc sau o zonă geografică constituită din lucrări de îmbunătățire și din instalații de natură să permită primirea unei nave pe care se îmbarcă și de pe care debarcă de obicei pasagerii;

(k) „terminalul portului" înseamnă un terminal, operat de un transportator sau un operator al terminalului, într-un port prevăzut cu instalații, cum ar fi ghișee de îmbarcare, ghișee de bilete sau saloane, și personal pentru îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor care călătoresc cu servicii de pasageri sau care se află în croazieră;

(l) „navă" înseamnă un vas utilizat pentru navigația pe mare sau pe căi navigabile interioare;

(m) „contract de transport" înseamnă un contract de transport între un transportator și un pasager, în vederea prestării unuia sau mai multor servicii de transport de pasageri sau a uneia sau mai multor croaziere;

(n) „bilet" înseamnă un document valabil sau altă dovadă a unui contract de transport;

(o) „vânzător de bilete" înseamnă orice vânzător cu amănuntul care încheie contracte de transport în numele unui transportator;

(p) „agent de voiaj" înseamnă orice vânzător cu amănuntul care acționează în numele unui pasager pentru încheierea unor contracte de transport;

(q) „operator de turism" înseamnă un organizator, altul decât un transportator, în sensul articolului 2 alineatele (2) și (3) din Directiva 90/314/CEE;

(r) „rezervare" înseamnă rezervarea unei plecări specifice prin intermediul unui serviciu de transport de pasageri sau a unei croaziere;

(s) „operatorul terminalului" înseamnă un organism privat sau public pe teritoriul unui stat membru responsabil de administrarea și gestionarea unui terminal al portului;

(t) „croazieră" înseamnă un serviciu de transport pe mare sau pe căi navigabile interioare exploatat exclusiv în scop de agrement sau recreativ, completat de servicii de cazare și de alte facilități, care durează mai mult de două șederi peste noapte la bord;

(u) „incident maritim" înseamnă naufragiu, răsturnare, coliziune sau eșuare a navei, explozie sau incendiu la bord sau defectarea navei.

Articolul 4

Biletele și condițiile contractuale nediscriminatorii

(1) Transportatorul emite un bilet pasagerului, cu excepția cazului în care, în temeiul legislației naționale, dreptul la transport este conferit de alte documente. Un bilet poate fi emis în format electronic.

(2) Fără a aduce atingere tarifelor sociale, condițiile contractuale și tarifele aplicate de transportatori sau de vânzătorii de bilete sunt oferite publicului larg fără vreo discriminare directă sau indirectă privind naționalitatea clientului final sau privind locul în care este stabilit transportatorul sau vânzătorul de bilete în cadrul Uniunii.

Articolul 5

Alte părți de fapt

(1) Dacă îndeplinirea obligațiilor transportatorilor în temeiul prezentului regulament a fost încredințată unui transportator de fapt, vânzător de bilete sau oricărei alte persoane, transportatorul, agentul de voiaj, operatorul de turism sau operatorul terminalului care a încredințat aceste obligații este, cu toate acestea, răspunzător pentru actele și omisiunile respectivului transportator de fapt care a acționat în cadrul atribuțiilor sale de serviciu.

(2) În plus față de alineatul (1), partea căreia i s-a încredințat îndeplinirea unei obligații de către transportator, agentul de voiaj, operatorul de turism sau operatorul terminalului intră, de asemenea, sub incidența dispozițiilor prezentului regulament, inclusiv sub incidența dispozițiilor privind răspunderea și mijloacele de apărare, în ceea ce privește obligația încredințată.

Articolul 6

Inadmisibilitatea renunțării

Obligațiile în temeiul prezentului regulament nu pot face obiectul unei limitări sau renunțări, în special printr-o derogare sau o clauză restrictivă cuprinsă în contractul de transport.

CAPITOLUL II

DREPTURILE PERSOANELOR CU HANDICAP ȘI ALE PERSOANELOR CU MOBILITATE REDUSĂ

Articolul 7

Dreptul la transport

(1) Transportatorii, agenții de voiaj și operatorii de turism nu pot refuza să accepte o rezervare, să emită sau să pună la dispoziție în alt mod un bilet sau să îmbarce persoane pe motiv de handicap sau de mobilitate redusă.

(2) Rezervările și biletele se oferă fără costuri suplimentare persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

Articolul 8

Derogări și condiții speciale

(1) Sub rezerva articolului 7 alineatul (1), transportatorii, agenții de voiaj și operatorii de turism pot refuza să accepte o rezervare, să emită sau să pună la dispoziție în alt mod un bilet sau să îmbarce o persoană pe motiv de handicap sau mobilitate redusă:

(a) pentru a îndeplini cerințele legate de sănătate și siguranță aplicabile stabilite de legislația internațională, a Uniunii sau națională sau pentru a îndeplini cerințele legate de sănătate și siguranță impuse de autoritățile competente;

(b) în cazul în care proiectarea navei de pasageri sau infrastructura și echipamentul portului, inclusiv ale terminalelor portului, fac ca îmbarcarea, debarcarea sau transportul persoanelor cu handicap sau al persoanelor cu mobilitate redusă să fie imposibilă de o manieră sigură și fezabilă din punct de vedere operațional.

(2) În cazul refuzului de a accepta o rezervare sau de a emite sau de a pune la dispoziție în alt mod un bilet pentru unul dintre motivele prezentate la alineatul (1), transportatorii, agenții de voiaj și operatorii de turism depun eforturi rezonabile pentru a propune persoanei în cauză o soluție alternativă acceptabilă de transport cu un serviciu de pasageri sau o croazieră operate de transportator.

(3) Dacă unei persoane cu handicap sau unei persoane cu mobilitate redusă, care deține o rezervare sau are un bilet și care a respectat cerințele de la articolul 11 alineatul (2), i se refuză în orice mod îmbarcarea pe motiv de handicap sau mobilitate redusă, respectivei persoane și oricărui însoțitor al acesteia, în temeiul alineatului (4) din prezentul articol, li se oferă posibilitatea de a alege între rambursarea costului biletului și redirecționare, după cum se prevede în anexa I. Dreptul de a alege plata transportului pentru călătoria de întoarcere sau redirecționarea este condiționat de îndeplinirea tuturor cerințelor legate de sănătate și de siguranță.

(4) În aceleași condiții ca cele prevăzute la alineatul (1), transportatorii, agenții de voiaj și operatorii de turism pot solicita ca o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă să fie însoțită de o altă persoană care să poată oferi asistența de care persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă are nevoie. În ceea ce privește serviciile de pasageri, respectiva persoană însoțitoare beneficiază de transport gratuit.

(5) În cazul în care transportatorii, agenții de voiaj și operatorii de turism recurg la alineatele (1) sau (4), aceștia informează imediat persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă cu privire la motivele specifice ale deciziei luate. Respectivele motive sunt notificate persoanei cu handicap sau persoanei cu mobilitate redusă nu mai târziu de cinci zile lucrătoare de la data la care persoana respectivă a fost informată. În cazul unui refuz în conformitate cu alineatul (1) litera (a), se face trimitere la cerințele de sănătate și de siguranță aplicabile.

Articolul 9

Accesibilitate și informare

(1) În cooperare cu organizațiile reprezentative ale persoanelor cu handicap sau ale persoanelor cu mobilitate redusă, transportatorii și operatorii terminalelor instituie sau pun în aplicare, acolo unde este cazul prin organizațiile lor, condiții de acces nediscriminatorii pentru transportul persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă.

(2) Condițiile de acces prevăzute la alineatul (1) sunt puse la dispoziția publicului de către transportatori și operatorii terminalelor în mod fizic sau on-line, în aceleași limbi în care informațiile sunt, în general, puse la dispoziția tuturor pasagerilor.

(3) Operatorii de turism pun la dispoziție condițiile de acces menționate la alineatul (1) care se aplică în cazul călătoriilor incluse în pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite pe care le organizează, le vând sau le oferă spre vânzare.

(4) Transportatorii, agenții de voiaj și operatorii de turism se asigură că toate informațiile pertinente, inclusiv în ceea ce privește rezervarea și informațiile on-line, privind condițiile de transport, informațiile despre călătorie și condițiile de acces sunt disponibile în formate corespunzătoare și accesibile persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

Articolul 10

Dreptul la asistență în porturi și la bordul navelor

Sub rezerva condițiilor de acces prevăzute la articolul 9 alineatul (1), transportatorii și operatorii terminalelor, în cadrul domeniilor lor de competență respective, oferă asistență gratuită persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, după cum se specifică în anexele II și III, în porturi, inclusiv în timpul îmbarcării și debarcării, precum și la bordul navelor.

Articolul 11

Condițiile în care se asigură asistența

(1) În cadrul domeniilor lor de competență respective, transportatorii și operatorii terminalelor le oferă asistență persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, după cum se prevede la articolul 10, cu următoarele condiții:

(a) ca transportatorului sau operatorului terminalului să îi fie notificată nevoia persoanei de o astfel de asistență cel târziu cu două zile lucrătoare înainte ca asistența să fie necesară, și

(b) ca persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă să se prezinte în persoană în port sau la punctul desemnat, astfel cum se menționează la articolul 12 alineatul (3):

(i) la momentul prevăzut în scris de transportator, care să nu fie cu mai mult de 60 de minute înainte de ora de îmbarcare anunțată, sau,

(ii) dacă nu s-a stabilit nicio oră de îmbarcare, cu cel puțin 60 de minute înainte de ora de plecare anunțată.

(2) În plus față de alineatul (1), persoanele cu handicap sau persoanele cu mobilitate redusă, în momentul rezervării sau al cumpărării în avans a biletului, notifică transportatorului necesitățile lor specifice legate de cazare sau privind locul pe scaun sau în ceea ce privește necesitatea de a aduce echipamente medicale, cu condiția ca necesitatea să fie cunoscută în respectivul moment.

(3) O notificare efectuată în conformitate cu alineatul (1) litera (a) și cu alineatul (2) poate fi transmisă întotdeauna agentului de voiaj sau operatorului de turism de la care a fost achiziționat biletul. În cazul în care biletul permite mai multe călătorii, este suficientă o singură notificare, cu condiția să se ofere informațiile adecvate privind orarele următoarelor călătorii.

(4) Dacă nu se face nicio notificare în conformitate cu alineatul (1) litera (a) și cu alineatul (2), transportatorii și operatorii terminalelor depun toate eforturile necesare pentru a se asigura că asistența este oferită astfel încât persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă să poată să se îmbarce, să debarce și să călătorească pe navă.

(5) În cazul în care o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă este însoțită de un câine-însoțitor recunoscut, respectivul câine este acceptat împreună cu respectiva persoană, cu condiția ca transportatorul, agentul de voiaj sau operatorul de turism să fie informat în conformitate cu normele naționale aplicabile privind transportul câinilor-însoțitori recunoscuți la bordul navelor de pasageri, în cazul în care există asemenea norme.

Articolul 12

Primirea notificărilor și desemnarea punctelor de întâlnire

(1) Transportatorii, operatorii terminalelor, agenții de voiaj și operatorii de turism iau toate măsurile necesare pentru primirea notificărilor efectuate în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) litera (a) și articolul 11 alineatul (2). Această obligație se aplică la toate punctele lor de vânzare, inclusiv în cazul vânzărilor prin telefon și on-line.

(2) În cazul în care agenții de voiaj sau operatorii de turism primesc notificarea menționată la alineatul (1), aceștia, în cadrul orelor lor normale de birou, transferă fără întârziere informația către transportator sau către operatorul terminalului.

(3) Transportatorii și operatorii terminalelor desemnează un punct în interiorul sau în afara terminalelor porturilor la care persoanele cu handicap sau persoanele cu mobilitate redusă își pot anunța sosirea și pot solicita asistență. Respectivul punct trebuie să fie clar semnalizat și să furnizeze, în formate accesibile, informații de bază referitoare la terminalul portului și la asistența oferită.

Articolul 13

Standarde de calitate pentru asistență

(1) Operatorii terminalelor și transportatorii care exploatează terminale de porturi sau servicii de transport de pasageri care totalizează peste 100 000 de mișcări de pasageri comerciali pe parcursul anului calendaristic precedent stabilesc, în cadrul domeniilor lor de competență respective, standarde de calitate pentru asistența specificată în anexele II și III și determină, acolo unde este cazul prin organizațiile lor, cerințele privind resursele necesare pentru respectarea acestor standarde, în colaborare cu organizațiile reprezentative ale pasagerilor cu handicap și ale pasagerilor cu mobilitate redusă.

(2) Standardele de calitate prevăzute la alineatul (1) sunt puse la dispoziția publicului de către transportatori și operatorii terminalelor în mod fizic sau on-line, în formate accesibile și în aceleași limbi în care informațiile sunt, în general, puse la dispoziția tuturor pasagerilor.

Articolul 14

Formare și instrucțiuni

Fără a aduce atingere Convenției internaționale și Codului privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart și regulamentelor adoptate în temeiul Convenției revizuite privind navigația pe Rin și al Convenției privind regimul navigației pe Dunăre, transportatorii și, după caz, operatorii terminalelor instituie proceduri de formare referitoare la handicapuri, inclusiv instrucțiuni, și se asigură că:

(a) personalul lor, inclusiv cei angajați de către orice alte părți de fapt, care oferă asistență directă persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă, este format sau primește instrucțiuni după cum se menționează în anexa IV părțile A și B, și

(b) personalul lor care este responsabil de rezervarea și vânzarea de bilete sau de îmbarcare și debarcare, inclusiv persoanele angajate de o altă parte de fapt, este format sau primește instrucțiuni după cum se menționează la anexa IV partea A.

Articolul 15

Despăgubirile pentru echipamentul de mobilitate sau alte echipamente specifice

(1) Transportatorii și operatorii terminalelor răspund pentru prejudiciile cauzate de pierderea sau avarierea echipamentului de mobilitate sau a altor echipamente specifice folosite de o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă, dacă incidentul care a cauzat pierderea s-a produs din vina sau neglijența transportatorului sau a operatorului terminalului. Vina sau neglijența transportatorului se prezumă în cazul unui prejudiciu cauzat de un incident maritim.

(2) Despăgubirea menționată la alineatul (1) corespunde valorii de înlocuire a echipamentului în cauză sau, dacă este cazul, costurilor pentru reparații.

(3) Alineatele (1) și (2) nu se aplică în cazul în care se aplică articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare ([1]).

(4) De asemenea, se depun toate eforturile pentru a se furniza rapid un echipament înlocuitor temporar.

CAPITOLUL III

OBLIGAȚIILE TRANSPORTATORILOR ȘI ALE OPERATORILOR DE TERMINALE ÎN CAZUL ÎNTRERUPERII CĂLĂTORIEI

Articolul 16

Informații în cazul anulării sau întârzierii plecărilor

(1) În cazul unei anulări sau al unei întârzieri a plecării unui serviciu de transport de pasageri sau a unei croaziere, pasagerii care pleacă din terminalele porturilor sunt informați de către transportator sau, după caz, de către operatorul terminalului, în legătură cu situația, cât mai curând posibil și în orice caz, nu mai târziu de 30 de minute după ora planificată pentru plecare, și în legătură cu ora de plecare estimată și ora de sosire estimată de îndată ce această informație este disponibilă.

(2) Dacă pasagerii pierd un serviciu de transport de legătură din cauza unei anulări sau a unei întârzieri, transportatorul și, după caz, operatorul terminalului, face eforturi rezonabile pentru a informa pasagerii respectivi despre legăturile alternative.

(3) Transportatorul sau, după caz, operatorul terminalului, se asigură că persoanele cu handicap sau persoanele cu mobilitate redusă primesc informațiile necesare în temeiul alineatelor (1) și (2) în formate accesibile.

Articolul 17

Asistența în cazul anulării sau întârzierii plecărilor

(1) În cazul în care un transportator estimează în mod rezonabil că plecarea unui serviciu de transport de pasageri sau a unei croaziere va fi anulată sau va avea o întârziere mai mare de 120 de minute de la ora stabilită pentru plecare, pasagerilor care pleacă de la terminalele porturilor li se oferă, gratuit, gustări, mese sau băuturi răcoritoare, în funcție de durata așteptării, cu condiția ca acestea să fie disponibile sau să poată fi livrate în mod rezonabil.

(2) În cazul în care din cauza unei anulări sau al unei întârzieri a unei plecări devine necesară șederea pentru o noapte sau mai multe, sau o ședere suplimentară față de cea dorită de pasageri, transportatorul, unde și atunci când este fizic posibil, le oferă pasagerilor care pleacă din terminalele porturilor cazare adecvată gratuită la bord sau pe uscat, precum și transportul între terminalul portului și locul de cazare, pe lângă gustările, mesele sau băuturile răcoritoare menționate la alineatul (1). Pentru fiecare pasager, transportatorul poate limita costul total al cazării pe uscat la 120 EUR, sumă care nu include transportul de la terminalul portului până la locul de cazare și invers.

(3) În aplicarea dispozițiilor de la alineatele (1) și (2), transportatorul acordă o atenție specială nevoilor persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă și ale oricăror persoane însoțitoare ale acestora.

Articolul 18

Redirecționare și rambursare în cazul anulării sau întârzierii plecărilor

(1) În cazul în care un transportator estimează, în mod rezonabil, că plecarea unui transport de pasageri de la un terminal al portului va fi anulată sau întârziată cu peste 120 de minute, pasagerilor li se oferă imediat alegerea între:

(a) redirecționarea către destinația finală, în condiții de transport comparabile, astfel cum este prevăzut în contractul de transport, cu prima ocazie posibilă;

(b) rambursarea prețului biletului și, atunci când este relevant, transportul de întoarcere gratuit la punctul inițial de plecare cu prima ocazie posibilă, astfel cum este prevăzut în contractul de transport.

([1]) JO L 131, 28.5.2009, p. 24.

(2) În cazul în care plecarea dintr-un port a unui transport de pasageri este anulată sau are o întârziere mai mare de 120 de minute, pasagerii au dreptul la o astfel de redirecționare sau la rambursarea prețului biletului de către transportator.

(3) Rambursarea prețului biletului, prevăzută la alineatul (1) litera (b) și la alineatul (2) se efectuează în termen de șapte zile, în numerar, prin virament bancar electronic, ordin de plată sau cec bancar, la prețul plătit la cumpărarea biletului, pentru partea sau părțile neefectuate din călătorie și pentru partea sau părțile de călătorie deja efectuate în cazul în care călătoria nu mai servește scopului inițial stabilit de pasager.

Articolul 19

Despăgubiri pentru prețul biletului în cazul unei întârzieri la sosire

(1) Fără a-și pierde dreptul la transport, pasagerii pot solicita despăgubiri de la transportator dacă sunt confruntați cu o întârziere la destinația finală, astfel cum este prevăzut în contractul de transport. Nivelul minim al despăgubirii este de 25 % din prețul biletului pentru o întârziere de cel puțin:

(a) o oră în cazul unei călătorii programate de până la patru ore;

(b) două ore în cazul unei călătorii programate de peste patru ore, dar care nu depășește opt ore;

(c) trei ore în cazul unei călătorii programate de peste opt ore, dar care nu depășește 24 de ore; sau

(d) șase ore în cazul unei călătorii programate de peste 24 de ore.

În cazul în care întârzierea depășește de peste două ori durata prevăzută la literele (a) - (d), despăgubirea este de 50 % din prețul biletului.

(2) Călătorii care dețin un permis de călătorie sau un abonament și care se confruntă cu întârzieri repetate la sosire pe perioada de valabilitate a abonamentului sau permisului lor pot solicita o despăgubire adecvată în conformitate cu condițiile privind despăgubirile ale transportatorului. Aceste condiții cuprind criteriile de stabilire a existenței unei întârzieri la sosire și de calcul al despăgubirilor.

(3) Valoarea despăgubirii se calculează în funcție de prețul pe care călătorul l-a plătit efectiv pentru serviciul de transport de pasageri aflat în întârziere.

(4) În cazul în care transportul se referă la o călătorie dus-întors, valoarea despăgubirii pentru întârzierea la sosire fie la dus, fie la întors, se calculează în raport cu jumătate din prețul plătit pentru transport de către serviciul respectiv de transport de pasageri.

(5) Despăgubirile se achită în termen de o lună de la data depunerii cererii de despăgubire. Despăgubirile pot fi achitate sub formă de bonuri și/sau alte servicii, cu condiția ca termenii să fie flexibili, în special în ceea ce privește perioada de valabilitate și destinația. Despăgubirile vor fi achitate în numerar, la solicitarea pasagerilor.

(6) Din despăgubirea reprezentând prețul biletului nu se scad costurile ocazionate de tranzacția financiară precum taxele, cheltuielile telefonice sau timbrele poștale. Transportatorii pot introduce un prag minim sub care nu se plătesc despăgubiri. Acest prag nu poate fi mai mare de 10 EUR.

Articolul 20

Exonerări

(1) Articolele 17, 18 și 19 nu se aplică pasagerilor care dețin bilete deschise atâta timp cât ora plecării nu este precizată, cu excepția pasagerilor care dețin un permis de călătorie sau un abonament.

(2) Articolele 17 și 19 nu se aplică în cazul în care pasagerul este informat cu privire la anulare sau la întârziere înaintea cumpărării biletului sau dacă anularea sau întârzierea se produc din vina pasagerului.

(3) Articolul 17 alineatul (2) nu se aplică atunci când anularea sau întârzierea sunt cauzate de condiții meteorologice care pun în pericol operarea în siguranță a navei.

(4) Articolul 19 nu se aplică în cazul în care anularea sau întârzierea este generată de condiții meteorologice care pun în pericol operarea în siguranță a navei sau de împrejurări excepționale care împiedică derularea serviciului de transport de pasageri, care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile.

Articolul 21

Alte plângeri

Nicio dispoziție din prezentul regulament nu poate împiedica pasagerii să solicite, în conformitate cu legislația națională și prin intermediul instanțelor naționale, despăgubiri pentru pierderi generate de anularea sau întârzierea serviciilor de transport, inclusiv în temeiul Directivei 90/314/CEE.

CAPITOLUL IV

REGULI GENERALE PRIVIND INFORMAȚIILE ȘI PLÂNGERILE

Articolul 22

Dreptul la informații despre călătorie

Transportatorii și operatorii terminalelor, în cadrul domeniilor lor de competență respective, le oferă pasagerilor informații corespunzătoare pe tot parcursul călătoriei, în formate accesibile și în aceleași limbi în care informațiile sunt, în general, puse la dispoziția tuturor pasagerilor. O atenție deosebită este acordată nevoilor persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

Articolul 23

Informații privind drepturile pasagerilor

(1) Transportatorii și operatorii terminalelor se asigură că, în cadrul domeniilor lor de competență respective, informațiile privind drepturile pasagerilor în temeiul prezentului regulament sunt puse la dispoziția publicului la bordul navelor și în terminalele porturilor. Informațiile sunt oferite în formate accesibile și în aceleași limbi în care informațiile sunt, în general, puse la dispoziția tuturor pasagerilor. Atunci când se oferă aceste informații, se acordă o atenție specială nevoilor persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă.

(2) Pentru a respecta această cerință de informare menționată la alineatul (1), transportatorii și operatorii terminalelor pot utiliza un rezumat al dispozițiilor prezentului regulament pregătit de Comisie în toate limbile oficiale ale instituțiilor Uniunii Europene și pus la dispoziția acestora.

(3) La bordul navelor și în terminalele porturilor, transportatorii și operatorii terminalelor informează călătorii în mod corespunzător cu privire la datele de contact ale organismului responsabil de asigurarea aplicării desemnat de statul membru în conformitate cu articolul 25 alineatul (1).

Articolul 24

Plângeri

(1) Transportatorii pun la punct sau dispun de un mecanism pentru soluționarea plângerilor legate de drepturile și obligațiile reglementate de prezentul regulament.

(2) În cazul în care un pasager căruia i se aplică prezentul regulament dorește să adreseze transportatorului o plângere, acesta o adresează în termen de două luni de la data prestării serviciului sau de la data la care ar fi trebuit să aibă loc prestarea serviciului. În termen de o lună de la data primirii plângerii, transportatorul îi notifică pasagerului dacă plângerea sa este considerată întemeiată, respinsă sau este încă analizată. Intervalul de timp pentru trimiterea răspunsului final nu trebuie să depășească trei luni de la data primirii plângerii.

CAPITOLUL V

ASIGURAREA APLICĂRII ȘI ORGANISMELE NAȚIONALE RESPONSABILE CU ASIGURAREA APLICĂRII

Articolul 25

Organismele naționale responsabile cu asigurarea aplicării

(1) Fiecare stat membru numește un organism sau organisme, noi sau existente, care să răspundă de asigurarea aplicării prezentului regulament în ceea ce privește serviciile de transport de pasageri și croazierele din porturile situate pe teritoriul său și serviciile de transport de pasageri dintr-o țară terță către respectivele porturi. Fiecare organism adoptă măsurile necesare pentru a asigura respectarea prezentului regulament.

Fiecare organism este independent de transportatori, operatori de turism și operatorii terminalelor în ceea ce privește organizarea sa, deciziile sale de finanțare, structura sa juridică și mecanismul său de luare a deciziilor.

(2) Statele membre informează Comisia cu privire la organismul sau organismele desemnate în conformitate cu prezentul articol.

(3) Orice pasager poate adresa, în conformitate cu legislația națională, o plângere organismului competent desemnat în temeiul alineatului (1), sau oricărui alt organism competent desemnat de către un stat membru, în legătură cu o presupusă nerespectare a prezentului regulament.

Un stat membru poate decide că:

(a) într-o primă etapă, pasagerul trebuie să adreseze transportatorului plângerea prevăzută de prezentul regulament; și/sau

(b) că organismul național responsabil cu asigurarea aplicării sau orice alt organism competent desemnat de statul membru are rolul de organism în fața căruia se poate introduce o cale de atac pentru plângerile nesoluționate în temeiul articolului 24.

(4) Statele membre care au ales să scutească anumite servicii în temeiul articolului 2 alineatul (4) se asigură că există un mecanism comparabil de asigurare a respectării drepturilor pasagerilor.

Articolul 26

Raport cu privire la asigurarea aplicării

La 1 iunie (*) … și, ulterior, din doi în doi ani, organismele responsabile cu asigurarea aplicării desemnate în temeiul articolului 25 publică un raport referitor la activitatea desfășurată în cursul celor doi ani precedenți, raport care conține în special o descriere a măsurilor luate pentru punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului regulament, informații cu privire la sancțiunile aplicate și statistici cu privire la plângeri și la sancțiunile aplicate.

Articolul 27

Cooperarea între organismele responsabile cu asigurarea aplicării

Ori de câte ori este oportun, organismele naționale responsabile cu asigurarea aplicării menționate la articolul 25 alineatul (1), fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile lor de adoptare a deciziilor. Comisia susține aceste organisme în respectivul demers.

Articolul 28

Sancțiuni

Statele membre stabilesc norme referitoare la sancțiunile aplicabile încălcărilor dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre notifică respectivele norme și măsuri Comisiei până la … (**) și îi trimit fără întârziere o notificare cu privire la orice modificare ulterioară.

(*) Doi ani de la data aplicării prezentului regulament.
(**) Data aplicării prezentului regulament.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 29

Raportul

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului până la … (*) un raport cu privire la funcționarea și efectele prezentului regulament. Raportul trebuie însoțit, dacă este cazul, de propuneri legislative de punere în aplicare în și mai mare detaliu a dispozițiilor prezentului regulament sau de modificare a acestuia.

Articolul 30

Modificarea Regulamentului (CE) nr. 2006/2004

În anexa la Regulamentul (CE) nr. 2006/2004 se adaugă următorul punct:

„(19) Regulamentul (UE) nr. …/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din … privind drepturile persoanelor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare (*).

(*) JO …”

Articolul 31

Intrarea în vigoare

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

Prezentul regulament se aplică de la … (**).

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

Adoptat la Bruxelles, …

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*
…	…

(*) Trei ani de la data aplicării prezentului regulament.

(**) JO: 36 de luni de la data publicării prezentului regulament.

ANEXA I

Dreptul la rambursare sau la redirecționare pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, astfel cum este menționat la articolul 8

1. Acolo unde se face trimitere la prezenta anexă, persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă li se oferă următoarele opțiuni:

   (a) — rambursarea, în termen de șapte zile, a costului integral al biletului, în numerar, prin virament bancar electronic, ordin de plată sau cec bancar, la prețul plătit la cumpărarea lui, pentru partea sau părțile neefectuate din călătorie și pentru partea sau părțile de călătorie deja efectuate în cazul în care călătoria nu mai servește scopului inițial stabilit de pasager, plus, dacă este cazul,

   — transportul de întoarcere la punctul inițial de plecare, cu prima ocazie posibilă; sau

   (b) redirecționarea către destinația finală, în condiții de transport comparabile, astfel cum este prevăzut în contractul de transport, cu prima ocazie posibilă; sau

   (c) redirecționarea, în condiții de transport comparabile, astfel cum este prevăzut în contractul de transport, către destinația finală, la o dată ulterioară stabilită de comun acord cu pasagerul, sub rezerva disponibilității biletelor.

2. Alineatul (1) litera (a) se aplică, de asemenea, pasagerilor ale căror călătorii fac parte dintr-un pachet de servicii, cu excepția dreptului la rambursare, atunci când un asemenea drept este prevăzut de Directiva 90/314/CEE.

3. Atunci când, în cazul în care un oraș sau o regiune are mai multe porturi, un transportator oferă unui pasager o călătorie către un port alternativ față de cel pentru care s-a făcut rezervarea, transportatorul suportă costurile aferente transferului pasagerului de la portul alternativ la cel pentru care s-a făcut rezervarea inițială sau către o altă destinație din apropiere, convenită împreună cu pasagerul.

ANEXA II

Asistența în porturi, inclusiv la îmbarcare și la debarcare, astfel cum se menționează la articolele 10 și 13

1. Asistență și măsuri necesare pentru a permite persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă:

   — să își anunțe sosirea într-un terminal al portului și solicitarea de asistență,

   — să se deplaseze dintr-un punct de intrare până la ghișeul de îmbarcare, dacă există, sau până la navă,

   — să își îmbarce și să își înregistreze bagajele, dacă este cazul,

   — să se deplaseze de la ghișeul de îmbarcare,dacă există, până la navă, prin punctele de emigrare și securitate,

   — să se îmbarce pe navă, apelând la ascensoare, la scaune cu rotile sau la alte mijloace de asistență necesare, după caz,

   — să se deplaseze de la intrarea pe navă până la locurile/zona lor,

   — să așeze și să își recupereze bagajele de pe navă,

   — să se deplaseze de la locurile lor până la intrarea pe navă,

   — să debarce de pe navă, apelând la ascensoare, la scaune cu rotile sau la alte mijloace de asistență necesare, după caz,

   — să își recupereze bagajele, dacă este cazul, și să treacă prin punctele de imigrare și control vamal,

   — să se deplaseze din sala de recuperare a bagajelor sau de la punctul de debarcare până la un punct de ieșire indicat,

   — dacă este necesar, să se deplaseze până la grupurile sanitare, dacă există.

2. Dacă o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă este asistată de un însoțitor, această persoană trebuie, dacă este cazul, să poată oferi asistența necesară în port și la îmbarcare și debarcare.

3. Manevrarea tuturor echipamentelor necesare utilizate pentru deplasare, inclusiv a echipamentelor cum ar fi scaunele cu rotile electrice.

4. Înlocuirea temporară a echipamentelor defecte sau pierdute, utilizate pentru deplasare, chiar dacă nu neapărat cu echipamente identice.

5. Preluarea la sol al câinilor-însoțitori recunoscuți, după caz.

6. Comunicarea, în formate accesibile, a informațiilor necesare pentru îmbarcare și debarcare.

ANEXA III

Asistența la bordul navelor, astfel cum este menționată la articolele 10 și 13

1. Transportarea câinilor-însoțitori recunoscuți la bordul navei, în conformitate cu reglementările naționale.

2. Transportarea echipamentelor medicale și a echipamentelor necesare utilizate pentru deplasare pentru persoana cu handicap sau persoana cu mobilitate redusă, inclusiv a cărucioarelor electrice.

3. Comunicarea informațiilor esențiale privind un anumit traseu, în formate accesibile.

4. Depunerea tuturor eforturilor necesare rezonabile privind instalarea pe scaune astfel încât să se satisfacă nevoile persoanelor cu handicap sau ale persoanelor cu mobilitate redusă, la cerere, în conformitate cu cerințele de siguranță și sub rezerva locurilor disponibile.

5. Dacă este necesar, asistență la deplasarea spre grupurile sanitare (după caz).

6. În cazul în care o persoană cu handicap sau o persoană cu mobilitate redusă este asistată de un însoțitor, transportatorul face tot posibilul pentru a oferi însoțitorului un loc sau o cabină lângă locul sau cabina persoanei cu handicap sau a persoanei cu mobilitate redusă.

ANEXA IV

Formarea referitoare la handicap, inclusiv instrucțiunile, astfel cum este menționat la articolul 14

A. **Formarea care vizează sensibilizarea cu privire la persoanele cu handicap, inclusiv instrucțiunile**

Formarea care vizează sensibilizarea cu privire la persoanele cu handicap, inclusiv instrucțiunile, cuprinde:

— sensibilizarea și răspunsurile adecvate la problemele pasagerilor care suferă de invalidități fizice, senzoriale (auz și văz), de handicapuri ascunse sau de învățare, inclusiv modul în care se poate face diferența între diferitele capacități ale persoanelor cu mobilitate, orientare sau comunicare redusă;

— obstacolele cu care se confruntă persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă, inclusiv obstacole cauzate de atitudine, de mediu/fizice sau obstacole organizaționale;

— câinii-însoțitori recunoscuți, inclusiv rolul și nevoile unui câine-însoțitor;

— rezolvarea situațiilor neprevăzute;

— calități interpersonale și metode de comunicare cu persoanele cu deficiențe de auz, persoanele cu probleme de vedere, persoanele cu probleme de vorbire sau de învățare;

— cunoașterea, la nivel general, a liniilor directoare ale Organizației Maritime Internaționale referitoare la Recomandarea privind proiectarea și funcționarea navelor de pasageri pentru a satisface nevoile persoanelor în vârstă și ale persoanelor cu handicap.

B. **Formarea pentru asistarea persoanelor cu handicap, inclusiv instrucțiunile**

Formarea pentru asistarea persoanelor cu handicap, inclusiv instrucțiunile, cuprinde:

— modul în care persoanele care utilizează un scaun cu rotile pot fi ajutate să se urce și să iasă dintr-un scaun cu rotile;

— aptitudini pentru acordarea de asistență persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă care călătoresc cu un câine-însoțitor recunoscut, inclusiv rolul și nevoile acestor câini;

— tehnicile pentru însoțirea pasagerilor cu probleme de vedere și pentru preluarea și transportarea câinilor-însoțitori recunoscuți;

— cunoașterea tipurilor de echipamente care pot fi folosite pentru a asista persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă și cunoștințe privind modul atent de manipulare a unor asemenea echipamente;

— modul de utilizare al echipamentelor de asistență pentru îmbarcare și debarcare și cunoștințe privind procedurile adecvate de îmbarcare și debarcare care protejează siguranța și demnitatea persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă;

— înțelegerea nevoii de asistență fiabilă și profesională. De asemenea, conștientizarea faptului că există posibilitatea ca anumite persoane cu handicap și persoane cu mobilitate redusă să se simtă vulnerabile în timpul călătoriei, ca urmare a dependenței lor de asistența oferită;

— cunoștințe de prim-ajutor.

EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

I. INTRODUCERE

La 4 decembrie 2008, Comisia a prezentat o propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 privind cooperarea dintre autoritățile naționale însărcinate să asigure aplicarea legislației în materie de protecție a consumatorului ([1]).

La 23 aprilie 2009, Parlamentul European a adoptat avizul său la prima lectură ([2]).

La 9 octombrie 2009, Consiliul a ajuns la un acord politic cu privire la proiectul de regulament. În urma revizuirii textului de către experții juriști-lingviști, Consiliul a adoptat poziția sa la prima lectură la 11 martie 2010, în conformitate cu procedura legislativă ordinară prevăzută la articolul 294 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

În desfășurarea lucrărilor sale, Consiliul a ținut seama de avizul Comitetului Economic și Social European. Comitetul Regiunilor a refuzat să emită un aviz.

II. ANALIZA POZIȚIEI LA PRIMA LECTURĂ

1. Generalități

Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare face parte din obiectivul general al UE de a consolida drepturile pasagerilor, în special drepturilor persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă. A fost deja adoptat un set de norme cu caracter similar pentru pasagerii care călătoresc pe calea aerului ([3]) sau pe calea ferată ([4]). Propunerea conține, pe de o parte, dispoziții privind accesul și asistența nediscriminatorii pentru peroanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă și, pe de altă parte, dispoziții privind dreptul la asistență, la informare și la posibile despăgubiri în cazul întârzierilor sau anulărilor pentru toate categoriile de pasageri.

Deși Consiliul este de acord cu Comisia în ceea ce privește obiectivul propunerii Comisiei, abordarea Consiliului a implicat modificări majore aduse propunerii originale. Unele dintre dispozițiile propuse nu au fost considerate acceptabile din cauză că impuneau sarcini administrative și costuri aferente prea mari pentru transportatori și administrațiile naționale, fără să genereze o valoare adăugată pentru pasageri care să contrabalanseze aceste neajunsuri. Altele au fost reformulate în vederea simplificării și clarificării regulamentului.

Fiind rezultatul acestei abordări, poziția Consiliului la prima lectură modifică, într-o mare măsură, propunerea originală a Comisiei prin reformularea și eliminarea mai multor dispoziții conținute în text. Aceasta implică faptul că toate amendamentele introduse în avizul la prima lectură al Parlamentului European cu privire la aceste dispoziții eliminate nu au fost acceptate de către Consiliu.

2. Aspecte strategice esențiale

(i) *Domeniul de aplicare*

Domeniul geografic de aplicare

Comisia a propus ca regulamentul să se aplice serviciilor de transport de pasageri și croazierelor între porturile din statele membre sau în porturile statelor membre.

([1]) Doc. 11990/08.
([2]) A6-0209/2009.
([3]) 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, și a Regulamentului (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului, JO L 204, 26.7.2006, p. 1.
([4]) 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.

Consiliul consideră că propunerea Comisiei trebuie să fie clarificată în acest sens, pentru a se evita perturbarea concurenței între serviciile de transport de pasageri intra-europene și extra-europene. Prin urmare, poziția Consiliului la prima lectură ajustează dispozițiile menționate. Aceasta face distincția între servicii de transport de pasageri în cazul în care portul de îmbarcare este situat pe teritoriul unui stat membru, pe de o parte, și servicii de transport de pasageri în cazul în care portul de îmbarcare este situat în afara teritoriului unui stat membru, iar portul de debarcare este situat pe teritoriul unui stat membru, pe de altă parte. În cel din urmă caz, regulamentul se aplică numai în cazul în care serviciul este asigurat de un transportator din Uniune. Cu toate acestea, definiția transportatorului din Uniune ar trebui să fie interpretată cât mai larg cu putință, pentru a cuprinde cât mai multe servicii de transport de pasageri între porturile din UE și cele din afara UE. În ceea ce privește croazierele, regulamentul se va aplica numai croazierelor pentru care portul de îmbarcare este situat pe teritoriul unui stat membru.

În plus, Consiliul introduce definiția termenului „teritoriul unui stat membru".

Excluderi din domeniul de aplicare

Propunerea originală a Comisiei cuprinde, în principiu, toate serviciile de transport de pasageri, indiferent de numărul de pasageri transportați, distanța pe care este asigurat serviciul, scopul călătoriei etc. Comisia a prevăzut pentru statele membre doar posibilitatea de a exclude serviciile cuprinse în contractele de servicii publice.

Consiliul consideră că este important ca aceste dispoziții să fie adaptate la ceea ce este posibil și necesar din punct de vedere practic. Prin urmare, acesta introduce un anumit număr de excepții în cazul cărora nu se vor aplica dispozițiile regulamentului. Consiliul aprobă excluderea din domeniul de aplicare a pasagerilor care călătoresc cu nave autorizate să transporte până la 36 de pasageri, cu nave al căror echipaj nu depășește trei persoane sau care asigură un serviciu de transport de pasageri nu mai lung de 500 de metri pentru un drum. În plus, excursiile și circuitele de vizitare (altele decât croazierele) sunt, de asemenea, excluse.

În plus, statele membre pot exclude, pentru o perioadă de doi ani de la data intrării în vigoare a regulamentului, navele maritime cu un tonaj brut mai mic de 300 tone care operează în transportul intern. Dacă un stat membru decide în acest sens, acesta trebuie să garanteze în mod adecvat drepturile pasagerilor în dreptul intern. Statele membre pot, de asemenea, exclude serviciile de transport de pasageri cuprinse în obligațiile serviciilor publice, în contractele de servicii publice sau în serviciile integrate, cu condiția ca drepturile pasagerilor să fie garantate în mod corespunzător în dreptul intern.

În principiu, Parlamentul European a urmat abordarea Comisiei, dar a adăugat posibilitatea pentru statele membre de a exclude serviciile de transport urban și suburban (amendamentul 10). Consiliul nu ia în considerare acest amendament, dar excluderile din domeniul de aplicare propuse de Consiliu vor însemna, în practică, faptul că multe servicii de acest fel vor fi excluse.

(ii) *Drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă*

Consiliul sprijină pe deplin obiectivele Comisiei de a garanta faptul că persoanele cu handicap și peroanele cu mobilitate redusă beneficiază de acces nediscriminatoriu la transportul pe căile maritime și pe căile navigabile interioare. Prin urmare, Consiliul urmează îndeaproape propunerea Comisiei, cu excepția anumitor simplificări și clarificări.

În ceea ce privește excepțiile la dreptul la transport, Comisia a propus ca unei persoane cu handicap să i se poată refuza transportul având în vedere cerințele în materie de siguranță sau structura navei de pasageri. În acest caz, Consiliul a adăugat cerințe privind sănătatea, pentru a lua în considerare cazurile în care starea de sănătate a pasagerului nu permite garantarea transportului în siguranță al persoanei respective.

În acest sens, Parlamentul European a propus eliminarea oricărei trimiteri la cerințe în materie de siguranță (amendamentele 1, 26 și 29) și adăugarea unei mențiuni privind transportul într-o manieră sigură, demnă și fezabilă din punct de vedere operațional (amendamentul 27). În ceea ce privește acest ultim amendament, Consiliul l-a integrat în poziția sa la prima lectură, cu excepția cuvântului „demnă". Consiliul consideră că nimeni, cu excepția persoanei cu handicap sau a persoanei cu mobilitate redusă, nu poate decide ce înseamnă o manieră demnă de transport și că o astfel de decizie nu trebuie să fie luată de transportator.

Potrivit propunerii inițiale, transportatorul ar putea solicita unei persoane cu handicap sau unei persoane cu mobilitate redusă să fie însoțită de o altă persoană care să poată oferi asistență. Potrivit poziției Consiliului la prima lectură, dacă transportatorul solicită acest lucru cu privire la un serviciu de transport de pasageri, persoana însoțitoare este transportată gratuit.

În ceea ce privește asistența pentru persoanele cu handicap sau pentru persoanele cu mobilitate redusă, aceasta va fi asigurată cu condiția ca persoana în cauză să notifice transportatorul sau operatorul terminalului cu cel puțin două zile lucrătoare în avans (Comisia propusese 48 de ore) și să fie prezentă în port sau într-un anumit punct cu cel puțin 60 de minute înainte de timpul de îmbarcare sau de plecare. În plus, dacă persoana are nevoi specifice de cazare sau privind locul pe scaun sau referitoare la aducerea de echipamente medicale, pasagerul notifică transportatorul cu privire la o astfel de nevoie la momentul rezervării, dacă nevoia este cunoscută la momentul respectiv. Această cerință suplimentară, introdusă de Consiliu, va permite transportatorului să răspundă acestor nevoi specifice și să furnizeze cel mai bun serviciu posibil persoanei în cauză.

Mai multe amendamente ale Parlamentului European s-au referit la formatele în care informația este accesibilă persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă. Acestea au fost acceptate de către Consiliu. Aceeași concluzie se aplică amendamentelor Parlamentului privind schimbarea din „animal-însoțitor” în „câine însoțitor”.

(iii) *Obligațiile transportatorilor și ale operatorilor de terminale în cazul întreruperii călătoriei*

Propunerea Comisiei a prevăzut dreptul la informare, asistență (inclusiv mese, băuturi răcoritoare și posibil cazare hotelieră), redirecționare și rambursare, precum și despăgubirea în cuantumul prețului biletului pentru toți pasagerii în caz de întârziere și, în anumite cazuri, de anulare a unui serviciu de transport de pasageri sau a unei croaziere. Cu toate acestea, despăgubirea în cuantumul prețului biletului nu ar putea fi plătită în cazul în care întârzierea sau anularea a fost cauzată de circumstanțe excepționale care au afectat performanțele serviciului de transport.

Consiliul este de acord cu principiul că transportatorii și operatorii terminalelor ar trebui să se ocupe de pasagerii lor și a extins acest principiu pentru a include toate cazurile de anulări. Cu toate acestea, în anumite cazuri, nu este posibil sau rezonabil să se prevadă, de exemplu, informații cu privire la întârzieri într-un port fără personal. În consecință, poziția Consiliului la prima lectură introduce conceptul de terminale ale porturilor, adică terminale dintr-un port cu anumite instalații și cu personal (cum ar fi check-in, ghișee de bilete sau saloane). Anumite obligații ale transportatorilor și ale operatorilor terminalelor se aplică numai pasagerilor care pleacă din port din astfel de terminale. Acestea se referă la informații și asistență și, într-o anumită măsură, la redirecționare și rambursare.

Un alt considerent care stă la baza poziției Consiliului la prima lectură este cel al siguranței maritime. Pentru a se evita situațiile în care, din motive economice, transportatorii să pornească pe mare sau să navigheze cu viteză în condiții meteorologice care ar pune în pericol operarea în siguranță a navei, s-a introdus o derogare de la obligația de a furniza cazare sau o despăgubire din prețul biletului în astfel de cazuri. Mai mult, conceptele de condiții meteorologice nefavorabile și circumstanțe excepționale sunt explicate în mod neexhaustiv în două considerente. Au fost introduse alte derogări de la dreptul la asistență și despăgubiri atunci când pasagerul este informat cu privire la anulare sau întârziere înainte de a achiziționa biletul sau în cazul în care pasagerul cauzează anularea sau întârzierea. În sfârșit, transportatorului i s-a dat posibilitatea de a limita costurile pentru cazare la 120 de euro și de a introduce un prag minim sub care despăgubirile nu vor fi plătite (bilete de 10 euro sau mai puțin).

Parlamentul European propusese derogări în cazuri de forță majoră (amendamentele 23 și 60) sau în cazul anulărilor sau întârzierilor anunțate în prealabil (amendamentul 59). Consiliul a preluat fondul acestor amendamente. Mai mult, Parlamentul a propus ca limita pentru costurile de cazare să fie de două ori prețul biletului (amendamentul 53). Consiliul consideră că acest lucru a fi prea nefavorabil pentru pasageri și transportatori în anumite cazuri și consideră că limitarea la 120 de euro este mai rezonabilă atât pentru pasageri, cât și pentru transportatori.

(iv) *Soluționarea reclamațiilor și organisme naționale de punere în aplicare*

Propunerea Comisiei conținea norme detaliate privind modul în care transportatorii ar trebui să soluționeze reclamațiile, menționând în special consecințele juridice cu implicații largi ale lipsei unui răspuns la reclamații, precum și privind desemnarea și responsabilitățile organismelor naționale de punere în aplicare.

Deși, în principiu, Consiliul este de acord cu propunerea, în special cu privire la faptul că transportatorii ar trebui să răspundă reclamațiilor din partea clienților, acesta introduce o flexibilitate mai mare în sistem pentru a evita orice consecințe neprevăzute pentru sistemele juridice sau structurile administrative ale statelor membre.

Parlamentul European a sugerat ca fiecare stat membru să desemneze un singur organism național de punere în aplicare (amendamentele 5, 6 și 66-68) și ca statele membre, și nu transportatorii, să instituie un mecanism independent de soluționare a reclamațiilor (amendamentul 65). Cu toate acestea, din motivele de flexibilitate explicate anterior, Consiliul nu consideră că este oportun să se limiteze astfel marja de manevră a statelor membre. În plus, Parlamentul a propus ca organismele naționale de punere în aplicare să fie independente de toate interesele comerciale (amendamentul 66). Poziția Consiliului la prima lectură specifică faptul că aceste organisme ar trebui să fie independente de transportatori, operatori din turism și operatori de terminale.

(v) *Data de aplicare a regulamentului*

Comisia propusese ca regulamentul să se aplice în totalitate la doi ani de la data publicării, în timp ce anumite dispoziții să se aplice deja la un an de la data publicării.

Poziția Consiliului la prima lectură prevede că regulamentul se aplică în totalitate la trei ani de la data publicării.

3. **Alte aspecte de politică**

Consiliul decide să simplifice titlul regulamentului.

Consiliul decide să clarifice dispozițiile privind subcontractarea anumitor obligații care decurg din regulament prin adăugarea unui articol general cu privire la alte părți care execută obligații.

Consiliul decide să elimine obligația transportatorilor de a ține conturi separate pentru costurile furnizării de asistență persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă cu scopul de a evita sarcini administrative inutile, în special pentru transportatorii mai mici. În același sens, Consiliul decide să limiteze obligația de a stabili un standard de calitate pentru astfel de asistență la operatorii terminalelor și transportatorii mai mari, precum și să limiteze cerințele legate de instruirea și instrucțiunile referitoare la persoanele cu handicap la acele categorii de personal care au efectiv nevoie de acestea.

4. **Alte amendamente adoptate de Parlamentul European**

Alte amendamente, care nu au fost incluse în poziția Consiliului la prima lectură, se referă la:

— luarea în considerare a nevoilor persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă în toate cazurile atunci când sunt proiectate sau renovate porturile, terminalele și navele de pasageri, fără a se specifica „atunci când este necesar” (amendamentul 2);

— dispoziții referitoare la îmbarcarea persoanelor cu handicap și a persoanelor cu mobilitate redusă, fără a aduce atingere dispozițiilor generale privind îmbarcarea pasagerilor (amendamentul 3);

— invitația adresată Comisiei de a propune norme clare privind drepturile pasagerilor la punctele de transfer între mijloacele de transport pe uscat și mare sau pe căile navigabile interioare (amendamentul 7);

— o abordare legislativă orizontală care să acopere toate mijloacele de transport în cazul unei inițiative legislative viitoare cu privire la drepturile pasagerilor (amendamentul 8);

— includerea handicapului psihosocial în definiția persoanelor cu handicap sau a persoanelor cu mobilitate redusă (amendamentul 11);

— modificări la definiția „contractului de transport ” (amendamentul 14) și a „vânzătorului de bilete” (amendamentul 15);

— definițiile propuse pentru „formate accesibile” (amendamentul 18), „pasager” (amendamentul 19), „sosire” (amendamentul 20), „plecare” (amendamentul 21), „prețul biletului” (amendamentul 22) și „forță majoră” (amendamentul 23);

— normele privind accesul la transport al persoanelor cu handicap și al persoanelor cu mobilitate redusă, care ar trebui stabilite sub controlul organismelor naționale de punere în aplicare și care ar trebui să includă persoanele însoțitoare și accesibilitatea echipamentului de asistență (amendamentul 31);

— confirmarea scrisă care să fie acordată pentru furnizarea de asistență pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (amendamentul 34);

— asistența adaptată nevoilor individuale ale persoanei cu handicap sau ale persoanei cu mobilitate redusă (amendamentul 35);

— responsabilitatea organismului administrativ al unui port de a asigura faptul că acesta este accesibil persoanelor cu handicap și persoanelor cu mobilitate redusă (amendamentul 37);

— posibilitatea ca furnizorul de asistență și pasagerul să convină asupra unei perioade mai scurte de notificare pentru asistență (amendamentul 38);

— necesitatea de a se asigura că pasagerul primește o confirmare a notificării privind nevoile de asistență ale acestuia (amendamentul 39);

— obligația transportatorului de a furniza înlocuirea echipamentului cu echipamente potrivite pentru nevoile pasagerului respectiv, în cazul în care echipamentul de mobilitate este deteriorat în timpul călătoriei (amendamentul 50);

— în caz de întârziere, pasagerului să i se ofere rambursarea costului biletului numai în cazul în care decide să nu călătorească cu transportatorul (amendamentul 54);

— orice despăgubire acordată în conformitate cu regulamentul, care poate fi dedusă din orice despăgubire suplimentară acordată (amendamentul 61);

— penalitățile aplicabile în cazul încălcării regulamentului, care pot include obligarea la plata unei despăgubiri (amendamentul 70);

— amendamentele 71, 72 și 75 privind anexele la regulament.

III. **CONCLUZIE**

Pentru adoptarea poziției sale la prima lectură, Consiliul a ținut seama pe deplin de propunerea Comisiei și de avizul la prima lectură al Parlamentului European. În ceea ce privește amendamentele propuse de Parlamentul European, Consiliul remarcă faptul că un număr semnificativ de amendamente au fost deja incluse - în principiu, parțial sau integral - în poziția sa la prima lectură.

POZIȚIA ÎN PRIMĂ LECTURĂ (UE) NR. 6/2010 A CONSILIULUI

în vederea adoptării unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind alimentele noi, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1331/2008 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 258/97 și a Regulamentului (CE) nr. 1852/2001 al Comisiei

Adoptată de către Consiliu la 15 martie 2010

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/C 122 E/03)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European [1],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară [2],

întrucât:

(1) Libera circulație a unor produse alimentare sigure și sănătoase constituie un aspect esențial al pieței interne și contribuie în mod semnificativ la sănătatea și bunăstarea cetățenilor, precum și la interesele sociale și economice ale acestora. Diferențele dintre actele cu putere de lege și actele administrative naționale privind evaluarea siguranței și autorizarea alimentelor noi pot împiedica libera circulație a acestora prin crearea unor condiții de concurență neloială.

(2) Este necesar să se asigure un nivel înalt de protecție a sănătății umane în cadrul punerii în aplicare a politicilor Uniunii. Ar trebui să se acorde atenția cuvenită, atunci când este cazul, protecției mediului și bunăstării animalelor.

(3) Normele Uniunii privind alimentele noi au fost stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 258/97 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 ianuarie 1997 privind alimentele și ingredientele alimentare noi [3] și prin Regulamentul (CE) nr. 1852/2001 al Comisiei din 20 septembrie 2001 de stabilire a normelor de aplicare privind punerea la dispoziția publicului a anumitor informații și protecția informațiilor furnizate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 258/97 al Parlamentului European și al Consiliului [4]. Din motive de claritate, Regulamentul (CE) nr. 258/97 și Regulamentul (CE) nr. 1852/2001 ar trebui să fie abrogate și Regulamentul (CE) nr. 258/97 ar trebui înlocuit cu prezentul regulament. Recomandarea 97/618/CE a Comisiei din 29 iulie 1997 privind aspectele științifice și prezentarea informațiilor necesare pentru susținerea cererilor de introducere pe piață a alimentelor noi și a ingredientelor alimentare noi și pregătirea de rapoarte de evaluare inițiale în temeiul Regulamentului (CE) nr. 258/97 al Parlamentului European și al Consiliului [5] ar trebui să devină, prin urmare, caducă în ceea ce privește alimentele noi.

(4) Pentru a asigura continuitatea cu Regulamentul (CE) nr. 258/97, neutilizarea pentru consumul uman la un nivel semnificativ în cadrul Uniunii înainte de data aplicării Regulamentului (CE) nr. 258/97, și anume 15 mai 1997, ar trebui să rămână criteriul conform căruia un aliment este considerat drept nou. Utilizarea în cadrul Uniunii se referă la utilizarea în statele membre, indiferent de data aderării acestora la Uniunea Europeană.

(5) Regulamentul (CE) nr. 178/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 ianuarie 2002 de stabilire a principiilor și a cerințelor generale ale legislației alimentare, de instituire a Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară și de stabilire a procedurilor în domeniul siguranței produselor alimentare [6] se aplică. Ar trebui să se clarifice și să se actualizeze definiția actuală a alimentului nou prin înlocuirea categoriilor existente, făcându-se o trimitere la definiția generală a alimentului din regulamentul respectiv.

(6) De asemenea, ar trebui să se precizeze că un aliment trebuie considerat drept nou atunci când i se aplică o tehnologie de producție care nu a mai fost utilizată anterior pentru producția alimentelor în Uniune. În special, prezentul regulament ar trebui să reglementeze tehnologiile noi de reproducere și noile procese de

[1] JO C 224, 30.8.2008, p. 81.
[2] Poziția Parlamentului European din 25 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și poziția Consiliului în primă lectură din 15 martie 2010 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), poziția Parlamentului European din … (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).
[3] JO L 43, 14.2.1997, p. 1.
[4] JO L 253, 21.9.2001, p. 17.
[5] JO L 253, 16.9.1997, p. 1.
[6] JO L 31, 1.2.2002, p. 1.

producție a alimentelor, care au un efect asupra alimentelor și, prin urmare, ar putea avea un efect asupra siguranței alimentare. În consecință, alimentele noi ar trebui să includă alimente derivate din animale produse prin tehnici netradiționale de reproducere și din descendenții acestora, alimente derivate din plante produse prin tehnici netradiționale de cultivare, alimente obținute prin noi procese de producție, care pot avea un efect asupra alimentelor care conțin sau care au la bază nanomateriale fabricate. Alimentele derivate din noi soiuri de plante sau rasele de animale produse prin tehnici de reproducere tradiționale nu ar trebui considerate drept alimente noi. În plus, ar trebui să se clarifice faptul că alimentele provenite din țări terțe și care sunt noi în Uniune pot fi considerate tradiționale numai dacă sunt derivate din producția primară, astfel cum este definită în Regulamentul (CE) nr. 178/2002, indiferent dacă sunt prelucrate sau neprelucrate (de exemplu fructe, dulceață, suc de fructe). Cu toate acestea, alimentele astfel obținute ar trebui să nu includă alimente derivate din animale sau plante cărora li s-a aplicat o tehnică netradițională de reproducere sau alimente produse din descendenții acestor animale, și nici alimente cărora li se aplică un nou proces de producție.

(7) Cu toate acestea, având în vedere avizul Grupului european pentru etică în domeniul științei și al noilor tehnologii, constituit prin Decizia Comisiei din 16 decembrie 1997, aviz emis la 16 ianuarie 2008, precum și avizul Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară, adoptat la 15 iulie 2008, tehnicile de clonare a animalelor, precum tehnica transferului de nuclee ale celulelor somatice, au caracteristici specifice, ceea ce indică faptul că prezentul regulament nu poate acoperi toate aspectele legate de clonare. Prin urmare, alimentele derivate din animale obținute printr-o tehnică de clonare și din descendenții acestora ar trebui să facă obiectul unui raport prezentat de Comisie Parlamentului European și Consiliului, urmat, atunci când este cazul, de o propunere legislativă. În cazul în care se adoptă o legislație specială, domeniul de aplicare al prezentului regulament ar trebui adaptat în consecință.

(8) Ar trebui adoptate măsuri de punere în aplicare pentru a furniza criterii care să permită să se determine mai ușor dacă un aliment a fost utilizat pentru consumul uman la un nivel semnificativ în cadrul Uniunii înainte de 15 mai 1997. În cazul în care, anterior respectivei date, un aliment a fost folosit exclusiv ca supliment alimentar sau în cadrul unui supliment alimentar, astfel cum este definit în Directiva 2002/46/CE [1], acesta ar trebui să poată fi introdus pe piața din cadrul Uniunii după această dată în vederea aceleiași utilizări fără a fi considerat un aliment nou. Cu toate acestea, acea utilizare ca supliment alimentar sau în cadrul unui supliment alimentar nu ar trebui luată în considerare pentru a determina dacă alimentul a fost utilizat pentru consumul uman la un nivel semnificativ în cadrul Uniunii înainte de 15 mai 1997. Prin urmare, alte utilizări ale alimentului respectiv decât cele ca supliment alimentar sau în cadrul unui supliment alimentar, ar trebui autorizate în conformitate cu prezentul regulament.

(9) Utilizarea nanomaterialelor fabricate în producția de alimente ar putea spori odată cu continuarea dezvoltării tehnologiei. Pentru a asigura un nivel ridicat de protecție a sănătății umane, libera circulație a bunurilor și securitatea juridică pentru producători, este necesar să se elaboreze o definiție uniformă a nanomaterialului fabricat la nivel internațional. Uniunea ar trebui să depună eforturi pentru a ajunge la un acord cu privire la o definiție în cadrul forurilor internaționale corespunzătoare. Dacă se ajunge la un astfel de acord, definiția din prezentul regulament a nanomaterialului fabricat ar trebui adaptată în mod corespunzător.

(10) Produsele alimentare fabricate din ingrediente alimentare care nu se află sub incidența prezentului regulament, în special prin schimbarea ingredientelor alimentare, a compoziției sau a cantităților acestora, nu ar trebui considerate drept alimente noi. Cu toate acestea, modificările aduse unui ingredient alimentar, de exemplu extractele selective sau utilizarea altor părți dintr-o plantă care nu fuseseră utilizate înainte pentru consumul uman în cadrul Uniunii, ar trebui să se afle în continuare sub incidența prezentului regulamentu.

(11) Dispozițiile Directivei 2001/83/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 noiembrie 2001 de instituire a unui cod comunitar cu privire la medicamentele de uz uman [2] ar trebui să se aplice atunci când, ținând seama de toate caracteristicile unui produs, acesta poate intra sub incidența definiției „medicamentelor” și a definiției unui produs reglementată de alte dispoziții legale ale Uniunii. În acest sens, dacă, în conformitate cu Directiva 2001/83/CE, un stat membru stabilește că un produs este un medicament, acesta ar trebui să poată restrânge introducerea pe piață a unui astfel de produs în conformitate cu dreptul Uniunii. Mai mult, medicamentele sunt excluse din definiția alimentului, astfel cum este stabilită în Regulamentul (CE) nr. 178/2002 și nu ar trebui să li se aplice prezentul regulament.

(12) Alimentele noi autorizate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 258/97 ar trebui să își mențină statutul de alimente noi, însă orice nouă utilizare a acestora ar trebui să facă obiectul unei autorizații.

[1] Directiva 2002/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 10 iunie 2002 referitoare la apropierea legislațiilor statelor membre privind suplimentele alimentare (JO L 183, 12.7.2002, p. 51).

[2] JO L 311, 28.11.2001, p. 67.

(13) Alimentele destinate unor utilizări tehnologice sau care sunt modificate genetic ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Prin urmare, alimentele modificate genetic aflate sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1829/2002 ([1]), alimentele utilizate exclusiv ca aditivi aflate sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1333/2008 ([2]), aromele aflate sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1334/2008 ([3]), enzimele aflate sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1332/2008 ([4]), precum și solvenții de extracție aflați sub incidența Directivei 2009/32/CE ([5]) nu intră sub incidența prezentului regulament.

(14) Utilizarea vitaminelor și mineralelor este reglementată de acte legislative sectoriale din domeniul alimentar. Prin urmare, vitaminele și mineralele care se află sub incidența Directivei 2002/46/CE, a Regulamentului (CE) nr. 1925/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 decembrie 2006 privind adaosul de vitamine și minerale, precum și de anumite substanțe de alt tip în produsele alimentare ([6]) și a Directivei 2009/39/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind produsele alimentare cu destinație nutrițională specială (reformare) ([7]) ar trebui, prin urmare, să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Cu toate acestea, respectivele acte normative speciale nu reglementează cazurile în care vitaminele și substanțele minerale autorizate sunt obținute prin metode de producție sau prin utilizarea de noi surse care nu au fost luate în considerare atunci când au fost autorizate. Prin urmare, până la modificarea respectivelor acte normative speciale, acele vitamine și substanțe minerale nu ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament atunci când metodele de producție sau noile surse duc la schimbări semnificative la nivelul compoziției sau structurii vitaminelor sau mineralelor care le influențează valoarea nutritivă, modul în care sunt metabolizate sau nivelul de substanțe nedorite.

(15) Alimentele noi, altele decât vitaminele și mineralele, destinate unor utilizări nutriționale speciale, îmbogățirii alimentelor sau utilizării ca suplimente alimentare, ar trebui evaluate în conformitate cu prezentul regulament. Acestora ar trebui să li se aplice în continuare normele prevăzute în Directiva 2002/46/CE, în Regulamentul (CE) nr. 1925/2006, în Directiva 2009/39/CE și în directivele speciale menționate în Directiva 2009/39/CE și în anexa I la respectiva directivă.

(16) Stabilirea faptului dacă un aliment a fost folosit pentru consumul uman la un nivel semnificativ în cadrul Uniunii înainte de 15 mai 1997, ar trebui să se întemeieze pe informațiile furnizate de operatorii din sectorul alimentar și, după caz, pe alte informații disponibile în statele membre. În cazul în care informațiile referitoare la consumul uman înainte de 15 mai 1997 nu există sau nu sunt suficiente, ar trebui să fie stabilită o procedură simplă și transparentă de culegere a acestor informații, prin implicarea Comisiei, a statelor membre și a oricăror părți interesate.

(17) Alimentele noi ar trebui introduse pe piața din cadrul Uniunii doar dacă sunt sigure și nu induc în eroare consumatorul. În plus, în cazul în care alimentul nou este destinat înlocuirii unui alt aliment, acesta nu ar trebui să difere de acel aliment într-o măsură în care să prezinte dezavantaje nutriționale pentru consumator.

(18) Este necesar să se aplice o procedură armonizată și centralizată de evaluare a siguranței și de autorizare, care să fie eficientă, limitată în timp și transparentă. În vederea unei mai mari armonizări a diferitelor proceduri de autorizare a alimentelor, evaluarea siguranței alimentelor noi și includerea acestora pe lista Uniunii ar trebui să se efectueze în conformitate cu procedura prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 1331/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2008 de instituire a unei proceduri comune de autorizare pentru aditivii alimentari, enzimele alimentare și aromele alimentare ([8]), care ar trebui să fie aplicabilă ori de câte ori nu există o derogare expresă prevăzută în prezentul regulament. La primirea unei cereri de aprobare a unui produs ca aliment nou, Comisia ar trebui să evalueze valabilitatea și aplicabilitatea cererii. Autorizarea unui aliment nou ar trebui să țină seama și de alți factori relevanți pentru domeniul în cauză, inclusiv factori etici, de mediu, factori privind bunăstarea animalelor, precum și principiul precauției.

(19) De asemenea, este necesar să se stabilească criteriile de evaluare a riscurilor care pot rezulta din utilizarea alimentelor noi. Pentru a asigura evaluarea științifică armonizată a alimentelor noi, aceste evaluări ar trebui să fie efectuate de Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară („autoritatea”).

(20) În prezent, nu există informații adecvate cu privire la riscurile asociate nanomaterialelor fabricate. Pentru o mai bună evaluare a siguranței acestora, Comisia, în cooperare cu autoritatea, ar trebui să elaboreze metodologii de testare care să țină seama de caracteristicile specifice ale nanomaterialelor fabricate.

([1]) Regulamentul (CE) nr. 1829/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2003 privind produsele alimentare și furajele modificate genetic (JO L 268, 18.10.2003, p. 1).

([2]) Regulamentul (CE) nr. 1333/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2008 privind aditivii alimentari (JO L 354, 31.12.2008, p. 16).

([3]) Regulamentul (CE) nr. 1334/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2008 privind aromele și anumite ingrediente alimentare cu proprietăți aromatizante destinate utilizării în și pe produsele alimentare (JO L 354, 31.12.2008, p. 34).

([4]) Regulamentul (CE) nr. 1332/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2008 privind enzimele alimentare (JO L 354, 31.12.2008, p. 7).

([5]) Directiva 2009/32/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind solvenții de extracție utilizați la fabricarea produselor alimentare și a ingredientelor alimentare (reformare) (JO L 141, 6.6.2009, p. 3).

([6]) JO L 404, 30.12.2006, p. 26.

([7]) JO L 124, 20.5.2009, p. 21.

([8]) JO L 354, 31.12.2008, p. 1.

(21) În vederea simplificării procedurilor, solicitanților ar trebui să li se permită să prezinte o singură cerere pentru alimente reglementate de diferite acte legislative sectoriale din domeniul alimentar. Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1331/2008 ar trebui modificat în consecință. Ca urmare a intrării în vigoare a Tratatului de la Lisabona la 1 decembrie 2009, Uniunea Europeană s-a substituit Comunității Europene și i-a succedat acesteia și de aceea, în cuprinsul regulamentului respectiv, termenul „Comunitate" ar trebui înlocuit cu termenul „Uniune".

(22) În cazul în care alimente tradiționale din țări terțe sunt incluse pe lista alimentelor tradiționale provenite din țări terțe, acestea ar trebui să poată fi introduse pe piața din cadrul Uniunii în condițiile care corespund celor pentru care experiența utilizării alimentare în condiții de siguranță a fost demonstrată. În ceea ce privește evaluarea și gestionarea siguranței alimentelor tradiționale provenite din țări terțe, ar trebui luată în considerare experiența utilizării alimentare în condiții de siguranță a acestora în țara lor de origine. Experiența utilizării alimentare în condiții de siguranță nu ar trebui să includă utilizările nealimentare sau utilizările care nu au loc în cadrul unui regim alimentar normal.

(23) După caz, ar trebui introduse cerințe de monitorizare a utilizării alimentelor noi destinate consumului uman după introducerea acestora pe piață, pe baza concluziilor rezultate în urma evaluării siguranței.

(24) Includerea unui aliment nou pe lista Uniunii a alimentelor noi sau pe lista alimentelor tradiționale provenite din țări terțe nu ar trebui să aducă atingere posibilității de evaluare a efectelor consumului general al unei substanțe care se adaugă la acel aliment sau care este utilizată pentru fabricarea acestuia sau a unui produs comparabil în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1925/2006.

(25) În anumite situații, pentru a stimula cercetarea și dezvoltarea în cadrul industriei agroalimentare și, în acest fel, inovarea, dovezile științifice recente și datele care fac obiectul unui drept de proprietate intelectuală furnizate în sprijinul unei cereri de includere a unui aliment nou pe lista Uniunii ar trebui protejate. Respectivele date și informații nu ar trebui folosite în beneficiul unui solicitant ulterior în cursul unei perioade de timp limitate, fără acordul primului solicitant. Protecția datelor științifice furnizate de un solicitant nu ar trebui să îi împiedice pe alți solicitanți să ceară includerea unui aliment nou pe lista Uniunii pe baza propriilor lor date științifice.

(26) Alimentele noi fac obiectul cerințelor generale de etichetare prevăzute în Directiva 2000/13/CE ([1]) precum și, după caz, cerințelor de indicare a valorii nutritive pe etichete, stabilite în Directiva 90/496/CEE ([2]). În anumite cazuri, poate fi necesar ca eticheta să conțină informații suplimentare, în special în ceea ce privește descrierea alimentului, originea sa sau condițiile sale de utilizare. Prin urmare, atunci când un aliment nou este inclus pe lista Uniunii sau pe lista alimentelor tradiționale provenite din țări terțe, pot fi impuse condiții de utilizare sau obligații de etichetare specifice care, *inter alia*, ar putea fi legate de orice caracteristici specifice sau proprietăți ale alimentelor, precum compoziția, valoarea nutritivă sau efectele asupra nutriției și utilizarea preconizată a alimentului sau de considerații etice sau de implicațiile asupra sănătății unor grupuri specifice ale populației.

(27) Regulamentul (CE) nr. 1924/2006 ([3]) armonizează dispozițiile din statele membre privind mențiunile nutriționale și de sănătate. Prin urmare, mențiunile privind alimentele noi ar trebui să respecte doar regulamentul menționat.

(28) Grupul european pentru etică în domeniul științei și al noilor tehnologii poate fi consultat, după caz, în vederea obținerii de consiliere cu privire la aspectele etice referitoare la introducerea pe piața din cadrul Uniunii a alimentelor noi.

(29) Alimentele noi introduse pe piața din cadrul Uniunii în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 258/97 ar trebui să fie introduse pe piață în continuare. Alimentele noi autorizate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 258/97 ar trebui incluse pe lista Uniunii a alimentelor noi stabilită prin prezentul regulament. De asemenea, cererile introduse în temeiul Regulamentului (CE) nr. 258/97 înainte de data aplicării prezentului regulament ar trebui transformate în cereri introduse în temeiul prezentului regulament, în cazul în care raportul inițial de evaluare prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 258/97 nu a fost încă transmis Comisiei, precum și în toate cazurile în care se solicită un raport suplimentar de evaluare în conformitate cu respectivul regulament. Celelalte cereri nesoluționate introduse în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 258/97 înainte de data aplicării prezentului regulament ar trebui prelucrate în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 258/97.

(30) Regulamentul (CE) nr. 882/2004 ([4]) stabilește normele generale pentru efectuarea controalelor oficiale în vederea verificării respectării legislației din domeniul alimentar. Prin urmare, statelor membre ar trebui să li se ceară să realizeze controale oficiale în conformitate cu respectivul regulament pentru a asigura respectarea prezentului regulament.

([1]) Directiva 2000/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 martie 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la etichetarea, la prezentarea produselor alimentare și la publicitatea acestora (JO L 109, 6.5.2000, p. 29).

([2]) Directiva 90/496/CEE a Consiliului din 24 septembrie 1990 privind indicarea valorii nutritive pe etichetele produselor alimentare (JO L 276, 6.10.1990, p.40).

([3]) Regulamentul (CE) nr. 1924/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 decembrie 2006 privind mențiunile nutriționale și de sănătate înscrise pe produsele alimentare (JO L 404, 30.12.2006, p. 9).

([4]) Regulamentul (CE) nr. 882/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind controalele oficiale efectuate pentru a asigura verificarea conformității cu legislația privind hrana pentru animale și produsele alimentare și cu normele de sănătate animală și de bunăstare a animalelor (JO L 165, 30.4.2004, p. 1).

(31) Se aplică cerințele privind igiena produselor alimentare, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 852/2004 [1].

(32) Având în vedere că obiectivul prezentului regulament, și anume stabilirea de norme armonizate pentru introducerea pe piața din cadrul Uniunii a alimentelor noi, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, în consecință, pot fi mai bine realizate la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea respectivului obiectiv.

(33) Statele membre ar trebui să stabilească regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile stabilite trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.

(34) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei [2].

(35) În special, Comisia ar trebui să fie împuternicită să clarifice anumite definiții pentru a asigura o punere în aplicare armonizată a acestor dispoziții de către statele membre pe baza unor criterii relevante, inclusiv a definiției nanomaterialului fabricat, ținând cont de evoluțiile la nivel tehnic și științific, și a tehnicii de reproducere netradiționale a animalelor care include tehnici utilizate pentru reproducerea asexuată a animalelor identice din punct de vedere genetic care nu au fost utilizate pentru producerea de alimente în Uniune înainte de 15 mai 1997. De asemenea, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte orice măsuri tranzitorii adecvate și să actualizeze lista alimentelor tradiționale provenind din țări terțe și a listei Uniunii.

(36) În plus, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește criteriile în baza cărora se poate considera că alimentele au fost utilizate pentru consumul uman la un nivel semnificativ în cadrul Uniunii înainte de 15 mai 1997. Este deosebit de important ca Comisia să consulte experți în cadrul lucrărilor pregătitoare, în conformitate cu angajamentul Comisiei asumat prin Comunicarea din 9 decembrie 2009 privind punerea în aplicare a articolului 290 din Tratatul privind Uniunea Europeană,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII INTRODUCTIVE

Articolul 1

Obiect

Prezentul regulament stabilește normele armonizate pentru introducerea pe piața din cadrul Uniunii a alimentelor noi în vederea garantării unui nivel ridicat de protecție a sănătății umane și a intereselor consumatorilor, asigurând în același timp funcționarea eficientă a pieței interne, ținând seama, atunci când este cazul, de protecția mediului și de bunăstarea animalelor.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică introducerii pe piața din cadrul Uniunii a alimentelor noi.

(2) Prezentul regulament nu se aplică:

(a) alimentelor în cazul în care și în măsura în care acestea sunt folosite ca:

(i) aditivi alimentari care se află sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1333/2008;

(ii) arome alimentare care se află sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1334/2008;

(iii) solvenți de extracție utilizați la fabricarea produselor alimentare și care se află sub incidența Directivei 2009/32/CE;

(iv) enzime alimentare care se află sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1332/2008;

[1] Regulamentul (CE) nr. 852/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind igiena produselor alimentare (JO L 139, 30.4.2004, p. 1).

[2] JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

(v) vitamine și minerale care se află sub incidența Directivei 2002/46/CE, a Regulamentului (CE) nr. 1925/2006 sau a Directivei 2009/39/CE, cu excepția vitaminelor și a substanțelor minerale deja autorizate care sunt obținute prin metode de producție sau utilizând surse noi care nu au fost luate în considerare atunci când au fost autorizate în temeiul legislației speciale, atunci când respectivele metode de producție sau surse noi duc la schimbări semnificative astfel cum sunt menționate la articolul 3 alineatul (2) litera (a) punctul (iii) din prezentul regulament.

(b) alimentelor care se află sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1829/2003.

Articolul 3

Definiții

(1) În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 178/2002.

(2) De asemenea, se aplică următoarele definiții:

(a) „aliment nou" înseamnă un aliment care nu a fost utilizat pentru consumul uman la un nivel semnificativ în cadrul Uniunii înainte de 15 mai 1997, inclusiv:

(i) alimente de origine animală, atunci când reproducerea animalului s-a făcut printr-o tehnică netradițională care nu a fost utilizată pentru producerea de alimente în cadrul Uniunii înainte de 15 mai 1997, și alimente provenite de la descendenții acestor animale;

(ii) alimente de origine vegetală, atunci când reproducerea plantei s-a făcut printr-o tehnică netradițională, care nu a fost utilizată pentru producerea de alimente în cadrul Uniunii înainte de 15 mai 1997, atunci când tehnica de reproducere netradițională aplicată plantei respective duce la schimbări semnificative în compoziția sau structura alimentelor care le afectează valoarea nutritivă, modul în care sunt metabolizate sau nivelul de substanțe nedorite;

(iii) alimente cărora lis-a aplicat un nou tip de proces de producere, care nu a fost utilizat pentru producerea de alimente în cadrul Uniunii înainte de 15 mai 1997, în cazul în care acest proces de producție duce la schimbări semnificative în compoziția sau structura alimentelor care le afectează valoarea nutritivă, modul în care sunt metabolizate sau nivelul de substanțe nedorite;

(iv) alimente care conțin sau care au la bază nanomateriale fabricate;

(v) alimente tradiționale provenite din țări terțe; și

(vi) ingredientele alimentare utilizate exclusiv în suplimente alimentare în cadrul Uniunii înainte de 15 mai 1997, în cazul în care urmează să fie utilizate în alte alimente decât suplimentele alimentare. Cu toate acestea, în cazul în care un aliment a fost folosit exclusiv ca supliment alimentar sau în cadrul unui supliment alimentar înaintea datei respective, acesta poate fi introdus pe piața din cadrul Uniunii după acea dată în vederea aceleiași utilizări fără a fi considerat drept aliment nou.

(b) „descendent" înseamnă un animal produs printr-o tehnică tradițională de reproducere, în cazul căruia cel puțin unul dintre părinți este un animal produs printr-o tehnică netradițională de reproducere.

(c) „nanomaterial fabricat" înseamnă orice material produs în mod intenționat care conține una sau mai multe dimensiuni de ordinul a 100 nm sau mai puțin sau care este alcătuit din părți funcționale distincte, în interior sau la suprafață, dintre care multe au una sau mai multe dimensiuni de ordinul a 100 nm sau mai puțin, inclusiv structurile, aglomeratele sau agregatele, care pot să aibă o dimensiune mai mare de 100 nm, dar posedă proprietăți caracteristice scării nanometrice.

Proprietățile care sunt caracteristice scării nanomentrice includ:

(i) proprietățile legate de suprafața specifică mare a materialelor luate în considerare; și/sau

(ii) proprietățile fizico-chimice specifice care diferă de cele ale aceluiași material sub altă formă decât cea nanometrică;

(d) „alimente tradiționale provenite dintr-o țară terță" înseamnă alimente noi altele decât alimentele noi menționate la litera (a) punctele (i)-(iv), derivate din producția primară, în privința cărora există o experiență de utilizare alimentară anterioară în orice țară terță, ceea ce înseamnă că alimentul respectiv a făcut și continuă să facă parte, de cel puțin 25 de ani, din regimul alimentar normal al unei mari părți a populației unei țări.

(e) „experiență de utilizare alimentară în condiții de siguranță într-o țară terță" înseamnă că siguranța alimentului în cauză este confirmată de date privind compoziția acestuia, precum și de experiența folosirii sale și de folosirea sa continuă, timp de cel puțin 25 de ani, în regimul alimentar normal al unei mari părți a populației unei țări.

(3) Comisia poate adopta criterii suplimentare pentru clarificarea definițiilor din prezentul articol alineatul (2) litera (a) punctele (i) - (iv) și literele (c), (d) și (e) în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2).

Articolul 4

Procedura de stabilire a statutului de aliment nou

(1) Operatorii din sectorul alimentar verifică statutul alimentului pe care intenționează să îl introducă pe piața din cadrul Uniunii în ceea ce privește domeniul de aplicare al prezentului regulament.

(2) În cazul în care există incertitudini, operatorul din sectorul alimentar se consultă cu autoritatea competentă relevantă în materie de alimente noi, astfel cum este definită la articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 1331/2008 cu privire la statutul alimentului respectiv. La cererea autorității competente relevante, operatorul din sectorul alimentar prezintă informații privind măsura în care respectivul aliment a fost utilizat pentru consum uman în cadrul Uniunii înainte de 15 mai 1997.

(3) Atunci când este necesar, autoritatea competentă se poate consulta cu alte autorități competente și cu Comisia cu privire la măsura în care un aliment a fost utilizat pentru consumul uman în Uniune înainte de 15 mai 1997. Răspunsurile în urma oricărei astfel de consultări sunt, de asemenea, transmise Comisiei. Comisia rezumă răspunsurile primite și comunică rezultatul consultării tuturor autorităților competente.

(4) Comisia poate adopta măsuri de punere în aplicare a alineatului (3) din prezentul articol în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2).

Articolul 5

Decizii privind interpretarea

În cazul în care este necesar, se poate decide, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2), dacă un tip de aliment intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

CAPITOLUL II

CERINȚE PENTRU INTRODUCEREA ALIMENTELOR NOI PE PIAȚA DIN CADRUL UNIUNII

Articolul 6

Interzicerea alimentelor noi neconforme

Nimeni nu poate introduce pe piața din cadrul Uniunii un aliment nou dacă utilizarea acestuia nu respectă prezentul regulament.

Articolul 7

Listele alimentelor noi

(1) Comisia menține o listă a Uniunii cu alimentele noi autorizate, altele decât alimentele tradiționale provenite din țări terțe (denumită în continuare „lista Uniunii”), care este publicată în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1331/2008.

(2) Comisia elaborează și menține o listă de alimente tradiționale provenite din țări terțe, autorizate în temeiul articolului 11 alineatul (5) din prezentul regulament, care este publicată în seria C a *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*.

(3) Doar alimentele noi incluse pe lista Uniunii sau pe lista alimentelor tradiționale provenite din țări terțe pot fi introduse pe piața din cadrul Uniunii.

Articolul 8

Condițiile generale privind includerea alimentelor noi pe liste

Un aliment nou poate fi inclus pe lista relevantă doar dacă îndeplinește următoarele condiții:

(a) pe baza dovezilor științifice disponibile, nu pune nicio problemă de siguranță pentru sănătatea consumatorului;

(b) nu induce în eroare consumatorul;

(c) dacă este destinat să înlocuiască un alt aliment, nu diferă de acel aliment într-un mod în care consumul său normal ar fi dezavantajos pentru consumator pe plan nutrițional.

Articolul 9

Conținutul listei Uniunii

(1) Lista Uniunii se actualizează în conformitate cu procedura prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 1331/2008 și, după caz, în conformitate cu articolul 16 din prezentul regulament.

(2) Includerea unui aliment nou pe lista Uniunii cuprinde o specificație a alimentului și, după caz, precizează condițiile de utilizare, cerințele specifice suplimentare referitoare la etichetare, pentru a informa consumatorul final și/sau o cerință de monitorizare după introducerea pe piață și, după caz, informațiile menționate la articolul 16 alineatul (4).

Articolul 10

Conținutul listei alimentelor tradiționale provenite din țări terțe

(1) Lista alimentelor tradiționale provenite din țări terțe se actualizează în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 11.

(2) La introducerea unui aliment tradițional provenit dintr-o țară terță pe lista alimentelor tradiționale provenite din țări terțe se include o specificație a alimentului și, după caz, se precizează condițiile de utilizare și/sau cerințele specifice suplimentare referitoare la etichetare în vederea informării consumatorului final.

Articolul 11

Introducerea pe listă a unui aliment tradițional provenit dintr-o țară terță

(1) Prin derogare de la procedura prevăzută la articolul 9 alineatul (1) din prezentul regulament, o parte interesată, astfel cum este menționată la articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1331/2008, care intenționează să introducă pe piața din cadrul Uniunii un aliment tradițional provenit dintr-o țară terță, înaintează o cerere Comisiei.

Cererea trebuie să cuprindă:

(a) denumirea și descrierea alimentului,

(b) compoziția acestuia,

(c) țara sa de origine,

(d) datele documentate care demonstrează experiența de utilizare alimentară în condiții de siguranță într-o țară terță,

(e) după caz, condițiile de utilizare și cerințele specifice de etichetare,

(f) o sinteză a conținutului cererii.

Cererea se înaintează în conformitate cu normele de punere în aplicare menționate la alineatul (7) din prezentul articol.

(2) Comisia transmite fără întârziere cererea valabilă, astfel cum se menționează la alineatul (1), statelor membre și Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară .

(3) În termen de șase luni de la primirea cererii, autoritatea își emite avizul. Ori de câte ori solicită informații suplimentare din partea părții interesate, autoritatea stabilește, după consultarea părții interesate, termenul pentru furnizarea informațiilor respective. Termenul de șase luni se prelungește în mod automat cu termenul suplimentar. Autoritatea pune la dispoziția statelor membre și a Comisiei informațiile suplimentare.

(4) Pentru a-și pregăti avizul, autoritatea verifică dacă:

(a) experiența de utilizare alimentară în condiții de siguranță într-o țară terță este justificată de calitatea datelor transmise de partea interesată; și

(b) compoziția alimentului și, după caz, condițiile de utilizare a acestuia nu prezintă un risc la adresa sănătății consumatorilor din Uniune.

Autoritatea transmite avizul său Comisiei, statelor membre și părții interesate.

(5) În termen de trei luni de la emiterea avizului de către autoritate, Comisia actualizează lista alimentelor tradiționale provenite din țări terțe, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2), ținând seama de avizul autorității, de orice dispoziții legale relevante ale Uniunii și de orice alți factori legitimi relevanți pentru subiectul în cauză. Comisia informează în mod corespunzător partea interesată. În cazul în care Comisia decide să nu efectueze actualizarea listei alimentelor tradiționale provenite din țări terțe, aceasta informează în mod corespunzător partea interesată și statele membre, indicând motivele pentru care consideră că actualizarea nu este justificată.

(6) Partea interesată își poate retrage cererea în orice etapă a procedurii.

(7) Până la … (*) Comisia adoptă norme detaliate de punere în aplicare a prezentului articol în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2).

Articolul 12

Orientări tehnice

Fără a aduce atingere măsurilor de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 9 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1331/2008 și până la … (*), Comisia, în strânsă colaborare cu autoritatea și după consultarea părților interesate, pune la dispoziție, după caz, orientări și instrumente tehnice pentru a sprijini părțile interesate la elaborarea și înaintarea cererilor în temeiul prezentului regulament, în special operatorii din sectorul alimentar și mai ales întreprinderile mici și mijlocii și alte părți interesate.

Articolul 13

Avizul autorității

În cadrul evaluării siguranței alimentelor noi, după caz, autoritatea:

(a) apreciază dacă alimentul este la fel de sigur ca un aliment dintr-o categorie de alimente comparabilă care există deja pe piața din cadrul Uniunii sau la fel de sigur ca alimentul pe care alimentul nou este destinat să îl înlocuiască;

(b) ia în considerare experiența de utilizare alimentară în condiții de siguranță.

(*) JO: a se introduce data: 2 ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

Articolul 14

Obligațiile speciale care le revin operatorilor din sectorul alimentar

(1) Comisia poate impune, din motive de siguranță alimentară și în urma avizului autorității, o cerință de monitorizare după introducerea pe piață. Operatorii din sectorul alimentar care introduc alimentul pe piața din cadrul Uniunii sunt responsabili de respectarea cerințelor de monitorizare după introducerea pe piață menționate la înscrierea alimentului în cauză pe lista Uniunii de alimente noi.

(2) Producătorul informează de îndată Comisia cu privire la:

(a) orice nouă informație științifică sau tehnică care ar putea influența evaluarea siguranței privind utilizarea alimentului nou;

(b) orice interdicție sau restricție impusă de autoritatea competentă din oricare țară terță în care alimentul nou este introdus pe piață.

Articolul 15

Grupul european pentru etică în domeniul științei și al noilor tehnologii

Comisia, din proprie inițiativă sau la solicitarea unui stat membru, poate consulta Grupul european pentru etică în domeniul științei și al noilor tehnologii în vederea obținerii avizului acestuia asupra aspectelor etice legate de știință și noile tehnologii de importanță etică majoră.

Comisia pune la dispoziția publicului respectivul aviz.

Articolul 16

Procedura de autorizare în cazurile de protecție a datelor

(1) La cererea solicitantului, justificată prin informații adecvate și verificabile incluse în dosarul de cerere, dovezile științifice recente și/sau datele științifice în sprijinul cererii nu pot fi utilizate în beneficiul unei alte cereri pentru o perioadă de cinci ani de la data includerii alimentului nou pe lista Uniunii, fără acordul solicitantului anterior. Această protecție se acordă atunci când:

(a) dovezile științifice recente și/sau datele științifice au fost desemnate ca fiind date care fac obiectul unui drept de proprietate intelectuală de către solicitant atunci când s-a depus prima cerere (date științifice care fac obiectul unui drept de proprietate intelectuală);

(b) solicitantul anterior beneficia de dreptul exclusiv de a face trimiteri la datele științifice care fac obiectul unui drept de proprietate intelectuală atunci când s-a depus prima cerere; și

(c) alimentul nou nu ar fi putut fi autorizat fără furnizarea datelor științifice care fac obiectul unui drept de proprietate intelectuală de către solicitantul anterior.

Cu toate acestea, un solicitant anterior poate conveni cu un solicitant ulterior asupra utilizării unor astfel de date și informații.

(2) Comisia stabilește, după consultarea solicitantului, care sunt informațiile pentru care ar trebui asigurată protecția menționată la alineatul (1) și informează solicitantul, autoritatea și statele membre cu privire la decizia pe care o adoptă în acest sens.

(3) Prin derogare de la articolul 7 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1331/2008 , actualizarea listei Uniunii cu un aliment nou, altul decât un aliment tradițional provenit din țări terțe, se decide în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2) din prezentul regulament, în cazurile în care dovezile științifice care fac obiectul unui drept de proprietate intelectuală sunt protejate în conformitate cu prezentul articol. În acest caz, autorizația este acordată pentru perioada specificată la alineatul (1) din prezentul articol.

(4) În cazurile menționate la alineatul (3) din prezentul articol, la includerea unui aliment nou pe lista Uniunii se indică, pe lângă informațiile menționate la articolul 9 alineatul (2) din prezentul regulament:

(a) data includerii alimentului nou pe lista Uniunii;

(b) faptul că includerea se bazează pe dovezi științifice recente care fac obiectul unui drept de proprietate intelectuală și/sau date științifice care fac obiectul unui drept de proprietate intelectuală protejate în conformitate cu prezentul articol;

(c) numele și adresa solicitantului;

(d) faptul că introducerea pe piața din cadrul Uniunii a alimentului nou de către solicitantul menționat la litera (c) este autorizată, cu excepția cazului în care un solicitant ulterior obține autorizația pentru aliment fără a face trimitere la datele științifice care fac obiectul unui drept de proprietate intelectuală, desemnate ca atare de către solicitantul anterior.

(5) Înainte de expirarea perioadei menționate la alineatul (1) din prezentul articol, Comisia actualizează lista Uniunii în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2) astfel încât, în cazul în care alimentul autorizat îndeplinește încă condițiile stabilite în prezentul regulament, indicațiile specifice menționate la alineatul (4) din prezentul articol nu se mai includ.

Articolul 17

Informarea publicului

Comisia pune la dispoziția publicului:

(a) lista Uniunii menționată la articolul 7 alineatul (1) și lista alimentelor tradiționale provenite din țări terțe menționată la articolul 7 alineatul (2), pe o singură pagină a site-ului internet al Comisiei, rezervată în acest scop;

(b) sintezele cererilor înaintate în temeiul prezentului regulament;

(c) constatările consultărilor menționate la articolul 4 alineatul (3).

Comisia poate adopta măsurile de punere în aplicare a prezentului articol, inclusiv procedurile prin care sunt făcute publice rezultatele consultărilor menționate la primul alineat litera (c) din prezentul articol, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2).

CAPITOLUL III

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 18

Sancțiuni

Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura punerea acestora în aplicare. Sancțiunile stabilite trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până la … (*) și informează Comisia fără întârziere cu privire la orice modificare ulterioară a acestor dispoziții.

Articolul 19

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de către Comitetul permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală, instituit prin articolul 58 din Regulamentul (CE) nr. 178/2002.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(*) JO, a se introduce data: 24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

Articolul 20

Acte delegate

În scopul realizării obiectivelor prezentului regulament, astfel cum sunt prevăzute la articolul 1, Comisia adoptă, până la … (*), criterii suplimentare pentru a determina dacă un aliment a fost utilizat pentru consumul uman la un nivel semnificativ în cadrul Uniunii înainte de 15 mai 1997, în sensul articolului 3 alineatul (2) litera (a), prin intermediul unor acte delegate, în conformitate cu articolul 21 și sub rezerva condițiilor prevăzute la articolele 22 și 23.

Articolul 21

Exercitarea competențelor delegate

(1) Competența de adoptare a actelor delegate menționată la articolul 20 îi este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Comisia prezintă un raport privind competențele delegate cel târziu cu șase luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea competențelor se extinde automat pentru perioade cu durată identică, cu excepția cazurilor în care Parlamentul European sau Consiliul o revocă, în conformitate cu articolul 22.

(2) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(3) Competența de adoptare a actelor delegate îi este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la articolele 22 și 23.

Articolul 22

Revocarea competențelor delegate

(1) Delegarea competențelor menționată la articolul 20 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu.

(2) Instituția care a inițiat o procedură internă pentru a decide dacă intenționează să revoce delegarea de competențe informează cealaltă instituție și Comisia cel târziu cu o lună înaintea adoptării unei decizii finale, indicând competențele delegate care ar putea face obiectul unei revocări, precum și motivele acesteia.

(3) Decizia de revocare duce la încetarea delegării competențelor specificate în respectiva decizie. Aceasta produce efecte imediat sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Aceasta nu afectează valabilitatea actelor delegate care sunt deja în vigoare. Decizia se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 23

Obiecții privind actele delegate

(1) Parlamentul European sau Consiliul pot formula obiecții privind actul delegat în termen de trei luni de la data notificării.

(2) Dacă, la expirarea perioadei respective, nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecții privind actul delegat sau dacă, înaintea datei respective, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că au decis să nu formuleze obiecții, actul delegat intră în vigoare la data prevăzută în dispozițiile sale.

(3) Dacă Parlamentul European sau Consiliul formulează obiecții privind actul delegat, acesta nu intră în vigoare. Instituția care formulează obiecții își expune motivele care au stat la baza acestora.

Articolul 24

Reexaminare

(1) Până la … (*) și având în vedere experiența acumulată, Comisia înaintează Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentului regulament și în special a articolelor 3, 11 și 16, însoțit, după caz, de orice fel de propuneri legislative.

(2) Până la … (**), Comisia înaintează Parlamentului European și Consiliului un raport privind toate aspectele legate de alimentele provenite din animale obținute prin utilizarea unei tehnici de clonare și din descendenții acestora însoțit, după caz, de orice fel de propuneri legislative.

(3) Rapoartele și eventualele propuneri sunt puse la dispoziția publicului.

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII TRANZITORII ȘI FINALE

Articolul 25

Abrogare

Regulamentul (CE) nr. 258/97 și Regulamentul (CE) nr. 1852/2001 se abrogă de la … (***) cu o excepție în ceea ce privește cererile nesoluționate reglementate de articolul 27 din prezentul regulament.

Articolul 26

Conținutul listei Uniunii

Cel târziu până la … (***), Comisia stabilește lista Uniunii prin includerea pe aceasta a alimentelor noi autorizate și/sau notificate în temeiul articolelor 4, 5 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 258/97, precum și a eventualelor condiții de autorizare existente, după caz.

Articolul 27

Măsuri tranzitorii

(1) Orice cerere de introducere a unui aliment nou pe piața din cadrul Uniunii prezentată unui stat membru în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 258/97 înainte de … (***) devine o cerere depusă în temeiul prezentului regulament, în cazul în care raportul inițial de evaluare prevăzut la articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 258/97 nu a fost încă transmis Comisiei, precum și în cazurile în care se solicită un raport de evaluare suplimentar în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) sau (4) din Regulamentul (CE) nr. 258/97.

Celelalte cereri nesoluționate prezentate în temeiul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 258/97 înainte de … (***) se prelucrează în conformitate cu dispozițiile respectivului regulament.

(2) Comisia poate adopta, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2), măsuri tranzitorii adecvate pentru aplicarea alineatului (1) din prezentul articol.

Articolul 28

Modificarea Regulamentului (CE) nr. 1331/2008

Regulamentul (CE) nr. 1331/2008 se modifică după cum urmează:

1. Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Regulamentul (CE) nr. 1331/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2008 de instituire a unei proceduri comune de autorizare pentru aditivii alimentari, enzimele alimentare, aromele alimentare și alimentele noi”.

2. La articolul 1, alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Prezentul regulament stabilește o procedură comună de evaluare și autorizare (denumită în continuare „procedura comună”) a aditivilor alimentari, a enzimelor alimentare, a aromelor alimentare și a materiilor prime ale aromelor alimentare și ale ingredientelor alimentare cu proprietăți aromatizante utilizate sau destinate utilizării în sau pe produse alimentare și alimente noi (denumite în continuare „substanțe sau produse”), care contribuie la libera circulație a alimentelor în cadrul Uniunii și la un nivel înalt de protecție a sănătății umane și la un nivel înalt de protecție a consumatorului, inclusiv protecția intereselor consumatorului. Prezentul regulament nu se aplică în cazul aromelor de fum care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului

(*) JO: a se introduce data: 5 ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
(**) JO: a se introduce data: 1 an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
(***) JO: a se introduce data: 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

(CE) nr. 2065/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 noiembrie 2003 privind aromele de fum utilizate sau destinate utilizării în sau pe produsele alimentare (*).

(2) Procedura comună stabilește modalitățile procedurale de actualizare a listelor substanțelor și produselor a căror comercializare este autorizată în Uniune în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1333/2008, al Regulamentului (CE) nr. 1332/2008, al Regulamentului (CE) nr. 1334/2008 și al Regulamentului (UE) nr. …/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din … privind alimentele noi (**) (denumite în continuare «acte legislative sectoriale din domeniul alimentar»).

(*) JO L 309, 26.11.2003, p. 1.
(**) JO L … ”.

3. La articolul 1 alineatul (3), articolul 2 alineatele (1) și (2), articolul 9 alineatul (2), articolul 12 alineatul (1) și articolul 13, cuvintele „substanță” și „substanțe” se înlocuiesc cu „substanță sau produs” sau „substanțe sau produse”, după caz.

4. La articolul 2, titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Lista Uniunii de substanțe sau produse”.

5. La articolul 4 se adaugă următorul alineat:

„(3) În vederea actualizării diferitelor liste ale Uniunii reglementate de diferite acte legislative sectoriale din domeniul alimentar, poate fi introdusă o singură cerere privind o substanță sau un produs, cu condiția ca cererea să respecte cerințele fiecărui act legislativ sectorial din domeniul alimentar.”.

6. La articolul 6, la începutul alineatului (1) se adaugă următoarea teză:

„În cazul în care se suspectează existența unor riscuri legate de siguranță motivate științific, se identifică și se cer solicitantului informații suplimentare privind evaluarea riscurilor.”

7. La articolul 7, alineatele (4), (5) și (6) se înlocuiesc cu următorul text:

„(4) Măsurile, destinate să modifice elementele neesențiale ale fiecărui act legislativ sectorial din domeniul alimentar, cu excepția alimentelor noi, care privesc eliminarea unei substanțe de pe lista Uniunii, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 14 alineatul (3).

(5) Din motive de eficiență, măsurile destinate să modifice elementele neesențiale ale fiecărui act legislativ sectorial din domeniul alimentar, cu excepția alimentelor noi, *inter alia*, prin completarea acestora, care privesc adăugarea unei substanțe pe lista Uniunii și adăugarea, eliminarea sau modificarea condițiilor, specificațiilor sau restricțiilor asociate prezenței substanței respective pe lista Uniunii, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 14 alineatul (4).

(6) Cu excepția alimentelor noi și din motive imperative cu caracter urgent, Comisia poate recurge la procedura de urgență menționată la articolul 14 alineatul (5) pentru eliminarea unei substanțe de pe lista Uniunii și pentru adăugarea, eliminarea sau modificarea condițiilor, specificațiilor sau restricțiilor asociate prezenței unei substanțe pe lista Uniunii.

(7) Măsurile privind eliminarea de pe lista Uniunii și adăugarea unui produs care face obiectul regulamentului privind alimentele noi pe lista respectivă și/sau adăugarea, eliminarea sau modificarea condițiilor, specificațiilor sau restricțiilor asociate prezenței produsului respectiv pe lista Uniunii, sunt adoptate în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 14 alineatul (2).”.

8. Termenul de „Comunitate” se înlocuiește cu termenul de „Uniune”.

Articolul 29

Intrarea în vigoare

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

Acesta se aplică de la … (*).

Cu toate acestea, articolele 26, 27 și 28 se aplică de la … (**). Prin derogare de la al doilea paragraf din prezentul articol și prin derogare de la articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1331/2008, cererile pot fi formulate în conformitate cu prezentul regulament începând de la … (**) pentru autorizarea alimentelor care fac obiectul articolului 3 alineatul (2) litera (a) punctul (iv) din prezentul regulament, în cazul în care aceste alimente se află deja pe piața din cadrul Uniunii la data respectivă.

(*) JO: a se introduce data: 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
(**) JO: a se introduce data: data intrării în vigoare a prezentului regulament.

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

Adoptat la …,

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*
…	…

EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

I. INTRODUCERE

La 15 ianuarie 2008, Comisia a înaintat o propunere ([1]) de Regulament privind alimentele noi și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1331/2008 din 16 decembrie 2008 de instituire a unei proceduri comune de autorizare pentru aditivii alimentari, enzimele alimentare și aromele alimentare. Propunerea se întemeiază pe articolul 95 din Tratatul de instituire a Comunității Europene.

Hotărând în conformitate cu articolul 251 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Parlamentul European și-a adoptat avizul la prima lectură la 25 martie 2009 ([2]).

Comitetul Economic și Social și-a adoptat avizul la 29 mai 2008 ([3]).

În conformitate cu articolul 294 alineatul (5) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), Consiliul și-a adoptat poziția la prima lectură, în unanimitate, la 15 martie 2010.

II. OBIECTIVUL REGULAMENTULUI PROPUS

În Cartea albă privind siguranța alimentară, adoptată la 12 ianuarie 2000 ([4]), Comisia și-a anunțat deja intenția de a examina aplicarea legislației privind alimentele noi și de a aduce adaptările necesare Regulamentului (CE) nr. 258/97 privind alimentele și ingredientele alimentare noi.

Propunerea urmărește actualizarea și clarificarea cadrului de reglementare pentru armonizarea și introducerea pe piață a alimentelor noi, asigurând în același timp siguranța alimentară, protecția sănătății umane și a intereselor consumatorilor, precum și funcționarea eficientă a pieței interne. Regulamentul propus abrogă Regulamentul (CE) nr. 258/97 și Regulamentul (CE) nr. 1852/2001 al Comisiei.

Propunerea păstrează data de 15 mai 1997 ca dată-limită pentru determinarea noutății alimentelor și clarifică faptul că definițiile alimentelor noi includ alimentele cărora li se aplică noi tehnologii sau alimentele provenind din plante sau animale cărora li se aplică tehnici netradiționale de reproducere.

Comisia a propus ca introducerea pe piață a alimentelor noi ar fi supusă unei proceduri centralizate la nivel comunitar în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1331/2008 de instituire a unei proceduri comune de autorizare care ar înlocui sistemul actual de evaluare a riscului de către autoritățile naționale. Evaluarea riscului ar fi efectuată de către Autoritatea Europeană pentru Siguranța Alimentară (EFSA). Includerea unui aliment nou pe lista comunitară a alimentelor noi ar fi analizată de Comisie pe baza avizului din partea EFSA. Comisia ar fi sprijinită de Comitetul permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală (SCFCAH). Decizia finală de actualizare a listei de alimente noi ar fi luată de Comisie prin procedura comitetului cu control.

Autorizarea adresată specific solicitantului ar fi înlocuită și procedura simplificată ar fi eliminată, prin intermediul unui sistem general de decizii de autorizare adresate Comunității. Protecția datelor ar putea fi asigurată în cazuri justificate, referitoare la dovezile științifice recente și la date care fac obiectul unui drept de proprietate, pentru a sprijini inovarea în industria agroalimentară.

Propunerea a introdus o definiție a „alimentelor tradiționale provenite dintr-o țară terță”, care reprezintă o categorie de alimente noi care ar trebui supuse notificării dacă EFSA sau statele membre nu emit obiecții justificate.

Alimentele noi deja autorizate ar continua să fie comercializate și incluse pe lista comunitară a alimentelor noi.

([1]) 5431/08.
([2]) 7990/09.
([3]) JO C 224, 30.8.2008, p. 81.
([4]) 5761/00, COM (1999) 719 final.

III. **ANALIZA POZIȚIEI CONSILIULUI**

1. ***Observații introductive***

Poziția Consiliului reflectă rezultatul examinării propunerii Comisiei de către Consiliu. Consiliul a introdus în text mai multe modificări, unele dintre ele inspirate de amendamentele propuse de Parlamentul European.

Comisia a acceptat toate modificările introduse în propunerea sa de către Consiliu, cu excepția introducerii definiției descendenților animalelor clonate de la articolul 3 alineatul (2) litera (b) și a includerii termenului „descendent" în articolul 3 alineatul (2) punctul (i).

2. ***Amendamentele Parlamentului European***

În cadrul votului în plen din 25 martie 2009, Parlamentul European a adoptat 76 de amendamente la propunere ([1]). Consiliul a încorporat în poziția sa comună 30 de amendamente, dintre care 20 în întregime (amendamentele **7, 15, 16, 20, 35, 41, 42, 44, 45, 53, 63, 65, 67, 68, 69, 76, 77, 88, 89, 93**), 5 parțial (amendamentele **1, 30, 40, 91, 92**) și 5 în principiu (amendamentele **3, 6, 11, 25, 64**).

2.1. **Principalele modificări introduse de către Consiliu în propunere, cu referiri la amendamentele PE** ([2])

(a) Obiectivele regulamentului (articolul 1 și considerentele 1 și 2) - Consiliul a adăugat protecția mediului și bunăstarea animalelor. Această modificare corespunde amendamentelor **1** și **30**, și reflectă spiritul amendamentului **3**.

(b) Domeniul de aplicare [articolul 2 alineatul (2) litera (a) punctul (v) și considerentele 13 și 14] - Consiliul a clarificat că, până la amendarea respectivă a Regulamentului (CE) nr. 1925/2006, a Directivei 2002/46/CE și a Directivei 89/398/CEE, vitaminele și mineralele obținute din surse noi sau pentru care s-a aplicat un proces de producție, care nu au fost luate în considerare în momentul autorizării lor și care impun modificări semnificative în compoziția sau structura alimentelor, care le afectează valoarea nutritivă, metabolismul sau nivelul de substanțe nedorite, ar trebui să fie incluse în domeniul de aplicare al regulamentului privind alimentele noi. Această modificare este conformă cu amendamentul **91**.

(c) Definiția alimentelor noi (articolul 3 și considerentele 6, 8, 10, 11) - criteriul de bază pentru evaluarea noutății alimentelor rămâne gradul în care a fost utilizat pentru consumul uman în Uniune înainte de 15 mai 1997. Pentru a oferi claritate legislativă, Consiliul a convenit că, înainte de data aplicării regulamentului, trebuie să se elaboreze criterii suplimentare pentru evaluarea consumului într-un grad semnificativ în Uniune înainte de 15 mai 1997. Adoptarea acestor criterii a fost delegată Comisiei, în conformitate cu articolul 290 din TFUE. Acest lucru a fost coroborat cu amânarea datei de aplicare a regulamentului până la 24 de luni după data intrării sale în vigoare.

Pentru a asigura o mai bună claritate au fost aduse următoarele modificări ale definiției:

— s-a făcut o distincție între alimentele de origine animală și cele de origine vegetală. Alimentele de origine vegetală sunt incluse în domeniul de aplicare al acestui regulament numai dacă o metodă netradițională de reproducere aplicată plantei duce la modificări semnificative ale compoziției și structurii alimentelor;

— adăugarea definițiilor termenilor „descendent" și „nanomaterial fabricat" [a se vedea de asemenea literele (d) și (e) de mai jos];

— ingredientele utilizate în suplimente alimentare înainte de 15 mai 1997 sunt incluse în definiție și, prin urmare, necesită autorizarea, numai dacă sunt folosite în alimente altele decât suplimentele alimentare;

— definiția „alimentelor tradiționale provenite dintr-o țară terță" acoperă alimentele derivate numai din producția primară și pentru care s-a dovedit că experiența precedentă privind utilizarea alimentară în condiții de siguranță pentru fiecare țară terță corespunde unei perioade continue de 25 de ani în care alimentul respectiv a făcut parte din regimul alimentar normal al unei mari părți a populației țării;

([1]) 7990/09 (P6_TA(2009)0171).
([2]) Numerotarea considerentelor și a articolelor face referire la textul poziției Consiliului la prima lectură.

— s-a luat act de faptul că nivelul de armonizare pentru produsele medicale oferă unui stat membru posibilitatea ca, dacă stabilește, în conformitate cu Directiva 2001/83/CE, că o substanță este un produs medical, să limiteze introducerea pe piață a unui astfel de produs în conformitate cu dreptul Uniunii, chiar dacă același produs a fost autorizat ca aliment nou în temeiul prezentului regulament.

De asemenea, Comisia a convenit că, prin intermediul procedurii de reglementare în comitologie, Comisia poate adopta criterii suplimentare pentru clarificarea definițiilor de la articolul 3 alineatul (2) litera (a) punctele (i)-(iv) și de la literele (c), (d) și (e) pentru a asigura punerea lor armonizată în aplicare de către statele membre.

Aceste modificări corespund amendamentelor **15, 16, 35, 63** și, în mare parte, amendamentului **92**.

(d) Alimentele derivate din animale obținute prin tehnici netradiționale de reproducere și din descendenții acestor animale [articolul 3 alineatul (2) litera (a) punctul (i) și considerentele 6 și 7] - Consiliul a convenit că alimentele derivate din animale obținute prin tehnici de reproducere netradiționale (ex. clonare) și din descendenții acestora intră sub incidența regulamentului. În același timp, Consiliul este de părere că acest regulament nu poate gestiona în mod adecvat toate aspectele clonării și că Comisia ar trebui să studieze în continuare subiectul. În acest scop, Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului, în termen de un an de la data intrării în vigoare a acestui regulament, un raport privind toate aspectele producției de alimente din animale clonate și din descendenții acestora, urmat, dacă este cazul, de o propunere legislativă [articolul 20 alineatul (2)]. Această modificare este conformă cu amendamentul **93**. Consiliul a considerat că este necesar să se mențină alimentele derivate din animale clonate în domeniul de aplicare al regulamentului propus până la propunerea de către Comisie a unei legislații specifice și adoptarea acesteia. Această soluție evită vidul legislativ care ar fi creat prin excluderea acestor alimente din regulament, în forma propusă de Parlamentul European în absența unei legislații care să reglementeze producția de alimente din animale clonate.

(e) Nanomaterialele - Consiliul a recunoscut necesitatea unei evaluări sistematice a siguranței și a unei autorizări a alimentelor care conțin sau sunt constituite din nanomateriale fabricate, indiferent de schimbările pe care nanomaterialele ar putea să le determine în proprietățile acestor alimente. Prin urmare, Consiliul a afirmat în mod explicit că aceste alimente trebuie să fie considerate noi [articolul 3 alineatul (2) litera (a) punctul (iv)] și a adăugat definiția „nanomaterialelor fabricate" [articolul 3 alineatul (2) litera (c)]. Astfel, Consiliul a acoperit golul care ar fi putut fi creat dacă utilizarea nanotehnologiilor nu ar fi dus la modificări semnificative ale compoziției și ale structurii alimentelor astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (2) litera (a) punctul (iii), dar alimentele ar fi conținut totuși nanomateriale fabricate. Considerentul 9 subliniază necesitatea unei definiții a nanomaterialelor convenită la nivel internațional. În cazul în care se convine la nivel internațional asupra unei definiții diferite, adaptarea definiției din prezentul regulament s-ar face prin intermediul procedurii legislative ordinare. Comisia și-a exprimat rezerva, argumentând că această adaptare ar fi trebuit să fie delegată Comisiei, în conformitate cu articolul 290 din TFUE. Prin urmare, Consiliul a acceptat o parte din amendamentul **92**.

Consiliul a urmat ideea principală a amendamentelor **6** și **11** referitoare la necesitatea de a avea metode adecvate de evaluare a riscului pentru nanomaterialele fabricate, care se reflectă în considerentul 20.

(f) Determinarea statutului alimentelor (articolul 4 și considerentul 16) - Consiliul a convenit asupra faptului că determinarea statutului alimentelor care urmează să fie introduse pe piața Uniunii în funcție de definiția alimentelor noi ar fi o responsabilitate a operatorilor din sectorul alimentar, care trebuie să consulte autoritatea națională competentă în caz de dubiu.

(g) Autorizarea alimentelor noi (articolul 9 și considerentul 18) - Consiliul a convenit asupra faptului că autorizarea alimentelor noi ar trebui să se efectueze în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1331/2008, cu excepția cazului în care prezentul regulament prevede o derogare specifică. Consiliul a clarificat că, pentru autorizarea alimentelor noi, ar trebui să se țină cont de factorii etici, de mediu și de bunăstare a animalelor, precum și de principiul precauției. Acești factori ar trebui să fie luați în considerare pentru fiecare caz în parte, în funcție de conținutul solicitării. Această modificare corespunde amendamentului **20**.

(h) Autorizarea alimentelor tradiționale din țările terțe (articolul 11 și considerentul 22) - Consiliul nu a acceptat „procedura notificării" în forma în care a fost propusă de Comisie. Pentru a asigura siguranța alimentelor, orice autorizare ar trebui să fie bazată pe avizul EFSA și pe autorizările ulterioare adoptate de Comisie prin procedura de reglementare în comitologie. Evaluarea EFSA ar trebui să se concentreze în primul rând pe dovezile de siguranță de utilizare și pe informațiile referitoare la compoziția alimentelor tradiționale. Pentru accelerarea procesului, ar trebui să se aplice termene-limită mai scurte - 6 luni pentru avizul EFSA și 3 luni pentru proiectul de măsură înaintat SCFCAH de către Comisie. S-ar constitui o listă separată pentru alimentele tradiționale autorizate provenite din țări terțe [articolul 7 alineatul (2)]. Noua abordare a Consiliului corespunde totuși amendamentelor **65** și **68**.

(i) Orientări tehnice (articolul 12) - înainte de data punerii în aplicare a regulamentului (adică într-un interval de 2 ani de la data intrării în vigoare), Comisia trebuie să furnizeze orientări și instrumente tehnice părților interesate, în special operatorilor din sectorul alimentar și IMM-urilor. Este de la sine înțeles că Recomandarea 97/618/CE a Comisiei rămâne în vigoare până la abrogarea Regulamentului (CE) nr. 258/97. Această modificare este conformă cu amendamentul **69**.

(j) Grupul european pentru deontologie în domeniul științei și noilor tehnologii - EGE (articolul 15 și considerentul 28) - s-a adăugat o dispoziție suplimentară privind posibilitatea Comisiei de a consulta EGE, din inițiativă proprie sau la cererea unui stat membru, cu privire la chestiuni deontologice privind alimentele noi. Această modificare corespunde amendamentului **76**. În cazul unei astfel de consultări, avizul său va fi luat în considerare în faza de gestionare a riscului.

(k) Protecția datelor (articolul 16 și considerentul 25) - în vederea promovării inovării în acest domeniu, necesitatea protecției noilor dovezi științifice și/sau a datelor științifice care fac obiectul unui drept de proprietate pentru o perioadă de 5 ani a fost acceptată de către Consiliu. Astfel de date protejate nu pot fi folosite în beneficiul altui solicitant fără acordul solicitantului anterior, iar autorizarea este limitată la solicitantul anterior pentru o perioadă de 5 ani, cu excepția cazului în care un solicitant ulterior obține autorizarea fără referiri la respectivele date care fac obiectul unui drept de proprietate. Această modificare corespunde în întregime amendamentului **77**. Cu toate că amendamentul **25** nu a fost acceptat ca atare, spiritul său este reluat în articolul 16.

(l) Informarea publicului (articolul 17) - rezumatele solicitărilor, concluziile oricăror consultări privind statutul alimentelor și listele de alimente noi autorizate trebuie să fie puse la dispoziția publicului, pe o pagină Web unică dedicată în cazul listelor de alimente. Această modificare corespunde amendamentelor **41, 53** și **67**, corespunde parțial amendamentului **40** și corespunde în principiu amendamentului **64**.

(m) Măsuri tranzitorii (articolul 23 și considerentul 29) - solicitările depuse în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 258/97 sunt prelucrate în temeiul regulamentului respectiv numai dacă raportul de evaluare inițială a fost transmis în temeiul articolului 6 alineatul (3), dacă nu s-a cerut nicio evaluare suplimentară și dacă statele membre nu au ridicat nicio obiecție. Această modificare este conformă cu amendamentele **88** și **89**.

Pe lângă amendamentele sus-menționate, poziția comună încorporează amendamentele **7, 42, 44, 45**, care sunt de natură tehnică/editorială și urmăresc ameliorarea clarității textului.

Dată fiind intrarea în vigoare la 1 decembrie 2009 a Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene, Consiliul a trebuit să adapteze la TFUE dispozițiile aferente procedurii de reglementare cu control cuprinse în propunerea Comisiei. Consiliul a convenit că următoarele dispoziții ar trebui să confere Comisiei competențe de punere în aplicare [articolul 291 alineatul (2) TFUE]:

— articolul 3 alineatul (4): adoptarea de criterii suplimentare pentru clarificarea definițiilor de la articolul 3 alineatul (2) litera (a) punctele (i) - (iv) și de la literele (c), (d) și (e), care pot fi adoptate;

— articolul 11 alineatul (5): actualizarea listei alimentelor tradiționale provenite din țări terțe;

— articolul 16 alineatul (5): actualizarea listei Uniunii în cazul protecției datelor înaintea expirării termenului de 5 ani aferent protecției datelor;

— articolul 27 alineatul (2): măsurile tranzitorii pentru aplicarea articolului 27 alineatul (1) care pot fi adoptate;

— articolul 9: actualizarea listei de alimente noi a Uniunii. Regulamentul (CE) nr. 1331/2008 ar trebui să fie modificat în acest sens (a se vedea articolul 28 din poziția Consiliului).

După cum s-a menționat deja la litera (c) de mai sus, Consiliul a convenit că adoptarea de criterii pentru evaluarea gradului, semnificativ sau nu, în care alimentele au fost utilizate pentru consumul uman în Uniune înainte de 15 mai 1997 până la data aplicării prezentului regulament (adică 24 de luni de la intrarea în vigoare) ar trebui delegată Comisiei, în conformitate cu articolul 290 din TFUE.

2.2. **Amendamentele neacceptate ale Parlamentului European**

Consiliul nu a acceptat 46 de amendamente din următoarele motive:

(i) amendamentul **2**: nivelul înalt de protecție a sănătății umane și a intereselor consumatorilor în raport cu alimentele și funcționarea eficientă a pieței interne sunt două obiective principale ale legislației Uniunii privind produsele alimentare [articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 178/2002]. Aceste două aspecte sunt menționate în considerentele 1 și 2;

(ii) amendamentul **9**: după cum s-a explicat la litera (c) de mai sus, criteriul de bază pentru evaluarea noutății alimentelor rămâne utilizarea lor pentru consumul uman într-un grad semnificativ în Uniune înainte de 15 mai 1997. Structura moleculară primară modificată, microorganismele, ciupercile, algele, noile sușe de microorganisme și concentratele de substanțe se încadrează încă în această definiție și nu este nevoie să fie incluse pe o listă separată;

(iii) amendamentul **22**: EFSA cooperează cu statele membre pentru pregătirea avizelor sale și poate folosi o rețea după cum se prevede în articolul 36 din Regulamentul (CE) nr. 178/2002 și în Regulamentul (CE) nr. 2230/2004 al Comisiei;

(iv) testele efectuate pe animale (amendamentele **21, 87**) - chestiunea testelor efectuate pe animale, în special evitarea efectuării de teste pe animale vertebrate și partajarea rezultatelor testelor nu intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament. În conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1331/2008 (procedura comună de autorizare), EFSA prezintă o propunere privind datele solicitate pentru analiza de risc a alimentelor noi, recunoscând necesitatea de a evita efectuarea de teste inutile pe animale;

(v) interzicerea producerii de alimente din animale clonate și din descendenții acestora, precum și a introducerii pe piață și a importului acestora amendamentele **5, 10, 12, 14, 91 [punctul 2 (ba)], 92 [punctul 2 (a)(ii) și 2 (ca)], 51 (partea a doua)** - Consiliul nu poate fi de acord cu excluderea imediată a alimentelor obținute din animale clonate și din descendenții acestora din domeniul de aplicare al regulamentului [a se vedea litera (d) mai sus]. Consiliul atrage atenția asupra faptului că dreptul de inițiativă în ceea ce privește propunerea de acte legislative ale UE îi revine Comisiei și că aceasta nu poate fi obligată să facă o propunere legislativă prin intermediul unui act legislativ.

(vi) Nanomateriale

(a) Amendamentul **13**: nu aparține domeniului de aplicare al Regulamentului privind alimentele noi; se aplică Regulamentul (CE) nr. 1935/2004 privind materialele și obiectele destinate să vină în contact cu produsele alimentare.

(b) Amendamentul **90**: etichetarea specifică sistematică a ingredientelor sub formă de nanomateriale este excesivă; există o cerință de a lua în considerare cerințe specifice de etichetare pentru fiecare caz în parte, în conformitate cu articolul 9 alineatul (2).

(c) Amendamentul **50**: în cazul în care există dubii cu privire la siguranța alimentelor care conțin nanomateriale, se aplică principiul prudenței. În plus, data punerii în aplicare a regulamentului a fost amânată cu 24 de luni, acordându-se astfel un interval de timp suplimentar pentru elaborarea unor metode de evaluare a riscului pentru nanomaterialele fabricate.

(vii) Determinarea statutului alimentelor (amendamentul **18** și, parțial, amendamentul **40**): amendamentele nu sunt compatibile cu abordarea asupra căreia s-a convenit în cadrul Consiliului [a se vedea litera (d) de mai sus].

(viii) Criterii suplimentare pentru evaluarea riscului de către EFSA

(d) Amendamentul **70**: referirea la articolul 6 (articolul 8 din poziția comună) nu este oportună întrucât face referire la condițiile de luat în considerare în faza de gestionare a riscului, nu în faza de evaluare a riscului de către EFSA.

(e) Amendamentul **71**: este în contradicție cu procedurile interne ale EFSA; la evaluarea siguranței alimentelor, EFSA poate să țină cont și de alte aspecte decât efectele nocive sau toxice asupra sănătății umane.

(f) Amendamentul **74**: nu aparține fazei de evaluare a riscului; avizul Grupului european pentru deontologie în domeniul științei și noilor tehnologii (EGE) ar putea fi solicitat la cererea unui stat membru, caz în care ar fi încadrat în faza de gestionare a riscului.

(ix) Condiții suplimentare pentru autorizarea alimentelor noi (gestionarea riscului)

(g) Amendamentul **23**: aspectele deontologice pot fi luate în considerare în faza de gestionare a riscului; evaluarea de către Agenția Europeană de Mediu (AEM) nu se aplică.

(h) Amendamentul **43**: nu este necesar, aspectele la care se face referire în acest amendament sunt luate în considerare de către EFSA în faza de evaluare a riscului.

(i) Amendamentul **47**: nu se aplică; nu este necesar și nu este posibil să se ceară avizul AEM pentru fiecare solicitare de autorizare de alimente noi.

(j) Amendamentul **48**: avizul EGE nu poate fi solicitat pentru fiecare solicitare de autorizare de alimente noi. Dacă este solicitat după cum se prevede la articolul 15, acesta va fi luat în considerare în faza de gestionare a riscului.

(k) Amendamentul **49**: aspectele la care se face referire în acest amendament sunt luate în considerare de către EFSA în faza de evaluare a riscului și pot fi soluționate de condițiile de utilizare și de cerințele specifice de etichetare în conformitate cu articolul 9 alineatul (2).

(x) Principiul precauției [amendamentele **1 (partea a doua), 19, 52**] - principiul precauției prevăzut în articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 178/2002 se aplică în continuare. Există o referire la acest principiu în considerentul 18. Prin urmare, nu este necesar să fie repetat în alte considerente și ca o condiție suplimentară pentru autorizări.

(xi) Specificații suplimentare pentru includerea alimentelor noi pe lista Uniunii:

(l) amendamentul **54**: toate punctele aduse în discuție sunt deja menționate în regulament, cu excepția punctului (f), care nu este clar, întrucât cerințele de monitorizare și inspecțiile în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 882/2004 privind controalele oficiale sunt două chestiuni diferite;

(m) amendamentul **57**: în conformitate cu articolul 9 alineatul (2), prezența substanțelor nedorite în alimentele noi este deja controlată prin specificațiile alimentelor și limitarea expunerii la substanțe prezente în alimentele noi vor fi tratate în „condițiile de utilizare" și pot fi introduse în urma avizului EFSA.

(xii) Monitorizarea după introducerea pe piață (amendamentele **55 și 75**) - monitorizarea sistematică după introducerea pe piață și revizuirea autorizațiilor după cinci ani pentru toate alimentele noi introduse pe piață sunt disproporționate. Aceste măsuri ar reprezenta o sarcină administrativă pentru operatorii din sectorul alimentar și pentru autoritățile din statele membre. Articolul 14 prevede posibilitatea de a impune o monitorizare după introducerea pe piață în anumite cazuri. Producătorii sunt obligați să comunice Comisiei orice nouă informație științifică sau tehnică care ar putea influența evaluarea siguranței privind utilizarea alimentului nou introdus deja pe piața Uniunii.

(xiii) Etichetarea alimentelor noi (amendamentele **60** și **62**) - etichetarea sistematică a tuturor alimentelor noi (amendamentul 62) este disproporționată și ar genera o sarcină administrativă. Articolul 9 alineatul (2) prevede posibilitatea impunerii unor cerințe specifice de etichetare. Etichetarea produselor derivate din animale hrănite cu hrană pentru animale modificată genetic (amendamentul 60) nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament [Regulamentul (CE) nr. 1829/2003 este exclus în mod explicit].

(xiv) Alimentele tradiționale provenite din țările terțe (amendamentele **28, 64** și **66**): Consiliul a convenit asupra unei proceduri de autorizare a acestor alimente diferită de cea propusă de Comisie [a se vedea litera (h) mai sus].

(xv) Consultarea EGE (amendamentul **29**): formularea propusă de Consiliu pentru considerentul 28 corespunde mai bine conținutului articolului 15 privind consultările EGE [a se vedea litera (j) mai sus].

(xvi) Alinierea termenelor-limită pentru autorizarea mențiunilor de sănătate și a alimentelor noi în cazul protecției datelor (amendamentele **27, 80**) - o astfel de aliniere ar fi probabil de dorit, dar ar fi dificil de pus în practică întrucât evaluările se desfășoară în funcție de orare diferite, iar cele două decizii sunt luate separat.

(xvii) Amendamentul **61**: actualizările listei Uniunii în cazul protecției datelor se vor hotărî în conformitate cu procedura de reglementare, întrucât acestea reprezintă autorizări individuale, nu măsuri generale.

(xviii) Amendamentele **56** și **91** [paragraful (2a)]: autorizarea aditivilor alimentari, a enzimelor alimentare și a aromelor alimentare, cărora li se aplică un proces de producție nou, care duc la modificări semnificative, este deja tratată de legislația din domeniul aditivilor [articolul 12 și considerentul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1333/2008], din domeniul enzimelor [articolul 14 și considerentul 12 din Regulamentul (CE) nr. 1332/2008] și din domeniul aromelor [articolul 19 din Regulamentul (CE) nr. 1334/2008]. Procedura comună de autorizare se aplică în cazul acestor autorizări.

(xix) Amendamentul **78**: Consiliul nu a examinat chestiunea proiectelor de cercetare finanțate din surse ale UE și/sau publice.

(xx) Amendamentul **81**: Regulamentul (CE) nr. 882/2004 privind controalele oficiale pentru asigurarea conformității cu legislația din domeniul furajelor și produselor alimentare (inclusiv regulamentul privind alimentele noi) se aplică și nu este necesară repetarea.

(xxi) Amendamentul **82**: Consiliul a convenit să amâne data de aplicare a regulamentului până la 24 de luni după data publicării sale. Același termen-limită a fost acordat statelor membre pentru comunicarea dispozițiilor privind penalitățile.

(xxii) Amendamentul **83**: Nu este necesar; duplicarea dispozițiilor aplicabile în conformitate cu articolele 53 și 54 din Regulamentul (CE) nr. 178/2002.

Consiliul nu a acceptat amendamentele **8** și **85** întrucât sunt neclare și amendamentele **4, 17, 51 (prima parte)**, al căror conținut este evident și nu aduce o valoare adăugată.

IV. **CONCLUZII**

Consiliul consideră că poziția sa în primă lectură reprezintă un echilibru între preocupări și interese, care ar respecta obiectivele regulamentului. Consiliul așteaptă cu interes să poarte discuții constructive cu Parlamentul European, care să permită adoptarea în scurt timp a regulamentului, asigurând astfel un nivel înalt de protecție a sănătății umane și a consumatorului.

Prețul abonamentelor în 2010
(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)

Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 100 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, versiunea tipărită + CD-ROM, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	770 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, CD-ROM, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), CD-ROM, ediție bisăptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur CD-ROM multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititori inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Formatul CD-ROM va fi înlocuit în cursul anului 2010 cu formatul DVD.

Distribuire și abonamente

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm

EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.

Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: http://europa.eu

Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO