



2017/0237(COD)

3.4.2018

AMENDEMENTS

56 - 348

Projet de rapport

Bogusław Liberadzki

Droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte)

Proposition de règlement

(COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD))

Amendement 56

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Merja Kyllönen, Virginie Rozière, Marc Tarabella

Proposition de règlement

Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) Le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil doit faire l'objet de plusieurs modifications²⁴. Dans un souci de clarté, il convient de procéder à la refonte *dudit* règlement.

²⁴ Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315 du 3.12.2007, p. 14).

Amendement

(1) Le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil doit faire l'objet de plusieurs modifications²⁴ ***pour prévoir une protection renforcée des passagers et encourager davantage les voyages en train, dans le plein respect des articles 11, 12 et 14 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en particulier. En vue de ces amendements et*** dans un souci de clarté, il convient ***dès lors*** de procéder à la refonte ***du*** règlement (CE) n° 1371/2007.

²⁴ Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (JO L 315 du 3.12.2007, p. 14).

Or. en

Amendement 57

Marie-Christine Arnautu

Proposition de règlement

Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) En dépit des progrès ***considérables*** réalisés dans le domaine de la protection des consommateurs dans l'Union, la protection des droits des voyageurs ferroviaires doit encore être améliorée.

Amendement

(3) En dépit des progrès réalisés dans le domaine de la protection des consommateurs dans l'Union, la protection des droits des voyageurs ferroviaires doit encore être améliorée ***et la lutte contre les incivilités, les vols, les violences et les***

Amendement 58
Maria Grapini

Proposition de règlement
Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) En dépit des progrès considérables réalisés dans le domaine de la protection des consommateurs dans l'Union, la protection des droits des voyageurs ferroviaires doit encore être améliorée.

Amendement

(3) En dépit des progrès considérables réalisés dans le domaine de la protection des consommateurs dans l'Union, la protection des droits des voyageurs ferroviaires doit encore être améliorée, ***notamment en matière de dédommagement en cas de retard, d'annulation ou de dommages matériels.***

Amendement 59
Tania González Peñas

Proposition de règlement
Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) En dépit des progrès considérables réalisés dans le domaine de la protection des consommateurs dans l'Union, la protection des droits des voyageurs ferroviaires doit encore être améliorée.

Amendement

(3) En dépit des progrès considérables réalisés dans le domaine de la protection des consommateurs dans l'Union, la protection des droits des voyageurs ferroviaires doit encore être améliorée, ***notamment pour les usagers les plus vulnérables.***

Amendement 60

Michael Cramer, Lucy Anderson, Karima Delli, Tania González Peñas

Proposition de règlement

Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Le voyageur ferroviaire étant la partie faible du contrat de transport, il convient de sauvegarder ses droits à cet égard.

Amendement

(4) Le voyageur ferroviaire étant la partie faible du contrat de transport, il convient de sauvegarder ses droits à cet égard. ***Le voyageur ferroviaire contribue en outre en tant que contribuable aux subventions versées pour le transport ferroviaire et paie ses tickets à l'avance, ce qui renforce encore son droit à des services de qualité.***

Or. en

Justification

Cet ajout souligne encore plus l'intérêt évident du passager et renforce considérablement le texte de la Commission.

Amendement 61

Maria Grapini

Proposition de règlement

Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(5) Accorder les mêmes droits aux voyageurs ferroviaires qui effectuent des trajets internationaux et intérieurs devrait élever le niveau de protection des consommateurs dans l'Union et garantir à la fois des conditions de concurrence équitables pour les entreprises ferroviaires et un niveau uniforme de droits pour les voyageurs.

Amendement

(5) Accorder les mêmes droits aux voyageurs ferroviaires qui effectuent des trajets internationaux et intérieurs devrait élever le niveau de protection des consommateurs dans l'Union et garantir à la fois ***l'information des voyageurs de la manière la plus précise possible en ce qui concerne leurs droits***, des conditions de concurrence équitables pour les entreprises ferroviaires et un niveau uniforme de droits pour les voyageurs.

Or. ro

Amendement 62

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Proposition de règlement

Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) Le présent règlement ne porte pas préjudice à la capacité des États membres ou des autorités compétentes à définir des tarifs sociaux pour les services réglementés par une obligation de service public ainsi que pour des services commerciaux.

Or. fr

Justification

Cet amendement est intrinsèquement lié aux modifications apportées à l'article 2 portant sur le champ d'application du règlement. En effet, le règlement actuel exclut les services suburbains et régionaux qui couvrent 90 % des voyageurs dans le ferroviaire. Dans cette perspective, cet amendement vise à compléter la proposition de refonte, qui supprime des dérogations, en supprimant également les dérogations visant les services suburbains et régionaux.

Amendement 63

Nicola Caputo, Lucy Anderson, Miltiadis Kyrkos, Theresa Griffin

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines

supprimé

dispositions sur les droits des voyageurs.

Or. en

Justification

Les services urbains, suburbains et régionaux constituent la majeure partie du transport ferroviaire. Les données de l'Union internationale des transports publics (UITP) montrent que plus de 90 % des trajets de voyageurs et 50 % des voyageurs-kilomètres se font dans le cadre de ces services. La plupart des voyages à plus longue distance comportent un segment local: la prise en compte des segments locaux est donc essentielle pour interpréter utilement l'année 2018 comme étant celle de la multimodalité.

Amendement 64

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Francisco Assis, John Howarth, Kostadinka Kuneva, Peter Kouroumbashev, Sergio Gaetano Cofferati

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.

supprimé

Or. en

Amendement 65

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Pavel Telička, Lucy Anderson

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) *Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.*

supprimé

Or. en

Justification

90 % des trajets de voyageurs et 50 % des passagers-kilomètres seraient exclus par ce règlement si l'on maintenait cette exemption.

Amendement 66
Andor Deli

Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs *qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.*

Amendement

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs. *Ces services font fortement concurrence aux services de transport routier moins durables qui bénéficient de dérogations similaires pour les distances inférieures à 250 km, en vertu de l'article 2 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar.*

Or. en

Justification

Ces services répondent aux mêmes caractéristiques, qu'ils franchissent une frontière ou non. La proposition de la Commission de supprimer les exemptions pour ce segment de marché lorsqu'il est transfrontalier est déraisonnable et mettrait l'équilibre financier de ces services en péril. En outre, ces services se trouvent en concurrence directe avec les autocars et autobus qui sont pour l'instant exemptés de l'obligation d'appliquer les droits des passagers spécifiques au secteur lorsque les distances sont inférieures à 250 km.

Amendement 67

István Ujhelyi

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ***qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.***

Amendement

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs. ***Ces services font fortement concurrence aux services de transport routier moins durables qui bénéficient de dérogations similaires pour les distances inférieures à 250 km, en vertu de l'article 2 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar.***

Or. en

Amendement 68

Janusz Zemke

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de

Amendement

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de

voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs *qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.*

voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs, *étant donné que les services routiers moins durables en concurrence avec le rail bénéficient de dérogations similaires en vertu de l'article 2 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar, à savoir pour les distances inférieures à 250 km.*

Or. en

Justification

Ces services répondent aux mêmes caractéristiques, qu'ils franchissent une frontière ou non. La proposition de la Commission de supprimer les exemptions pour ce segment de marché lorsqu'il est transfrontalier est déraisonnable et mettrait l'équilibre financier de ces services en péril. En outre, ces services se trouvent en concurrence directe avec les autocars et autobus qui sont pour l'instant exemptés de l'obligation d'appliquer les droits des passagers spécifiques au secteur pour les distances inférieures à 250 km.

Amendement 69 **Georges Bach**

Proposition de règlement **Considérant 6**

Texte proposé par la Commission

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs *qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.*

Amendement

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs.

Or. en

Amendement 70

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Marek Plura

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs **qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union** de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.

Amendement

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.

Or. en

Justification

Certaines connexions ferroviaires ont un caractère régional, bien qu'elles comprennent le franchissement de frontières entre États membres. Étant donné que les distances séparant certaines capitales européennes ne dépassent pas 70 km (par exemple entre Bratislava et Vienne), le fait d'appliquer des règles plus strictes aux connexions régionales au seul motif que le train franchit une frontière rendra ces services non rentables.

Amendement 71

Olga Sehnalová

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les services ferroviaires urbains, **suburbains** et **régionaux** de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, **suburbains** et **régionaux** de transport de

Amendement

(6) Les services ferroviaires urbains et **suburbains** de transport de voyageurs ont un caractère différent des services **régionaux ou** à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains et **suburbains** de transport de voyageurs

voyageurs qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.

qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.

Or. en

Amendement 72

Mark Demesmaecker, Anneleen Van Bossuyt

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains *et régionaux* de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains *et régionaux* de transport de voyageurs qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.

Amendement

(6) Les services ferroviaires urbains *et* suburbains de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains *et* suburbains de transport de voyageurs qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.

Or. nl

Justification

Plus de 90 % des trajets effectués dans l'Union européenne se font au moyen de services ferroviaires urbains, suburbains ou régionaux. Si ces services sont exclus du champ d'application du texte, l'objectif de la refonte n'a plus aucune raison d'être. Nous proposons donc que les services régionaux de transport de voyageurs (services de transport dont le principal objectif est de répondre à la demande d'une région, y compris une région transfrontalière) relèvent intégralement du champ d'application du texte.

Amendement 73

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les services ferroviaires urbains, **suburbains et régionaux** de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.

Amendement

(6) Les services ferroviaires urbains de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.

Or. en

Amendement 74

Michael Cramer, Karima Delli

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les services ferroviaires urbains, **suburbains et régionaux** de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, **suburbains et régionaux** de transport de voyageurs qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.

Amendement

(6) Les services ferroviaires urbains et **suburbains** de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains et **suburbains** de transport de voyageurs qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.

Or. en

Amendement 75

Renaud Muselier

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Les services ferroviaires urbains, suburbains **et régionaux** de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains, suburbains **et régionaux** de transport de voyageurs qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.

Amendement

(6) Les services ferroviaires urbains **et** suburbains de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à exempter les services ferroviaires urbains **et** suburbains de transport de voyageurs qui ne sont pas des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs.

Or. fr

Justification

Il convient de distinguer les services ferroviaires régionaux des autres services intérieurs ferroviaires de transport de voyageurs.

Amendement 76
Renaud Muselier

Proposition de règlement
Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) Dans la mesure où les services ferroviaires régionaux de transport de voyageurs s'ouvriront à la concurrence au plus tard en décembre 2019, il faut les distinguer des services ferroviaires urbains et suburbains non transfrontaliers de transport de voyageurs. À cet égard, afin de garantir une concurrence loyale entre les entreprises ferroviaires qui intégreront les nouveaux marchés régionaux ainsi que les mêmes droits pour tous les passagers, il est nécessaire que ce règlement s'applique dans son intégralité aux services ferroviaires régionaux de transport de voyageurs.

Justification

L'ouverture à la concurrence du service ferroviaire régional de transport de voyageurs justifie l'application du présent règlement à ce service afin de garantir les mêmes droits pour tous les passagers et une concurrence loyale entre les entreprises ferroviaires. Cet amendement est nécessaire afin de clarifier les dispositions prises par au considérant 6 d'exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux non transfrontaliers des obligations de ce règlement.

Amendement 77

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Francisco Assis, John Howarth, Peter Kouroumbashev, Sergio Gaetano Cofferati

Proposition de règlement**Considérant 7**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7) *Le présent règlement a pour but d'améliorer les services ferroviaires de transport de voyageurs dans L'Union. Par conséquent, les États membres devraient pouvoir accorder des dérogations pour les services dans les régions où une partie importante du service est effectuée en dehors de l'Union, sous réserve de garantir un niveau adéquat de droits des voyageurs sur la partie de ces services fournie sur le territoire de ces États membres, dans le respect de leur législation nationale.* **supprimé**

Or. en

Justification

Si l'on souhaite couvrir les passagers pour la totalité de leur voyage, il est logique de ne pas accorder d'exemption pour les trajets dont certaines parties sont effectuées en dehors de l'Union, étant donné que cela aurait comme conséquence de ne plus couvrir la totalité du voyage. Cet amendement est indissociable de nombreux autres amendements, y compris ceux à l'article 2 et à toutes les dispositions de fond en matière de couverture des droits des voyageurs pour la totalité de leur voyage.

Amendement 78

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Francisco Assis, Peter Kouroumbashev, Sergio Gaetano Cofferati

Proposition de règlement

Considérant 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8) *Les dérogations ne devraient cependant pas s'appliquer aux dispositions du présent règlement qui facilitent l'utilisation des services ferroviaires par des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite. Elles ne devraient pas s'appliquer non plus en ce qui concerne les droits des personnes désireuses d'acheter un billet de train de le faire sans difficultés excessives, les dispositions relatives à la responsabilité des entreprises ferroviaires vis-à-vis des voyageurs et de leurs bagages, l'obligation des entreprises ferroviaires d'être assurées de manière adéquate, ni l'obligation qui leur incombe de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer la sûreté personnelle des voyageurs dans les gares et les trains et de gérer les risques.*

supprimé

Or. en

Amendement 79

Marie-Christine Arnautu

Proposition de règlement

Considérant 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8) Les dérogations ne devraient cependant pas s'appliquer aux dispositions du présent règlement qui facilitent l'utilisation des services ferroviaires par des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite. Elles ne

(8) Les dérogations ne devraient cependant pas s'appliquer aux dispositions du présent règlement qui facilitent l'utilisation des services ferroviaires par des personnes handicapées ou des personnes à mobilité réduite. Elles ne

devraient pas s'appliquer non plus en ce qui concerne les droits des personnes désireuses d'acheter un billet de train de le faire sans difficultés excessives, les dispositions relatives à la responsabilité des entreprises ferroviaires vis-à-vis des voyageurs et de leurs bagages, l'obligation des entreprises ferroviaires d'être assurées de manière adéquate, *ni* l'obligation qui leur incombe de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer la sûreté personnelle des voyageurs dans les gares et les trains et de gérer les risques.

devraient pas s'appliquer non plus en ce qui concerne les droits des personnes désireuses d'acheter un billet de train de le faire sans difficultés excessives, les dispositions relatives à la responsabilité des entreprises ferroviaires vis-à-vis des voyageurs et de leurs bagages, l'obligation des entreprises ferroviaires d'être assurées de manière adéquate. ***De même, elles ne devraient pas s'appliquer en ce qui concerne*** l'obligation qui leur incombe de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer la sûreté personnelle des voyageurs dans les gares et les trains, ***de prévenir les actes délictueux ou criminels, d'empêcher les incivilités qui menacent la tranquillité des passagers*** et de gérer les risques.

Or. fr

Amendement 80
Claudia Schmidt

Proposition de règlement
Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service avant et ***pendant*** le voyage. Dans la mesure du possible, les entreprises ferroviaires ***et*** les vendeurs de billets devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais. Ces informations devraient être fournies dans des formats accessibles aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite.

Amendement

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service ***ainsi que toutes les possibilités disponibles pour effectuer un voyage ferroviaire optimal unique*** avant, ***pendant*** et ***après*** le voyage. Dans la mesure du possible, ***tous*** les vendeurs de billets, ***aussi bien ceux qui appartiennent aux*** entreprises ferroviaires ***que*** les vendeurs de billets ***tiers indépendants***, devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais, ***en se servant des données fournies par les entreprises ferroviaires et les entreprises chargées des infrastructures***. Ces informations devraient être fournies dans des formats

accessibles aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite. **Les entreprises ferroviaires devraient mettre les vendeurs de billets en position de fournir toutes les informations pertinentes aux passagers.**

Or. en

Justification

Les passagers devraient avoir accès aux mêmes données ferroviaires essentielles, quel que soit le vendeur de billets auquel ils s'adressent, que ce soit en ligne ou hors ligne, qu'il s'agisse d'une filiale ou d'un service d'une entreprise ferroviaire ou d'une organisation indépendante tierce. Les vendeurs de billets ne peuvent fournir les informations demandées que si les entreprises ferroviaires les leur ont divulguées. Cet amendement est indissociable de la révision proposée par la Commission à l'article 9 (Informations sur les voyages).

Amendement 81

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Karoline Graswander-Hainz, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Virginie Rozière, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Marc Tarabella

Proposition de règlement

Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant **le service avant et pendant le voyage. Dans la mesure du possible, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais.** Ces informations devraient être fournies dans des formats accessibles aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite.

Amendement

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant **ces services et des sujets liés avant et pendant le voyage.** Ces informations devraient être fournies dans des formats accessibles aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite.

Or. en

Justification

On pourrait selon toute évidence avoir besoin d'informations complémentaires qui ne touchent pas directement au service lui-même mais plutôt au réseau ferroviaire d'un pays en

général en cas de perturbations généralisées des transports. Cet amendement s'impose pour des raisons impérieuses liées à la cohérence interne du texte.

Amendement 82

Tania González Peñas

Proposition de règlement

Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service avant et pendant le voyage. Dans la mesure du possible, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais. Ces informations devraient être fournies dans des formats accessibles aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite.

Amendement

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service avant et pendant le voyage. Dans la mesure du possible, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais. Ces informations devraient être fournies, ***en tout état de cause, au minimum au début du voyage et*** dans des formats accessibles aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite.

Or. es

Amendement 83

Georg Mayer

Proposition de règlement

Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service avant et pendant le voyage. Dans la mesure du possible, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais. Ces informations devraient être fournies dans des formats accessibles aux personnes handicapées ***ou***

Amendement

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service avant et pendant le voyage. Dans la mesure du possible, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais. Ces informations devraient être fournies dans des formats accessibles aux personnes handicapées, aux

aux personnes à mobilité réduite.

personnes à mobilité réduite *et aux personnes se déplaçant avec des enfants en bas âge et des poussettes.*

Or. de

Amendement 84
Dieter-Lebrecht Koch

Proposition de règlement
Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service avant et pendant le voyage. Dans la mesure du possible, les entreprises ferroviaires *et les vendeurs de billets* devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais. Ces informations devraient être fournies dans des formats accessibles aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite.

Amendement

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations *en temps réel* concernant le service avant et pendant le voyage. Dans la mesure du possible, les entreprises ferroviaires devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais. Ces informations devraient être fournies dans des formats accessibles aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite.

Or. de

Justification

Si ce sont les vendeurs de billets qui doivent fournir les informations concernant la réservation, ce sont les transporteurs qui doivent informer les voyageurs concernant le service avant et pendant le voyage.

Amendement 85
Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Pavel Telička, Lucy Anderson

Proposition de règlement
Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service avant

Amendement

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service avant,

et *pendant* le voyage. ***Dans la mesure du possible***, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais. Ces informations devraient être fournies dans des formats accessibles aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite.

pendant et *après* le voyage. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais. Ces informations devraient être fournies dans des formats accessibles aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite.

Or. en

Justification

Les droits des voyageurs ne devraient pas s'arrêter à l'arrivée d'un voyage, en particulier en cas de retard ou d'annulation si une assistance est nécessaire par exemple. En outre, dans l'esprit des ajouts à l'article 16 sur le remboursement et le réacheminement et à l'article 28 sur les plaintes, lorsque le voyageur dispose par exemple de 6 mois pour déposer une plainte, celui-ci peut avoir besoin de recevoir des informations également après le voyage.

Amendement 86

Michael Cramer, Karima Delli, Keith Taylor, Julia Reda

Proposition de règlement

Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service avant et pendant le voyage. ***Dans la mesure du possible***, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais. Ces informations devraient être fournies dans des formats accessibles aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite.

Amendement

(9) Les droits des usagers des services ferroviaires comprennent la réception d'informations concernant le service avant et pendant le voyage. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient fournir ces informations à l'avance et dans les meilleurs délais. Ces informations devraient être fournies dans des formats accessibles aux personnes handicapées ou aux personnes à mobilité réduite.

Or. en

Amendement 87

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Marek Plura

Proposition de règlement
Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) L'accès à l'ensemble des tarifs et des données opérationnelles en temps réel à des conditions viables et non discriminatoires rend le voyage en chemin de fer plus accessible aux nouveaux clients et leur offre un éventail plus large de possibilités de voyage et de tarifs parmi lesquels choisir. Les entreprises ferroviaires devraient fournir aux vendeurs de billets leurs données opérationnelles et en matière de tarifs pour faciliter les voyages en train. Il convient de déployer des efforts pour permettre aux passagers de réserver un billet direct et un voyage ferroviaire optimal unique.

Or. en

Justification

L'accès aux tarifs et données en temps réel permettra aux passagers de faire un choix éclairé; il est donc essentiel pour garantir la transparence des services du réseau ferroviaire. Ce nouvel amendement est indissociable de l'article 4, paragraphe 10, qui fait partie de la refonte.

Amendement 88
Mark Demesmaeker, Anneleen Van Bossuyt

Proposition de règlement
Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) La promotion du transport multimodal de passagers permettra d'atteindre les objectifs en matière de climat. Dès lors, les entreprises ferroviaires doivent également afficher les combinaisons avec d'autres modes de transport pour que les voyageurs en aient connaissance avant de réserver leur

voyage.

Or. xm

Justification

Cet amendement est indissociable des articles 9 et 14.

Amendement 89

Elissavet Vozemberg-Vrionidi

Proposition de règlement

Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11 bis) *Lorsqu'aucun dispositif de vente de titres de transport n'est disponible dans la gare, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite doivent également pouvoir acheter un billet lors de l'embarquement dans le train. Cette possibilité ne doit entraîner aucun supplément de prix et le personnel de l'entreprise ferroviaire ne doit pas exiger la preuve du handicap.*

Or. el

Justification

De nombreux handicaps ne sont pas visibles et les personnes handicapées sont souvent discriminées lorsque les autres refusent de croire qu'elles ont un handicap. Pour les voyageurs handicapés, il convient d'éviter d'exiger la preuve du handicap.

Amendement 90

Marie-Christine Arnautu

Proposition de règlement

Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12) En ce qui concerne la vente de billets pour le transport de voyageurs, les

(12) En ce qui concerne la vente de billets pour le transport de voyageurs, les

États membres devraient prendre toutes les mesures qui s'imposent pour interdire la discrimination sur le fondement de la nationalité ou de la résidence, que le voyageur en question soit ou non présent, de manière temporaire ou permanente, dans un autre État membre. Ces mesures devraient couvrir toutes les formes dissimulées de discrimination qui sont susceptibles de produire le même effet par suite de l'application d'autres critères, tels que la résidence ou l'emplacement physique ou numérique. Étant donné que les plateformes en ligne qui vendent des billets de transport de voyageurs se multiplient, les États membres devraient veiller en particulier à ce qu'aucune discrimination ne se produise lors de l'accès à des interfaces en ligne ou de l'achat de billets. Il convient cependant de ne pas exclure automatiquement les régimes tarifaires comportant des tarifs sociaux, à condition qu'ils soient proportionnés et *indépendants de la nationalité des personnes concernées*.

États membres devraient prendre toutes les mesures qui s'imposent pour interdire la discrimination sur le fondement de la nationalité ou de la résidence, que le voyageur en question soit ou non présent, de manière temporaire ou permanente, dans un autre État membre, *à moins que celui-ci ne soit en situation irrégulière ou sous le coup d'une interdiction de circuler librement justifiée par la nécessité de protéger l'ordre public*. Ces mesures devraient couvrir toutes les formes dissimulées de discrimination qui sont susceptibles de produire le même effet par suite de l'application d'autres critères, tels que la résidence ou l'emplacement physique ou numérique. Étant donné que les plateformes en ligne qui vendent des billets de transport de voyageurs se multiplient, les États membres devraient veiller en particulier à ce qu'aucune discrimination ne se produise lors de l'accès à des interfaces en ligne ou de l'achat de billets. Il convient cependant de ne pas exclure automatiquement les régimes tarifaires comportant des tarifs sociaux, à condition qu'ils soient proportionnés et *qu'ils ne s'appliquent pas à des étrangers illégaux au regard des lois nationales en vigueur*.

Or. fr

Justification

Le règlement européen ne doit pas empêcher les autorités nationales compétentes de prendre des mesures visant à restreindre la liberté de circuler des personnes qui sont en situation irrégulière ou qui représentent un risque avéré pour l'ordre public. Par ailleurs, il importe que l'accès à des tarifs préférentiels puisse, à la discrétion des États membres, s'appliquer sur des critères nationaux. Enfin, il convient que les clandestins, qui de fait ne respectent pas la loi, soient écartés de tels dispositifs

Amendement 91

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Merja Kyllönen, Virginie Rozière, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein

Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) En ce qui concerne la vente de billets pour le transport de voyageurs, les États membres devraient prendre toutes les mesures qui s'imposent pour interdire la discrimination sur le fondement de la nationalité ou de la résidence, que le voyageur en question soit ou non présent, de manière temporaire ou permanente, dans un autre État membre. Ces mesures devraient couvrir toutes les formes dissimulées de discrimination qui sont susceptibles de produire le même effet par suite de l'application d'autres critères, tels que la résidence ou l'emplacement physique ou numérique. Étant donné que les plateformes en ligne qui vendent des billets de transport de voyageurs se multiplient, les États membres devraient veiller en particulier à ce qu'aucune discrimination ne se produise lors de l'accès à des interfaces en ligne ou de l'achat de billets. Il convient cependant de ne pas exclure **automatiquement** les régimes tarifaires comportant des tarifs sociaux, à condition qu'ils soient **proportionnés et** indépendants de la nationalité des personnes concernées.

Amendement

(12) En ce qui concerne la vente de billets pour le transport de voyageurs, les États membres devraient prendre toutes les mesures qui s'imposent pour interdire la discrimination sur le fondement de la nationalité ou de la résidence, que le voyageur en question soit ou non présent, de manière temporaire ou permanente, dans un autre État membre. Ces mesures devraient couvrir toutes les formes dissimulées de discrimination qui sont susceptibles de produire le même effet par suite de l'application d'autres critères, tels que la résidence ou l'emplacement physique ou numérique. Étant donné que les plateformes en ligne qui vendent des billets de transport de voyageurs se multiplient, les États membres devraient veiller en particulier à ce qu'aucune discrimination ne se produise lors de l'accès à des interfaces en ligne ou de l'achat de billets. Il convient cependant de ne pas exclure les régimes tarifaires comportant des tarifs sociaux, à condition qu'ils soient indépendants de la nationalité des personnes concernées.

Or. en

Amendement 92
Michael Cramer, Karima Delli, Julia Reda

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des

Amendement

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des

répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient *dans toute la mesure du possible* faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, en *permettant notamment* le transport de vélos à bord *des* trains.

répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, *notamment en fournissant des postes à bicyclette obligatoires pour* le transport de vélos *assemblés* à bord *de tous les types de* trains *de voyageurs, y compris ceux à grand vitesse, à longue distance et transfrontaliers.*

Or. en

Amendement 93 **Renaud Muselier**

Proposition de règlement **Considérant 13**

Texte proposé par la Commission

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient dans toute la mesure du possible faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, en permettant notamment le transport de vélos à bord *des* trains.

Amendement

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient dans toute la mesure du possible faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, en permettant notamment le transport de vélos *assemblés dans des espaces réservés à cet effet* à bord *de tous les types de* trains, *y compris ceux à grande vitesse, à longue distance, transfrontalier et locaux. D'ici 2024, tout le matériel roulant ferroviaire neuf devrait disposer au moins d'un espace pour le transport de vélos.*

Justification

Ce règlement devrait encourager le report modal vers des moyens de transports plus doux afin de répondre aux objectifs environnementaux de l'Union européenne. À cet égard, une meilleure intégration des vélos dans le réseau ferroviaire européen est nécessaire pour répondre à ces objectifs.

Amendement 94

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Pavel Telička

Proposition de règlement**Considérant 13***Texte proposé par la Commission*

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient dans toute la mesure du possible faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, en permettant notamment le transport de vélos à bord des trains.

Amendement

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient dans toute la mesure du possible faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, en permettant notamment le transport de vélos à bord des trains. ***Le transport de vélos peut être refusé pour des raisons de sécurité et de bon fonctionnement des services ferroviaires.***

Or. en

Justification

Le transport de vélos ne saurait nuire à la sécurité et au bon fonctionnement des services ferroviaires.

Amendement 95

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Merja Kyllönen, Virginie Rozière, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Marc Tarabella, Julia Reda

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient dans toute la mesure du possible faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, en permettant notamment le transport de vélos à bord des *trains*.

Amendement

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient dans toute la mesure du possible faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, en permettant notamment le transport de vélos à bord *de tous types de trains, y compris dans le cadre des services longue distance et des voyages transfrontaliers, et en fournissant une capacité adéquate pour ce faire*.

Or. en

Amendement 96
Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient *dans*

Amendement

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient *si*

*toute la mesure du possible faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, **en permettant notamment le transport de vélos à bord des trains.***

possible faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, **dans le respect des exigences opérationnelles et de sécurité.**

Or. en

Amendement 97
Georges Bach

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient dans toute la mesure du possible faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, **en permettant** notamment le transport de vélos à bord des trains.

Amendement

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient dans toute la mesure du possible faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, **en fournissant** notamment **la capacité adéquate pour** le transport de vélos à bord des trains.

Or. en

Amendement 98
Tania González Peñas

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur

Amendement

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur

du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient ***dans toute la mesure du possible*** faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, en permettant ***notamment*** le transport de vélos à bord des trains.

du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, en permettant le transport de vélos à bord des trains, ***en fournissant les informations adéquates et en mettant à disposition des espaces à cet effet.***

Or. es

Amendement 99

István Ujhelyi, Merja Kyllönen, Inés Ayala Sender

Proposition de règlement Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient ***dans toute la mesure du possible*** faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, en ***permettant*** notamment le transport de vélos à bord des trains.

Amendement

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, en ***fournissant*** notamment ***la capacité adéquate pour*** le transport de vélos à bord des trains.

Or. en

Amendement 100

Janusz Zemke

Proposition de règlement

Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient ***dans toute la mesure du possible*** faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, ***en permettant notamment le transport de vélos à bord des trains***.

Amendement

(13) La popularité croissante du cyclisme à travers l'Union a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient ***si possible*** faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires, ***dans le respect des exigences opérationnelles et de sécurité***.

Or. en

Justification

Il importe que les entreprises ferroviaires aient la possibilité de refuser ou de limiter le transport de vélos pour des raisons opérationnelles et de sécurité.

Amendement 101

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička, Gesine Meissner

Proposition de règlement

Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Les entreprises ferroviaires devraient faciliter le transfert des voyageurs ferroviaires d'un opérateur à l'autre par la fourniture de billets directs, ***dans la mesure du possible***.

Amendement

(14) Les entreprises ferroviaires devraient faciliter le transfert des voyageurs ferroviaires d'un opérateur à l'autre par la fourniture de billets directs. ***Les billets directs devraient en particulier être envisagés lorsque, d'après les horaires connus au moment de l'achat du billet, le passager a le temps de passer d'un service à un autre.***

Or. en

Justification

Les droits d'un voyageur ne devraient pas cesser lorsqu'il passe d'un train à un autre. Si un voyageur a le temps de passer d'un service ferroviaire à un autre, on devrait estimer que le voyageur est en possession d'un billet direct. Ceci est conforme à la proposition de la Commission à l'article 10, paragraphe 1, lorsqu'elle demande que les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets déploient tous les efforts possibles pour proposer des billets directs, y compris lorsqu'un voyageur a un changement, même pour un voyage impliquant plusieurs entreprises ferroviaires.

Amendement 102 **Claudia Schmidt**

Proposition de règlement **Considérant 14**

Texte proposé par la Commission

(14) Les entreprises ferroviaires devraient faciliter le transfert des voyageurs ferroviaires d'un opérateur à l'autre par la fourniture de billets **directs**, **dans la mesure du possible**.

Amendement

(14) Les entreprises ferroviaires devraient **fournir des données en vue de** faciliter le transfert des voyageurs ferroviaires d'un opérateur à l'autre par la fourniture de **données permettant aux vendeurs de billets de proposer et de vendre des voyages ferroviaires optimaux uniques**.

Or. en

Justification

La numérisation permet déjà de connecter plusieurs services ferroviaires successifs fournis par une ou plusieurs entreprises ferroviaires pour proposer le voyage optimal (par exemple le moins cher ou le plus rapide) entre deux gares, qu'il y ait un seul billet ou plusieurs billets distincts pour le voyage en question. Cet amendement est indissociable de la révision proposée par la Commission à l'article 9 (Informations sur les voyages).

Amendement 103

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Biljana Borzan, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Virginie Rozière, Merja Kyllönen, Marc Tarabella

Proposition de règlement **Considérant 14**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14) Les entreprises ferroviaires devraient faciliter le transfert des voyageurs ferroviaires d'un opérateur à l'autre par la fourniture de billets directs, ***dans la mesure du possible.***

(14) Les entreprises ferroviaires devraient faciliter le transfert des voyageurs ferroviaires d'un opérateur à l'autre par la fourniture de billets directs. ***À cet égard, elles devraient également coopérer avec les vendeurs de billets proposant des voyages combinés.***

Or. en

Justification

L'analyse d'impact a confirmé que les billets directs étaient peu disponibles et le texte de la Commission a été modifié pour en tenir compte. Cet amendement est indissociable des dispositions du chapitre II. Les billets directs offrent la solution la plus simple aux problèmes rencontrés par les passagers effectuant un voyage impliquant de multiples opérateurs étant donné qu'ils seraient alors couverts par un seul et même contrat pour toute la durée de leur voyage. En coopérant avec les vendeurs, les entreprises peuvent fournir aux voyageurs les informations les plus précises sur les possibilités de voyage combiné.

Amendement 104
Renaud Muselier

Proposition de règlement
Considérant 14

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14) Les entreprises ferroviaires devraient faciliter le transfert des voyageurs ferroviaires d'un opérateur à l'autre par la fourniture de billets directs, ***dans la mesure du possible.***

(14) Les entreprises ferroviaires devraient faciliter le transfert des voyageurs ferroviaires d'un opérateur à l'autre par la fourniture de billets directs.

Or. fr

Justification

Ce règlement devrait encourager la vente de billets directs afin de garantir une protection élevée des passagers européens. Cet amendement est nécessaire afin d'apporter de la précision aux modifications proposées par la Commission à l'article 10, paragraphe 1 du présent règlement.

Amendement 105
Dieter-Lebrecht Koch

Proposition de règlement
Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Les entreprises ferroviaires devraient faciliter le transfert des voyageurs ferroviaires d'un opérateur à l'autre par la fourniture de billets directs, *dans la mesure du possible.*

Amendement

(14) Les entreprises ferroviaires devraient faciliter le transfert des voyageurs ferroviaires d'un opérateur à l'autre par la fourniture de billets directs.

Or. de

Justification

Des modifications étant apportées à l'article 10, paragraphe 1, en ce qui concerne les billets directs, il y a lieu de modifier également le considérant correspondant. Les billets directs doivent être la règle et non l'exception.

Amendement 106
Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Proposition de règlement
Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) À la lumière de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et afin de donner aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite la possibilité de voyager par chemin de fer dans des conditions comparables à celles des autres citoyens, il convient d'établir des règles de non-discrimination et d'assistance au cours de leur voyage. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que les personnes handicapées et les personnes à

Amendement

(15) À la lumière de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et afin de donner aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite la possibilité de voyager par chemin de fer dans des conditions comparables à celles des autres citoyens, il convient d'établir des règles de non-discrimination et d'assistance au cours de leur voyage. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que les personnes handicapées et les personnes à

mobilité réduite reçoivent des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord. Afin de communiquer le mieux possible les informations concernant les retards aux personnes souffrant de handicaps sensoriels, il conviendrait de recourir à des systèmes audio et visuels, en tant que de besoin. **Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient avoir la possibilité** d'acheter leur billet à bord des trains **sans supplément de prix**. Le personnel devrait être correctement formé pour répondre aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, notamment lorsqu'il leur porte assistance. Pour garantir des conditions de voyage égales, il convient de fournir à ces personnes une assistance dans les gares et à bord des trains à tout moment lorsque les trains circulent et pas seulement à certains moments de la journée.

mobilité réduite reçoivent des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord. Afin de communiquer le mieux possible les informations concernant les retards aux personnes souffrant de handicaps sensoriels, il conviendrait de recourir à des systèmes audio et visuels, en tant que de besoin. **Si le guichet de vente est fermé et qu'aucune structure de vente de billets n'est disponible dans la gare, il est permis aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite d'acheter leur billet à bord des trains. Elles ne devraient pas avoir à payer de supplément pour cela.** Le personnel devrait être correctement formé pour répondre aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, notamment lorsqu'il leur porte assistance. Pour garantir des conditions de voyage égales, il convient de fournir à ces personnes une assistance dans les gares et à bord des trains à tout moment lorsque les trains circulent et pas seulement à certains moments de la journée.

Or. en

Justification

Cette précision est nécessaire pour clarifier l'article 10.

Amendement 107 **Tania González Peñas**

Proposition de règlement **Considérant 15**

Texte proposé par la Commission

(15) À la lumière de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et afin de donner aux personnes handicapées et aux

Amendement

(15) À la lumière de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et afin de donner aux personnes handicapées et aux

personnes à mobilité réduite la possibilité de voyager par chemin de fer dans des conditions comparables à celles des autres citoyens, il convient d'établir des règles de non-discrimination et d'assistance au cours de leur voyage. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite reçoivent des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord. ***Afin de communiquer le mieux possible les informations concernant les retards aux personnes souffrant de handicaps sensoriels, il conviendrait de recourir à des systèmes audio et visuels, en tant que de besoin.*** Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient avoir la possibilité d'acheter leur billet à bord des trains sans supplément de prix. Le personnel devrait être correctement formé pour répondre aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, notamment lorsqu'il leur porte assistance. Pour garantir des conditions de voyage égales, il convient de fournir à ces personnes une assistance dans les gares et à bord des trains à tout moment lorsque les trains circulent et pas seulement à certains moments de la journée.

personnes à mobilité réduite la possibilité de voyager par chemin de fer dans des conditions comparables à celles des autres citoyens, il convient d'établir des règles de non-discrimination et d'assistance au cours de leur voyage. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite reçoivent des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord ***ainsi que sur les retards ou les modifications des horaires de départ et d'arrivée, au moyen de systèmes audio et visuels qui répondent à la langue de lecture ou d'audition et soient aisément compréhensibles, y compris, comme canal d'information, les applications pour les appareils mobiles.*** Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient avoir la possibilité d'acheter leur billet à bord des trains sans supplément de prix. Le personnel devrait être correctement formé pour répondre aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, notamment lorsqu'il leur porte assistance. Pour garantir des conditions de voyage égales, il convient de fournir à ces personnes une assistance dans les gares et à bord des trains à tout moment lorsque les trains circulent et pas seulement à certains moments de la journée.

Or. es

Justification

La convention prévoit l'intégration de tous les instruments favorables à ses objectifs. Dans le présent contexte, il est essentiel de favoriser l'accessibilité cognitive. Si les personnes parviennent à accéder de manière simple et adaptée à toutes les informations pertinentes, elles seront capables de prendre leurs propres décisions et de réduire leurs besoins d'assistance. C'est particulièrement utile pour les groupes tels que les personnes présentant

des déficiences intellectuelles, des difficultés de langage ou un faible niveau d'alphabétisation. Il est donc indispensable, à notre avis, d'encourager le recours aux avancées scientifiques et aux technologies de l'information dans ce domaine également étant donné, notamment, le niveau élevé de pénétration des technologies de l'internet mobile dans l'Union, qui a doublé en dix ans et atteindra 75 % de l'accès global à l'internet en 2019.

Amendement 108
Renaud Muselier

Proposition de règlement
Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) À la lumière de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et afin de donner aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite la possibilité de voyager par chemin de fer dans des conditions comparables à celles des autres citoyens, il convient d'établir des règles de non-discrimination et d'assistance au cours de leur voyage. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite reçoivent des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord. Afin de communiquer le mieux possible les informations concernant les retards aux personnes souffrant de handicaps sensoriels, il conviendrait de recourir à des systèmes audio et visuels, en tant que de besoin. Les **personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite** devraient avoir la possibilité d'acheter leur billet à bord des trains sans supplément de prix. Le personnel devrait être correctement formé pour répondre aux besoins des personnes

Amendement

(15) À la lumière de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et afin de donner aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite la possibilité de voyager par chemin de fer dans des conditions comparables à celles des autres citoyens, il convient d'établir des règles de non-discrimination et d'assistance au cours de leur voyage. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite reçoivent des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord. Afin de communiquer le mieux possible les informations concernant les retards aux personnes souffrant de handicaps sensoriels, il conviendrait de recourir à des systèmes audio et visuels, en tant que de besoin. Les **passagers** devraient avoir la possibilité d'acheter leur billet à bord des trains sans supplément de prix **lorsqu'il n'existe aucun autre moyen d'acheter des billets à l'avance**. Le personnel devrait être correctement formé pour répondre aux

handicapées et des personnes à mobilité réduite, notamment lorsqu'il leur porte assistance. Pour garantir des conditions de voyage égales, il convient de fournir à ces personnes une assistance dans les gares et à bord des trains *à tout moment lorsque les trains circulent* et pas seulement à certains moments de la journée.

besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, notamment lorsqu'il leur porte assistance. Pour garantir des conditions de voyage égales, il convient de fournir à ces personnes *gratuitement* une assistance dans les gares et à bord des trains *durant l'horaire de fonctionnement des services ferroviaires* et pas seulement à certains moments de la journée.

Or. fr

Justification

Les personnes handicapées et à mobilité réduite devraient jouir des mêmes droits que tous les passagers du réseau ferroviaire européen. Ce règlement devrait ainsi faciliter leur accessibilité au réseau ferroviaire. L'amendement est nécessaire pour rendre les modifications apportées au chapitre V cohérentes.

Amendement 109

Ádám Kósa, Andor Deli

Proposition de règlement

Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) À la lumière de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et afin de donner aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite la possibilité de voyager par chemin de fer dans des conditions comparables à celles des autres citoyens, il convient d'établir des règles de non-discrimination et d'assistance au cours de leur voyage. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite reçoivent des informations

Amendement

(15) À la lumière de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et afin de donner aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite la possibilité de voyager par chemin de fer dans des conditions comparables à celles des autres citoyens, il convient d'établir des règles de non-discrimination et d'assistance au cours de leur voyage. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite reçoivent des informations

sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord. Afin de communiquer le mieux possible les informations concernant les retards aux personnes souffrant de handicaps sensoriels, il conviendrait de recourir à des systèmes audio et visuels, en tant que de besoin. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient avoir la possibilité d'acheter leur billet à bord des trains sans supplément de prix. Le personnel devrait être correctement formé pour répondre aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, notamment lorsqu'il leur porte assistance. Pour garantir des conditions de voyage égales, il convient de fournir à ces personnes une assistance dans les gares et à bord des trains à tout moment lorsque les trains circulent et pas seulement à certains moments de la journée.

accessibles sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord. Afin de communiquer le mieux possible les informations concernant les retards aux personnes souffrant de handicaps sensoriels, il conviendrait de recourir à des systèmes audio et visuels *appropriés qu'elles peuvent comprendre*, en tant que de besoin. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient avoir la possibilité d'acheter leur billet à bord des trains sans supplément de prix. Le personnel devrait être correctement formé pour répondre aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, notamment lorsqu'il leur porte assistance. Pour garantir des conditions de voyage égales, il convient de fournir à ces personnes une assistance dans les gares et à bord des trains à tout moment lorsque les trains circulent et pas seulement à certains moments de la journée.

Or. hu

Amendement 110
Markus Ferber

Proposition de règlement
Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) À la lumière de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et afin de donner aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite la possibilité de voyager par chemin de fer dans des conditions comparables à celles des autres citoyens, il convient d'établir des règles de non-discrimination et d'assistance au cours de leur voyage. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre

Amendement

(15) À la lumière de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et afin de donner aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite la possibilité de voyager par chemin de fer dans des conditions comparables à celles des autres citoyens, il convient d'établir des règles de non-discrimination et d'assistance au cours de leur voyage. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre

facteur, ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite reçoivent des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord. Afin de communiquer le mieux possible les informations concernant les retards aux personnes souffrant de handicaps sensoriels, il conviendrait de recourir à des systèmes audio et visuels, en tant que de besoin. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient avoir la possibilité d'acheter leur billet à bord des trains sans supplément de prix. Le personnel devrait être correctement formé pour répondre aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, notamment lorsqu'il leur porte assistance. Pour garantir des conditions de voyage égales, il convient de fournir à ces personnes une assistance dans les gares et à bord des trains à tout moment lorsque les trains circulent *et pas seulement à certains moments de la journée*.

facteur, ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation et à la non-discrimination. Entre autres, il y a lieu de veiller en particulier à ce que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite reçoivent des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord. Afin de communiquer le mieux possible les informations concernant les retards aux personnes souffrant de handicaps sensoriels, il conviendrait de recourir à des systèmes audio et visuels, en tant que de besoin. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite devraient avoir la possibilité d'acheter leur billet à bord des trains sans supplément de prix. Le personnel devrait être correctement formé pour répondre aux besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite, notamment lorsqu'il leur porte assistance. Pour garantir des conditions de voyage égales, il convient de fournir à ces personnes une assistance dans les gares et à bord des trains *dans la mesure du possible* à tout moment lorsque les trains circulent.

Or. de

Justification

Dans les petites gares régionales, notamment, il est impossible, aussi bien en termes de personnel que sur le plan technique, de fournir une assistance 24 heures sur 24. Pour des raisons de compétitivité, les trains disposent de moins en moins de personnel.

Amendement 111

Mark Demesmaeker, Helga Stevens, Jana Žitňanská, Peter van Dalen

Proposition de règlement

Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 bis)

Le coût d'un appel

téléphonique pour réserver une assistance ne devrait jamais dépasser le tarif d'appel local normal, sans quoi il constitue un coût supplémentaire pour les personnes handicapées, d'après le point 5.4 des orientations interprétatives de la Commission.

Or. en

Justification

Cet amendement est directement lié au considérant 15 ainsi qu'aux articles 22 et 24.

Amendement 112

Rosa Estaràs Ferragut, Luis de Grandes Pascual

Proposition de règlement

Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 bis) Le coût d'un appel téléphonique pour réserver une assistance ne devrait jamais dépasser le tarif d'appel local normal, sans quoi il constitue un coût supplémentaire pour les personnes handicapées, d'après le point 5.4 des orientations interprétatives de la Commission.

Or. en

Justification

Ce considérant est nécessaire pour clarifier les dispositions des articles 22 et 24. Comme l'a démontré la Commission européenne dans son rapport de 2013 sur la mise en œuvre du règlement, il n'est pas rare que les prestataires de services de transport demandent aux personnes handicapées d'utiliser une ligne d'assistance téléphonique surtaxée pour réserver une assistance, ce qui peut représenter un coût supplémentaire significatif pour les voyageurs handicapés. La réservation d'une assistance devrait être gratuite.

Amendement 113

Francisco Assis, Lucy Anderson

Proposition de règlement
Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 bis) *Les personnes à mobilité réduite sont souvent confrontées à des problèmes pour faire reconnaître leur situation en dehors de leur État membre d'origine. La preuve de l'incapacité d'une personne à mobilité réduite devrait être reconnue comme justificatif valable à des fins tarifaires dans tous les États membres.*

Or. en

Justification

Cet amendement est justifié par la nécessité d'introduire au chapitre V l'exigence selon laquelle les certificats d'incapacité délivrés par tout État membre doivent être valables dans toute l'Union. Cet amendement est nécessaire car indissociable des conditions d'accès et des droits des usagers handicapés et des usagers à mobilité réduite ainsi que d'autres modifications apportées par la Commission à l'article 20.

Amendement 114
Dominique Riquet

Proposition de règlement
Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 bis) *Les personnes souffrant de handicaps sensoriels devraient également pouvoir bénéficier d'une assistance suffisante pour pouvoir rejoindre leur wagon et identifier leur place.*

Or. fr

Justification

Trop souvent, seuls les handicaps moteurs sont pris en compte dans les dispositifs mis en place par les gares et les compagnies ferroviaires. De ce fait, les personnes souffrant de handicaps sensoriels se retrouvent livrées à elles-mêmes et ne peuvent compter que sur la sollicitude d'autres voyageurs.

Amendement 115
Francisco Assis, Lucy Anderson

Proposition de règlement
Considérant 15 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 ter) *L'accessibilité des transports ferroviaires aux personnes à mobilité réduite devrait être progressivement garantie dans tous les types de trains. Même dans le cas de services ferroviaires qui sont déjà accessibles, les conditions de transport devraient être améliorées de façon significative, étant donné que le nombre de sièges disponibles pour les personnes à mobilité réduite représente souvent moins de 1 % du nombre total de sièges, ce qui est très insuffisant et restreint la liberté de circulation.*

Or. en

Justification

Cet amendement est justifié par la nécessité d'introduire au chapitre V un pourcentage minimal de places accessibles aux personnes à mobilité réduite. Dans les trains déjà adaptés aux personnes à mobilité réduite, on constate souvent qu'ils ne disposent que d'une ou deux places accessibles. L'Union devrait fixer un nombre minimal de sièges accessibles dans chaque train. Cet amendement est nécessaire car indissociable des conditions d'accès et des droits des usagers handicapés et des usagers à mobilité réduite ainsi que d'autres modifications apportées par la Commission à l'article 20.

Amendement 116
Rosa Estaràs Ferragut, Luis de Grandes Pascual

Proposition de règlement
Considérant 15 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 ter) *Si aucune structure de vente de billets n'est disponible dans la*

gare, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite peuvent devoir acheter leur billet à bord des trains. Cet achat devrait se faire sans supplément sans qu'une «preuve de handicap» soit demandée par le personnel de l'entreprise ferroviaire.

Or. en

Justification

Ce considérant est nécessaire pour clarifier l'article 10. Beaucoup de handicaps sont en effet invisibles et de nombreuses personnes handicapées sont fréquemment victimes de discrimination du fait que d'autres ne croient pas qu'elles soient handicapées. Les voyageurs handicapés ne devraient en aucun cas avoir à prouver au personnel qu'ils sont bien handicapés.

Amendement 117

Mark Demesmaeker, Helga Stevens, Jana Žitňanská, Peter van Dalen

Proposition de règlement

Considérant 15 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 ter) Les animaux d'assistance doivent faire l'objet d'une attention particulière en cas de longs retards, d'annulations ou d'autres situations exceptionnelles, et il doit être tenu compte de leur besoin de boire, de manger ou de se dégourdir les pattes pendant un retard ou à l'arrivée après un long voyage.

Or. en

Justification

Cet amendement est directement lié à l'article 20.

Amendement 118

Jana Žitňanská, Peter van Dalen

Proposition de règlement

PE619.398v01-00

44/187

AM\1149629FR.docx

Considérant 15 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 quater) *Si le guichet de vente est fermé et qu'aucune structure de vente de billets n'est disponible dans la gare, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite peuvent devoir acheter leur billet à bord des trains. Elles ne devraient pas avoir à payer de supplément pour cela.*

Or. en

Justification

Ce considérant est nécessaire pour clarifier l'article 10 et est lié à l'amendement 8. Il est donc lié à la cohérence interne du texte.

Amendement 119

Rosa Estaràs Ferragut, Luis de Grandes Pascual

Proposition de règlement

Considérant 15 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(15 quater) *Les animaux d'assistance doivent faire l'objet d'une attention particulière en cas de longs retards, d'annulations ou d'autres situations exceptionnelles.*

Or. en

Justification

Ce considérant est nécessaire pour clarifier l'article 18. Afin qu'ils puissent fournir assistance à leur propriétaire, il est nécessaire de répondre aux besoins des animaux d'assistance. En cas de retard, il importe de veiller à ce que ces besoins continuent d'être satisfaits.

Amendement 120

Renaud Muselier

Proposition de règlement

Considérant 16

Texte proposé par la Commission

(16) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares devraient tenir compte des besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite, en se conformant **aux STI pour** les personnes à mobilité réduite. En outre, conformément aux règles de l'Union pour les marchés publics, notamment la directive 2014/20/EU du Parlement européen et du Conseil²⁶, tous les bâtiments et tout le matériel roulant devraient être rendus accessibles en éliminant progressivement les obstacles physiques et fonctionnels lors de l'acquisition de nouveau matériel ou lors de l'exécution de travaux de construction ou de rénovation majeure.

²⁶ Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

Amendement

(16) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares devraient tenir compte des besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite, en se conformant **au règlement n° 1300/2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et** les personnes à mobilité réduite. En outre, conformément aux règles de l'Union pour les marchés publics, notamment la directive 2014/20/EU du Parlement européen et du Conseil²⁶, tous les bâtiments et tout le matériel roulant devraient être rendus accessibles en éliminant progressivement les obstacles physiques et fonctionnels lors de l'acquisition de nouveau matériel ou lors de l'exécution de travaux de construction ou de rénovation majeure.

²⁶ Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

Or. fr

Justification

Le règlement devrait aussi se référer au règlement n° 1300/2014 STI PMR sur lequel sont aujourd'hui fondés les plans d'investissements du secteur afin de répondre aux exigences d'accessibilités des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Le règlement est modifié en conséquence.

Amendement 121

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička, Lucy Anderson

Proposition de règlement
Considérant 16

Texte proposé par la Commission

(16) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares devraient tenir compte des besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite, en se conformant aux STI pour les personnes à mobilité réduite. En outre, conformément aux règles de l'Union pour les marchés publics, notamment la directive 2014/20/EU du Parlement européen et du Conseil²⁶, tous les bâtiments et tout le matériel roulant devraient être rendus accessibles en éliminant progressivement les obstacles physiques et fonctionnels lors de l'acquisition de nouveau matériel ou lors de l'exécution de travaux de construction ou de rénovation majeure.

²⁶ Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

Amendement

(16) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares devraient tenir compte des besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite, en se conformant aux STI pour les personnes à mobilité réduite **et à la directive XXX pour compléter les STI**. En outre, conformément aux règles de l'Union pour les marchés publics, notamment la directive 2014/20/EU du Parlement européen et du Conseil²⁶, tous les bâtiments et tout le matériel roulant devraient être rendus accessibles en éliminant progressivement les obstacles physiques et fonctionnels lors de l'acquisition de nouveau matériel ou lors de l'exécution de travaux de construction ou de rénovation majeure.

²⁶ Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

Or. en

Justification

Lorsque les exigences en matière d'accessibilité ne sont pas couvertes par les actes relatifs aux STI, la directive XXX doit alors s'appliquer. La directive XXX vise à compléter la législation sectorielle existante de l'Union en couvrant les aspects qui ne sont pas encore couverts par la législation en question.

Amendement 122
Mark Demesmaeker, Anneleen Van Bossuyt

Proposition de règlement
Considérant 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 bis) La méthode de calcul des retards diffère d'un pays à l'autre. Une définition européenne uniforme de la ponctualité applicable dans tous les États membres de l'Union permettrait aux voyageurs de comparer les divers opérateurs entre eux et de savoir quels droits peuvent être exercés dans quelle situation. Dès lors, outre la présente refonte, la Commission européenne doit proposer une méthode de calcul des retards. Cette méthode de calcul sera ensuite appliquée de la même manière par tous les opérateurs de tous les États membres.

Or. nl

Justification

Dans un marché ferroviaire européen libéralisé, il doit être normal que les services des opérateurs ferroviaires puissent être comparés entre eux.

Amendement 123

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička, Lucy Anderson

Proposition de règlement

Considérant 17

Texte proposé par la Commission

(17) Il est souhaitable que le présent règlement crée un système d'indemnisation pour les voyageurs en cas de retard, qui soit lié à la responsabilité de l'entreprise ferroviaire, sur la même base que le système international prévu par la COTIF et en particulier les règles uniformes CIV relatives aux droits des voyageurs. En cas de retard d'un service de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires devraient offrir aux voyageurs une indemnisation correspondant à un pourcentage du prix du billet.

Amendement

(17) Il est souhaitable que le présent règlement crée un système d'indemnisation pour les voyageurs en cas de retard, qui soit lié à la responsabilité de l'entreprise ferroviaire, sur la même base que le système international prévu par la COTIF et en particulier les règles uniformes CIV relatives aux droits des voyageurs. En cas de retard d'un service de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires devraient offrir aux voyageurs une indemnisation correspondant à un pourcentage du prix du billet. ***Les taux d'indemnisation devraient tenir compte de la nécessité d'atténuer les retards et de***

réduire l'insatisfaction des voyageurs. Les voyageurs devraient pouvoir utiliser un formulaire de plainte de l'Union normalisé pour déposer une plainte dans leur propre langue de l'Union s'ils le souhaitent, formulaire qui devrait être valable au même titre que le formulaire de plainte fourni par les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les gestionnaires des gares ou les gestionnaires de l'infrastructure concernés par la procédure de plainte. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient être encouragés à mettre en place un système d'indemnisation automatique, comme un compte passager ou une carte à puce, pour demander une indemnisation en cas de retard ou d'annulation, à la fois afin d'éviter une procédure complexe et lourde au voyageur et d'accélérer le paiement de l'indemnisation.

Or. en

Justification

Les taux d'indemnisation sont à l'heure actuelle très bas et ne reflètent pas le désagrément causé au voyageur. Par ailleurs, dans de nombreux cas, les voyageurs renoncent à réclamer une indemnisation afin de s'épargner la procédure de réclamation souvent complexe, en particulier lorsqu'ils voyagent hors de leur État membre. Cet amendement permettrait de faire pencher la balance en faveur du chemin de fer lors du choix d'un mode de transport. Un formulaire de plainte de l'Union normalisé dans toutes les langues de l'Union devrait être mis à disposition des voyageurs, et il devrait être valable au même titre que le formulaire de plainte classique, comme c'est déjà le cas dans le secteur de l'aviation.

Amendement 124

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Merja Kyllönen, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein

Proposition de règlement Considérant 20

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20) En cas de retard, les voyageurs devraient se voir offrir des solutions pour poursuivre leur voyage ou être réacheminés dans des conditions de transport comparables. Les besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite devraient être pris en compte dans un tel cas.

(20) En cas de retard, les voyageurs devraient se voir offrir des solutions pour poursuivre leur voyage ou être réacheminés dans des conditions de transport comparables. Les besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite devraient *en particulier* être pris en compte dans un tel cas.

Or. en

Amendement 125

Ádám Kósa, Andor Deli

Proposition de règlement

Considérant 20

Texte proposé par la Commission

(20) En cas de retard, les voyageurs devraient se voir offrir des solutions pour poursuivre leur voyage ou être réacheminés dans des conditions de transport comparables. Les besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite devraient être pris en compte dans un tel cas.

Amendement

(20) En cas de retard, les voyageurs devraient se voir offrir des solutions pour poursuivre leur voyage ou être réacheminés dans des conditions de transport comparables. Les besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite devraient être pris en compte dans un tel cas *et les informations appropriées devraient être fournies.*

Or. hu

Amendement 126

Olga Sehnalová

Proposition de règlement

Considérant 21

Texte proposé par la Commission

(21) *Une entreprise ferroviaire ne devrait cependant pas être tenue de verser une indemnisation si elle est en mesure de prouver que le retard a résulté de conditions météorologiques difficiles ou*

Amendement

supprimé

de catastrophes naturelles majeures compromettant l'exploitation du service en toute sécurité. Un tel événement devrait avoir le caractère d'une catastrophe naturelle exceptionnelle, par opposition à des conditions météorologiques saisonnières normales, telles qu'une tempête automnale ou des inondations régulières en zone urbaine causées par des marées ou par la fonte des neiges. Les entreprises ferroviaires devraient prouver qu'elles n'auraient pu ni prévoir ni empêcher le retard même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Or. en

Amendement 127
Matthijs van Miltenburg

Proposition de règlement
Considérant 21

Texte proposé par la Commission

Amendement

(21) Une entreprise ferroviaire ne devrait cependant pas être tenue de verser une indemnisation si elle est en mesure de prouver que le retard a résulté de conditions météorologiques difficiles ou de catastrophes naturelles majeures compromettant l'exploitation du service en toute sécurité. Un tel événement devrait avoir le caractère d'une catastrophe naturelle exceptionnelle, par opposition à des conditions météorologiques saisonnières normales, telles qu'une tempête automnale ou des inondations régulières en zone urbaine causées par des marées ou par la fonte des neiges. Les entreprises ferroviaires devraient prouver qu'elles n'auraient pu ni prévoir ni empêcher le retard même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

supprimé

Amendement 128

Michael Cramer, Karima Delli, Julia Reda

Proposition de règlement

Considérant 21

Texte proposé par la Commission

(21) Une entreprise ferroviaire ne devrait cependant pas être tenue de verser une indemnisation si elle est en mesure de prouver que le retard a résulté de conditions météorologiques difficiles ou de catastrophes naturelles majeures compromettant l'exploitation du service en toute sécurité. Un tel événement devrait avoir le caractère d'une catastrophe naturelle exceptionnelle, par opposition à des conditions météorologiques saisonnières normales, telles qu'une tempête automnale ou des inondations régulières en zone urbaine causées par des marées ou par la fonte des neiges. Les entreprises ferroviaires devraient prouver qu'elles n'auraient pu ni prévoir ni empêcher le retard même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Amendement

supprimé

Amendement 129

Mark Demesmaeker, Anneleen Van Bossuyt

Proposition de règlement

Considérant 21

Texte proposé par la Commission

(21) Une entreprise ferroviaire ne devrait cependant pas être tenue de verser une indemnisation si elle est en mesure de prouver que le retard a résulté de

Amendement

(21) Une entreprise ferroviaire ne devrait cependant pas être tenue de verser une indemnisation si elle est en mesure de prouver que le retard a résulté de

conditions météorologiques difficiles ou de catastrophes naturelles majeures compromettant l'exploitation du service en toute sécurité. Un tel événement devrait avoir le caractère d'une catastrophe naturelle exceptionnelle, par opposition à des conditions météorologiques saisonnières normales, telles qu'une tempête automnale ou des inondations régulières en zone urbaine causées par des marées ou par la fonte des neiges. Les entreprises ferroviaires devraient prouver qu'elles n'auraient pu ni prévoir ni empêcher le retard même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

conditions météorologiques difficiles ou de catastrophes naturelles majeures compromettant l'exploitation du service en toute sécurité. **À cet effet, il y a lieu de tenir compte de l'incidence de ces conditions météorologiques ou de ces catastrophes naturelles majeures sur d'autres modes de transport.** Un tel événement devrait avoir le caractère d'une catastrophe naturelle exceptionnelle, par opposition à des conditions météorologiques saisonnières normales, telles qu'une tempête automnale ou des inondations régulières en zone urbaine causées par des marées ou par la fonte des neiges. Les entreprises ferroviaires devraient prouver qu'elles n'auraient pu ni prévoir ni empêcher le retard même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Or. nl

Justification

Nous proposons que, pour apprécier les conditions météorologiques ou l'état de catastrophe naturelle, l'incidence sur d'autres modes de transport soit prise en considération.

Amendement 130 **Renaud Muselier**

Proposition de règlement **Considérant 21**

Texte proposé par la Commission

(21) Une entreprise ferroviaire ne devrait cependant pas être tenue de verser une indemnisation si elle est en mesure de prouver que le retard **a résulté de conditions météorologiques difficiles** ou de **catastrophes naturelles majeures compromettant l'exploitation du service en toute sécurité. Un tel événement devrait avoir le caractère d'une catastrophe naturelle exceptionnelle, par opposition à**

Amendement

(21) Une entreprise ferroviaire ne devrait cependant pas être tenue de verser une indemnisation si elle est en mesure de prouver que le retard **résulte de mesures d'interruption** ou de **limitation du trafic imposées par les autorités publiques pour des motifs de sécurité publique, d'actes délictueux ou accidentels qui sont le fait de tiers ou d'évènements climatiques majeurs.** Les entreprises ferroviaires

des conditions météorologiques saisonnières normales, telles qu'une tempête automnale ou des inondations régulières en zone urbaine causées par des marées ou par la fonte des neiges. Les entreprises ferroviaires devraient prouver qu'elles n'auraient pu ni prévoir ni empêcher le retard même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

devraient prouver qu'elles n'auraient pu ni prévoir ni empêcher le retard même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Or. fr

Justification

Dans seulement quelques cas très spécifiques qui ont trait à la sécurité publique, les entreprises ferroviaires sont autorisées à ne pas indemniser les passagers en cas de retard. Cette exception ne prejuge pas de leurs obligations d'assistance envers les passagers.

Amendement 131

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Biljana Borzan, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Sergio Gaetano Cofferati, Marc Tarabella, Evelyne Gebhardt

Proposition de règlement

Considérant 21

Texte proposé par la Commission

(21) *Une entreprise ferroviaire ne devrait cependant pas être tenue de verser une indemnisation si elle est en mesure de prouver que le retard a résulté de conditions météorologiques difficiles ou de catastrophes naturelles majeures compromettant l'exploitation du service en toute sécurité. Un tel événement devrait avoir le caractère d'une catastrophe naturelle exceptionnelle, par opposition à des conditions météorologiques saisonnières normales, telles qu'une tempête automnale ou des inondations régulières en zone urbaine causées par des marées ou par la fonte des neiges. Les entreprises ferroviaires devraient prouver qu'elles n'auraient pu ni prévoir ni empêcher le retard même si*

Amendement

(21) *Compte tenu de la décision de la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire C-509/11^{1 bis} (ÖBB-Personenverkehr AG) et du besoin de sécurité juridique, de protection des voyageurs, d'investissements élevés continus dans le matériel roulant et les infrastructures ferroviaires et de bons plans d'urgence, une entreprise ferroviaire devrait être tenue de verser une indemnisation à un voyageur pour un retard ou une annulation dont il n'est pas responsable, quelle que soit la cause du retard ou de l'annulation en question.*

toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

*^{1 bis} Affaire C-509/11, ÖBB-
Personenverkehr AG
(ECLI:EU:C:2013:613).*

Or. en

Amendement 132
Dominique Riquet

Proposition de règlement
Considérant 21

Texte proposé par la Commission

(21) Une entreprise ferroviaire ne devrait cependant pas être tenue de verser une indemnisation si elle est en mesure de prouver que le retard a résulté *de conditions météorologiques difficiles ou* de catastrophes naturelles majeures compromettant l'exploitation du service en toute sécurité. Un tel événement devrait avoir le caractère d'une catastrophe naturelle exceptionnelle, par opposition à des conditions météorologiques saisonnières normales, telles qu'une tempête automnale ou des inondations régulières en zone urbaine causées par des marées ou par la fonte des neiges. Les entreprises ferroviaires devraient prouver qu'elles n'auraient pu ni prévoir ni empêcher le retard même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Amendement

(21) Une entreprise ferroviaire ne devrait cependant pas être tenue de verser une indemnisation si elle est en mesure de prouver que le retard a résulté de catastrophes naturelles majeures compromettant l'exploitation du service en toute sécurité. Un tel événement devrait avoir le caractère d'une catastrophe naturelle exceptionnelle, par opposition à des conditions météorologiques saisonnières normales, telles qu'une tempête automnale ou des inondations régulières en zone urbaine causées par des marées ou par la fonte des neiges. Les entreprises ferroviaires devraient prouver qu'elles n'auraient pu ni prévoir ni empêcher le retard même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

Or. fr

Amendement 133
**Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, István Ujhelyi,
Francisco Assis, John Howarth, Kostadinka Kuneva**

Proposition de règlement
Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) Le présent règlement ne devrait pas limiter le droit des entreprises ferroviaires de demander réparation à toute personne, y compris un tiers, **conformément à la législation nationale applicable.**

Amendement

(23) Le présent règlement ne devrait pas limiter le droit des entreprises ferroviaires de demander réparation **le cas échéant** à toute personne, y compris un tiers, **pour respecter leurs obligations en vertu des dispositions du présent règlement à l'égard des voyageurs.**

Or. en

Amendement 134

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička

Proposition de règlement
Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) Le présent règlement ne devrait pas limiter le droit des entreprises ferroviaires de demander réparation à toute personne, y compris un tiers, conformément à la législation nationale applicable.

Amendement

(23) Le présent règlement ne devrait pas limiter le droit des entreprises ferroviaires, **des vendeurs de billets, des gestionnaires des gares ou des gestionnaires de l'infrastructure** de demander réparation à toute personne, y compris un tiers, conformément à la législation nationale applicable.

Or. en

Justification

Ainsi qu'en dispose l'article 28, paragraphe 2, un voyageur peut déposer une plainte auprès de toute entreprise ferroviaire concernée ou de tout vendeur de billets, gestionnaire des gares ou gestionnaire de l'infrastructure concerné. C'est pourquoi les vendeurs de billets, les gestionnaires des gares ou les gestionnaires de l'infrastructure devraient eux aussi, comme l'entreprise ferroviaire, pouvoir demander réparation conformément à la législation nationale applicable.

Amendement 135

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Peter Kouroumbashev, Sergio Gaetano Cofferati

Proposition de règlement
Considérant 24

Texte proposé par la Commission

Amendement

(24) Lorsqu'un État membre dispense une entreprise ferroviaire de l'application des dispositions du présent règlement, il devrait, en consultation avec les organisations représentant les voyageurs, encourager ladite entreprise à prendre des dispositions en vue d'octroyer une compensation et une assistance lors d'une perturbation majeure d'un service ferroviaire.

supprimé

Or. en

Justification

Cet amendement est nécessaire car il est indissociable de notre autre amendement relatif aux exemptions à l'article 2. Le rapport d'application de 2013 et le rapport de 2015 sur les exemptions ont montré le recours excessif des États membres aux exemptions. Il importe que la refonte du règlement remédie à cette situation en supprimant les exemptions lorsque cela est possible et proportionné. Cet amendement s'impose pour des raisons impérieuses liées à la cohérence interne du texte révisé du chapitre I.

Amendement 136

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička

Proposition de règlement
Considérant 27

Texte proposé par la Commission

Amendement

(27) Les voyageurs ferroviaires devraient pouvoir déposer auprès de toute entreprise ferroviaire concernée une plainte relative aux droits et aux obligations prévus par le présent règlement et être en droit de recevoir une réponse dans un délai raisonnable.

(27) Les voyageurs ferroviaires devraient pouvoir déposer auprès de toute entreprise ferroviaire concernée ***ou de tout vendeur de billets, gestionnaire des gares ou gestionnaire de l'infrastructure concerné*** une plainte relative aux droits et aux obligations prévus par le présent règlement et être en droit de recevoir une

réponse dans un délai raisonnable.

Or. en

Justification

Ainsi qu'en dispose l'article 28, paragraphe 2, un voyageur peut déposer une plainte auprès de toute entreprise ferroviaire concernée ou de tout vendeur de billets, gestionnaire des gares ou gestionnaire de l'infrastructure concerné.

Amendement 137

Olga Sehnalová, Lucy Anderson

Proposition de règlement

Considérant 28

Texte proposé par la Commission

(28) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares devraient définir, mettre à la disposition du public, gérer et contrôler les normes de qualité du service pour les services ferroviaires de transport de voyageurs.

Amendement

(28) Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares devraient définir, mettre à la disposition du public, gérer et contrôler les normes de qualité du service pour les services ferroviaires de transport de voyageurs, ***y compris les normes relatives aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.***

Or. en

Justification

Cet amendement est lié au considérant 15 en ce qui concerne la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées. Les normes de qualité du service devraient aussi comprendre celles relatives aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

Amendement 138

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Biljana Borzan, Olga Sehnalová, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Virginie Rozière, Marc Tarabella

Proposition de règlement

Considérant 29

Texte proposé par la Commission

Amendement

(29) Il conviendrait, pour maintenir un niveau élevé de protection des consommateurs dans le domaine du transport ferroviaire, que les États membres soient tenus de désigner les organismes nationaux chargés de l'application pour contrôler attentivement et faire appliquer le présent règlement au niveau national. Ces organismes devraient pouvoir prendre une série de mesures d'exécution. Il conviendrait que les voyageurs puissent porter plainte auprès de ces organismes concernant des infractions présumées au présent règlement. Afin de traiter correctement ces plaintes, les organismes devraient également coopérer les uns avec les autres.

(29) Il conviendrait, pour maintenir un niveau élevé de protection des consommateurs dans le domaine du transport ferroviaire, que les États membres soient tenus de désigner les organismes nationaux chargés de l'application pour contrôler attentivement et faire appliquer le présent règlement au niveau national. Ces organismes devraient pouvoir prendre une série de mesures d'exécution *et offrir aux voyageurs la possibilité d'un règlement extrajudiciaire contraignant des litiges, conformément à la directive 2013/11/UE^{1 bis}*. Il conviendrait que les voyageurs puissent porter plainte auprès de ces organismes concernant des infractions présumées au présent règlement, *et recourir au règlement en ligne des litiges établi par le règlement (UE) n° 524/2013^{1 ter}, s'il en est convenu ainsi. Il devrait être également prévu que des plaintes puissent être déposées par des organisations représentant des groupes de voyageurs*. Afin de traiter correctement ces plaintes, les organismes devraient également coopérer les uns avec les autres, *et le règlement devrait continuer à figurer dans la liste présente à l'annexe du règlement (UE) 2017/2394^{1 quater} révisé sur la coopération en matière de protection des consommateurs. Les organismes chargés de l'application publient chaque année des rapports sur leurs sites web précisant le nombre et le type de plaintes reçues ainsi que le résultat de leurs mesures d'exécution. En outre, ces rapports sont mis à disposition sur le site internet de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.*

^{1 bis} Directive 2013/11/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relative au règlement extrajudiciaire des litiges de consommation et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2009/22/CE (JO L 165 du 18.6.2013, p. 14).

1^{er} Règlement (UE) n° 524/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif au règlement en ligne des litiges de consommation et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 et la directive 2009/22/CE (JO L 165 du 18.6.2013, p. 1).

1^{quater} Règlement (UE) 2017/2394 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 sur la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs et abrogeant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 345 du 27.12.2017, p. 1).

Or. en

Amendement 139

Nicola Caputo, Lucy Anderson, Miltiadis Kyrkos, István Ujhelyi, Theresa Griffin

Proposition de règlement Considérant 29

Texte proposé par la Commission

(29) Il conviendrait, pour maintenir un niveau élevé de protection des consommateurs dans le domaine du transport ferroviaire, que les États membres soient tenus de désigner les organismes nationaux chargés de l'application pour contrôler attentivement et faire appliquer le présent règlement au niveau national. Ces organismes devraient pouvoir prendre une série de mesures d'exécution. Il conviendrait que les voyageurs puissent porter plainte auprès de ces organismes concernant des infractions présumées au présent règlement. Afin de traiter correctement ces plaintes, les organismes devraient également coopérer les uns avec les autres.

Amendement

(29) Il conviendrait, pour maintenir un niveau élevé de protection des consommateurs dans le domaine du transport ferroviaire, que les États membres soient tenus de désigner les organismes nationaux chargés de l'application pour contrôler attentivement et faire appliquer le présent règlement au niveau national. Ces organismes devraient pouvoir prendre une série de mesures d'exécution. Il conviendrait que les voyageurs puissent porter plainte auprès de ces organismes concernant des infractions présumées au présent règlement. Afin de traiter correctement ces plaintes, les organismes devraient également coopérer les uns avec les autres. ***Les organismes chargés de l'application publient chaque année des rapports sur leurs sites web***

précisant le nombre et le type de plaintes reçues ainsi que le résultat de leurs mesures d'exécution. En outre, ces rapports sont mis à disposition sur le site internet de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

Or. en

Justification

Il y a toujours eu des préoccupations face aux vastes écarts perçus dans l'efficacité des organes chargés de l'application et au manque de transparence dans ce domaine. Il convient d'y remédier en appliquant des dispositions similaires à celles proposées à l'article 29 (sur les normes de qualité du service). Le fait de mettre cette documentation dans le domaine public devrait aider à informer les consommateurs et cette comparaison au grand jour devrait encourager les entreprises ferroviaires et les organes chargés de l'application à s'améliorer dans l'ensemble.

Amendement 140

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Virginie Rozière, Marc Tarabella

Proposition de règlement

Considérant 31

Texte proposé par la Commission

(31) Les États membres devraient déterminer les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et veiller à l'application de ces sanctions. Lesdites sanctions, qui pourraient inclure le paiement d'une indemnisation à la personne concernée, devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

Amendement

(31) Les États membres devraient déterminer les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et veiller à l'application de ces sanctions. Lesdites sanctions, qui pourraient inclure le paiement d'une indemnisation à la personne concernée, devraient être effectives, proportionnées et dissuasives ***et devraient comprendre, sans s'y limiter, une amende minimale ou un pourcentage du chiffre d'affaires annuel de l'entreprise ou de l'organisation concernée, le montant le plus élevé étant retenu.***

Or. en

Justification

L'absence d'une disposition d'exécution en bonne et due forme était l'une des principales raisons justifiant la refonte du règlement. Il est donc de la plus haute importance de veiller à ce que les sanctions soient dissuasives afin de dissuader les entreprises d'agir en dehors des dispositions du règlement. Cet amendement est également indissociable d'autres amendements en matière d'application figurant au chapitre VII, y compris ceux visant à renforcer les capacités et l'efficacité des organes chargés de l'application et à aider les voyageurs à déposer plainte.

Amendement 141

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth

Proposition de règlement

Article 1 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 Objet

1 Objet *et objectifs*

Or. en

Justification

Le règlement a fait l'objet d'une refonte tendant à trouver un équilibre entre le renforcement des droits des voyageurs ferroviaires et la prise en compte de l'intérêt public en général à soutenir le rail en tant que mode de transport. Les objectifs sont exposés dans cet article et devraient donc être mentionnés dans le titre, ceci étant indissociable d'autres amendements dans le texte. C'est également une question de bonne pratique rédactionnelle juridique.

Amendement 142

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Biljana Borzan, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Virginie Rozière, Merja Kyllönen, Marc Tarabella, Julia Reda

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le présent règlement établit des règles applicables au transport ferroviaire en ce qui concerne:

Le présent règlement établit des règles applicables au transport ferroviaire *afin de prévoir la protection efficace des voyageurs et d'encourager le voyage en*

train en ce qui concerne:

Or. en

Amendement 143

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point -a (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-a) les informations minimales que les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets doivent fournir aux voyageurs, y compris la conclusion de contrats de transport et la délivrance de billets, comme en dispose l'annexe II, parties I et II;

Or. en

Justification

La principale intention de la proposition de la Commission est de renforcer l'obligation de fourniture d'informations aux voyageurs, y compris les informations sur les droits qu'entraîne pour les voyageurs l'achat de billets.

Amendement 144

Marie-Christine Arnautu

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) la non-discrimination entre les voyageurs pour ce qui est des conditions de transport;

a) la non-discrimination entre les voyageurs pour ce qui est des conditions de transport ***dans la mesure où ceux-ci respectent les lois en vigueur et/ou ne représentent pas une menace pour l'ordre public;***

Or. fr

Amendement 145

Jens Rohde, Dominique Riquet, Pavel Telička, Lucy Anderson

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) la non-discrimination entre les voyageurs pour ce qui est des conditions de transport;

Amendement

a) la non-discrimination entre les voyageurs pour ce qui est des conditions de transport *et de délivrance de billets*;

Or. en

Justification

Les voyageurs ne devraient pas subir de discrimination en fonction du moyen qu'ils utilisent pour acheter leur billet, que ce soit en ligne ou au guichet.

Amendement 146

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Biljana Borzan, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Liisa Jaakonsaari, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Merja Kyllönen, Virginie Rozière, Marc Tarabella, Julia Reda

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point d

Texte proposé par la Commission

d) les droits des voyageurs en cas *d'annulation* ou *de* retard;

Amendement

d) les droits des voyageurs *et l'indemnisation* en cas *de perturbations telles qu'une annulation* ou *un* retard;

Or. en

Amendement 147

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point e

Texte proposé par la Commission

Amendement

e) *les informations minimales à fournir aux voyageurs;* **supprimé**

Or. en

Justification

Le point e) de l'article 1^{er} a été supprimé puisqu'il a été déplacé au point a) du même article.

Amendement 148
Claudia Schmidt

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point e

Texte proposé par la Commission

e) les informations minimales à fournir aux voyageurs;

Amendement

e) les informations minimales ***que les vendeurs de billets doivent*** fournir aux voyageurs, ***que lesdits vendeurs soient une filiale ou un service d'une entreprise ferroviaire ou bien une entité tierce indépendante.***

Or. en

Justification

Le texte de la Commission n'étant pas très précis ici, il est nécessaire de clarifier qui fournit les «informations minimales» afin d'éviter une incertitude juridique. Cet amendement est indissociable de la révision proposée par la Commission à l'article 9 (Informations sur les voyages).

Amendement 149

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Liisa Jaakonsaari, Biljana Borzan, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Merja Kyllönen, Virginie Rozière, Marc Tarabella, Julia Reda

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point e

Texte proposé par la Commission

e) les informations minimales à

Amendement

e) les informations minimales, ***précises, en temps utile et accessibles*** à

fournir aux voyageurs;

fournir aux voyageurs;

Or. en

Justification

L'exposé des motifs de la refonte du règlement reconnaît que les voyageurs ne sont pas toujours correctement informés quand leur voyage ne se déroule pas comme prévu. Il importe que les voyageurs reçoivent les informations correctes en temps utile et dans un format qu'ils puissent comprendre pour pouvoir les utiliser au mieux. Cet amendement est lié de façon indissociable au chapitre II.

Amendement 150
Georg Mayer

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point f

Texte proposé par la Commission

f) la non-discrimination à l'égard des personnes handicapées *et* des personnes à mobilité réduite et l'assistance obligatoire à ces personnes;

Amendement

f) la non-discrimination à l'égard des personnes handicapées, des personnes à mobilité réduite *et des personnes nécessitant une assistance manifeste* et l'assistance obligatoire à ces personnes;

Or. de

Amendement 151
Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Kathleen Van Brempt, Biljana Borzan, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Merja Kyllönen, Virginie Rozière, Peter Kouroumbashev, Sergio Gaetano Cofferati, Julia Reda

Proposition de règlement
Article 1 – alinéa 1 – point f

Texte proposé par la Commission

f) la non-discrimination à l'égard des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et l'assistance obligatoire à ces personnes;

Amendement

f) la non-discrimination à l'égard des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et l'assistance *immédiate, spontanée et* obligatoire à ces personnes *par du personnel formé*;

Amendement 152

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Biljana Borzan, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Merja Kyllönen, Virginie Rozière, Julia Reda

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

h) *le* traitement des plaintes;

h) *les procédures adéquates pour le* traitement des plaintes;

Or. en

Justification

Pour atteindre l'objectif d'une meilleure application dans le cadre de la refonte du règlement, il importe que les consommateurs et les organes nationaux chargés de l'application puissent s'appuyer sur des procédures robustes facilitant et accélérant le traitement des plaintes. Cet amendement est indissociable des amendements portant sur le chapitre VII.

Amendement 153

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

h) le traitement des plaintes;

h) le *dépôt et le* traitement des plaintes;

Or. en

Justification

L'ajout vise à souligner la nécessité de considérer ce règlement également du point de vue du voyageur qui a besoin de déposer une plainte.

Amendement 154

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Biljana Borzan, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Merja Kyllönen, Virginie Rozière, Peter Kouroumbashev, Sergio Gaetano Cofferati, Marc Tarabella, Julia Reda

Proposition de règlement

Article 1 – alinéa 1 – point i

Texte proposé par la Commission

i) les règles générales en matière d'application.

Amendement

i) les règles générales en matière d'application, *y compris en donnant aux voyageurs la possibilité d'un règlement extrajudiciaire contraignant des litiges.*

Or. en

Amendement 155

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Merja Kyllönen, Peter Kouroumbashev, Sergio Gaetano Cofferati, Marc Tarabella, Julia Reda

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le présent règlement s'applique *dans toute l'Union aux voyages et services ferroviaires intérieurs et internationaux assurés par une ou plusieurs entreprises ferroviaires ayant obtenu une licence conformément à la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil*²⁹.

Amendement

1. Le présent règlement s'applique à *tous les voyages ferroviaires de voyageurs et services ferroviaires intérieurs, transfrontaliers ou internationaux opérant, s'arrêtant, traversant, quittant ou arrivant sur le territoire de l'Union.*

²⁹ JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

Or. en

Justification

Cet amendement est lié à nos autres amendements relatifs à la couverture des voyageurs, et l'article dans son ensemble devrait être modifié (y compris le premier paragraphe) compte tenu des nombreux ajouts et suppressions décidés par la Commission aux paragraphes qui

suivent. Cet amendement est donc justifié pour des raisons de cohérence interne du texte et est indissociable d'autres amendements.

Amendement 156

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Peter Kouroumbashev, Sergio Gaetano Cofferati

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les États membres peuvent dispenser les services suivants de l'application du présent règlement:

supprimé

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

(b) les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs dont une partie importante, y compris au moins un arrêt prévu dans une gare, est effectuée en dehors de l'Union, à condition que les droits des voyageurs soient dûment garantis en vertu de la législation nationale applicable sur le territoire de l'État membre qui accorde la dérogation.

Or. en

Amendement 157

Jana Žitňanská, Peter van Dalen

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive

supprimé

2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Or. en

Amendement 158

Nicola Caputo, Lucy Anderson, Miltiadis Kyrkos, Theresa Griffin

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union; **supprimé**

Or. en

Justification

Les services urbains, suburbains et régionaux constituent la majeure partie du transport ferroviaire. Les données de l'UITP montrent que plus de 90 % des trajets de voyageurs et 50 % des voyageurs-kilomètres se font dans le cadre de ces services. La plupart des voyages à plus longue distance comportent un segment local: la prise en compte des segments locaux est donc essentielle pour interpréter utilement l'année 2018 comme étant celle de la multimodalité.

Amendement 159

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Pavel Telička

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union; **supprimé**

Justification

90 % des trajets de voyageurs et 50 % des passagers-kilomètres seraient exclus par ce règlement si l'on maintenait cette exemption.

Amendement 160**Marek Plura****Proposition de règlement****Article 2 – paragraphe 2 – point a***Texte proposé par la Commission**Amendement*

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

*supprimé**Justification*

Le fait de permettre aux États membres d'exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux est très préjudiciable aux voyageurs handicapés qui ont besoin d'utiliser ces services, qui représentent une part importante du transport de voyageurs. L'Union européenne et les États membres ont tous ratifié la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et devraient en appliquer les dispositions relatives à l'égalité d'accès au transport visées à l'article 9.

Amendement 161**Rosa Estaràs Ferragut, Luis de Grandes Pascual****Proposition de règlement****Article 2 – paragraphe 2 – point a***Texte proposé par la Commission**Amendement*

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

supprimé

Justification

Le fait de permettre aux États membres d'exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux est très préjudiciable aux voyageurs handicapés qui ont besoin d'utiliser ces services, qui représentent une part importante du transport de voyageurs. L'Union européenne et les États membres ont tous ratifié la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et devraient en appliquer les dispositions relatives à l'égalité d'accès au transport visées à l'article 9.

Amendement 162**Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski****Proposition de règlement****Article 2 – paragraphe 2 – point a***Texte proposé par la Commission*

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union.

Or. en

Amendement 163**Georges Bach****Proposition de règlement****Article 2 – paragraphe 2 – point a***Texte proposé par la Commission*

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, ***à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;***

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE;

Or. en

Amendement 164
Andor Deli

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, **à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;**

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE;

Or. en

Justification

Ces services répondent aux mêmes caractéristiques, qu'ils franchissent une frontière ou non. La proposition de la Commission de supprimer les exemptions pour ce segment de marché lorsqu'il est transfrontalier est déraisonnable et mettrait l'équilibre financier de ces services en péril, et favoriserait le transport par autocar. Les services d'autocar et d'autobus bénéficient de dérogations similaires en vertu de l'article 2 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar, pour des services d'une distance inférieure à 250 km.

Amendement 165
Janusz Zemke

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, **à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;**

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE;

Or. en

Justification

Ces services répondent aux mêmes caractéristiques, qu'ils franchissent une frontière ou non. La proposition de la Commission de supprimer les exemptions pour ce segment de marché lorsqu'il est transfrontalier est déraisonnable et mettrait l'équilibre financier de ces services

en péril, et favoriserait le transport par autocar. Les services d'autocar et d'autobus bénéficient de dérogations similaires en vertu de l'article 2 du règlement (UE) n° 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar, pour des services d'une distance inférieure à 250 km.

Amendement 166

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Marek Plura

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, **à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;**

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE;

Or. en

Justification

Certaines connexions ferroviaires ont un caractère régional, bien qu'elles comprennent le franchissement de frontières entre États membres. Étant donné que les distances séparant certaines capitales européennes ne dépassent pas 70 km (par exemple entre Bratislava et Vienne), le fait d'appliquer des règles plus strictes aux connexions régionales au seul motif que le train franchit une frontière rendra ces services non rentables.

Amendement 167

István Ujhelyi

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, **à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;**

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE.

Or. en

Amendement 168

Michael Cramer, Karima Delli

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) les services ferroviaires **urbains**, suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Amendement

(a) les services ferroviaires suburbains et régionaux de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Or. en

Justification

Il est très difficile d'appliquer ce règlement dans les réseaux urbains de transport régulier très denses.

Amendement 169

Olga Sehnalová

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) les services ferroviaires urbains, **suburbains** et **régionaux** de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains et **suburbains** de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Or. en

Justification

Les États membres ne devraient pas exempter les services ferroviaires régionaux, puisque cela serait extrêmement préjudiciable à tous les voyageurs, étant donné que les services de transport ferroviaire régional de voyageurs constituent une grande part du transport de voyageurs.

Amendement 170
Dominique Riquet

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains **et régionaux** de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains **et** suburbains de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Or. fr

Justification

Les services ferroviaires régionaux constituent un pan essentiel du transport ferroviaire. Les exclure du champ d'application du présent règlement réduirait considérablement la portée de celui-ci.

Amendement 171
Renaud Muselier

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains **et régionaux** de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains **et** suburbains de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Or. fr

Justification

Dans la mesure où les services ferroviaires régionaux de transport de voyageurs s'ouvriront à la concurrence d'ici décembre 2019, il convient que les règles prévues dans ce règlement s'appliquant aux entreprises ferroviaires et aux passagers soient les mêmes pour tous afin de garantir une concurrence loyale sur un marché unique régional.

Amendement 172

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Kathleen Van Brempt

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) les services ferroviaires urbains, **suburbains et régionaux** de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Or. en

Amendement 173

Mark Demesmaeker, Anneleen Van Bossuyt

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) les services ferroviaires urbains, suburbains **et régionaux** de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Amendement

(a) les services ferroviaires urbains **et** suburbains de transport de voyageurs visés dans la directive 2012/34/UE, à l'exception des services transfrontaliers à l'intérieur de l'Union;

Or. nl

Justification

Plus de 90 % des trajets effectués dans l'Union européenne se font au moyen de services ferroviaires urbains, suburbains ou régionaux. Si ces services sont exclus du champ d'application du texte, l'objectif de la refonte n'a plus aucune raison d'être. Nous proposons donc que les services régionaux de transport de voyageurs (services de transport dont le principal objectif est de répondre à la demande d'une région, y compris une région transfrontalière) relèvent intégralement du champ d'application du texte.

Amendement 174

Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

(b) les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs dont une partie importante, y compris au moins un arrêt prévu dans une gare, est effectuée en dehors de l'Union, ***à condition que les droits des voyageurs soient dûment garantis en vertu de la législation nationale applicable sur le territoire de l'État membre qui accorde la dérogation.***

Amendement

(b) les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs dont une partie importante, y compris au moins un arrêt prévu dans une gare, est effectuée en dehors de l'Union.

Or. en

Amendement 175

Janusz Zemke

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

(b) les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs dont une partie importante, y compris au moins un arrêt prévu dans une gare, est effectuée en dehors de l'Union, ***à condition que les droits des voyageurs soient dûment garantis en vertu de la législation nationale applicable sur le territoire de l'État membre qui accorde la dérogation.***

Amendement

(b) les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs dont une partie importante, y compris au moins un arrêt prévu dans une gare, est effectuée en dehors de l'Union. ***Les États membres concernés s'efforcent, dans la mesure du raisonnable, d'encourager les transporteurs de pays tiers à appliquer les normes de l'Union en matière de droits des voyageurs.***

Or. en

Justification

Les dispositions nationales ne sont pas applicables aux services transfrontaliers avec des pays tiers. Des solutions existent pour veiller à ce que les voyageurs ferroviaires soient protégés dans le cadre des services transfrontaliers avec des pays tiers, soit via des accords gouvernementaux bilatéraux soit via des accords contractuels entre les transporteurs concernés.

Amendement 176
Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b bis) les services intérieurs de transport de passagers, lorsque l'exemption est accordée au titre du règlement (CE) n° 1371/2007 pour une période ne dépassant pas le 3 décembre 2024.

Or. en

Amendement 177
Janusz Zemke

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b bis) les services intérieurs de transport de passagers, lorsque l'exemption est accordée au titre de l'article 2, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1371/2007.

Or. en

Justification

Les exemptions qui demeurent pour les services longue distance sont progressivement supprimés conformément aux attentes légitimes engendrées par le règlement existant. Afin de ne pas interférer avec les plans d'investissement en cours, et en vertu du principe de sécurité juridique, les États membres concernés devraient être autorisés à poursuivre la suppression progressive des exemptions existantes. Toute suppression plus précoce non conforme aux attentes légitimes et aux calendriers fixés qui découlerait du règlement actuel pourrait nuire à sa mise en œuvre.

Amendement 178
Tania González Peñas

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b bis) les véhicules réservés à un usage strictement local, historique ou touristique.

Or. es

Amendement 179

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, Francisco Assis, John Howarth, Peter Kouroumbashev, Sergio Gaetano Cofferati

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Les États membres notifient à la Commission les dérogations accordées conformément au paragraphe 2, points a) et b), et l'informent de l'adéquation de leur droit national sur leur territoire aux fins du paragraphe 2, point b).

supprimé

Or. en

Amendement 180

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Peter Kouroumbashev, Sergio Gaetano Cofferati

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Les articles 5, 10, 11 et 25 et le chapitre V s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au

supprimé

paragraphe 2, points a) et b).

Or. en

Amendement 181

Mark Demesmaeker, Helga Stevens, Jana Žitňanská, Peter van Dalen

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les articles 5, 10, 11 *et* 25 et *le chapitre V* s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

Amendement

4. Les articles 5, 10, 11, **12, 20, 21, 22, 23, 24, 25** et **26** s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

Or. en

Justification

Les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite devraient être respectés.

Amendement 182

Rosa Estaràs Ferragut, Luis de Grandes Pascual

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les articles 5, 10, 11 *et* 25 et *le chapitre V* s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

Amendement

4. Les articles 5, 10, 11, **12, 20, 21, 22, 23, 24, 25** et **26** s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

Or. en

Justification

Le fait de permettre aux États membres d'exempter les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux est très préjudiciable aux voyageurs handicapés qui ont besoin d'utiliser ces services, qui représentent une part importante du transport de voyageurs. L'Union européenne et les États membres ont tous ratifié la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et devraient en appliquer les dispositions relatives à l'égalité d'accès au transport visées à l'article 9.

Amendement 183 **Renaud Muselier**

Proposition de règlement **Article 2 – paragraphe 4**

Texte proposé par la Commission

4. Les articles 5, **10, 11 et 25** et le chapitre V s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

Amendement

4. Les articles 5, **6, 10, 11, 12, 17** et le chapitre V s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

Or. fr

Justification

Il est nécessaire que toutes les entreprises concernées par ce règlement soient assurées et couvertes en cas de décès ou de blessures de voyageurs. L'article 25 étant déjà couvert par le chapitre V du règlement, il est inutile de le distinguer. Les tarifs d'indemnisation en cas de retard devraient s'appliquer à tous les services. La possibilité de transporter son vélo à bord des trains devrait aussi pouvoir s'appliquer à tous les services afin d'encourager une politique de report modal ambitieuse.

Amendement 184 **Tania González Peñas**

Proposition de règlement **Article 2 – paragraphe 4**

Texte proposé par la Commission

4. Les articles 5, 10, 11 et 25 et le

Amendement

4. Les articles 5, 10, 11, **19** et 25 et le

chapitre V s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

chapitre V s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

Or. es

Amendement 185

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les articles 5, 10, 11 et 25 et le chapitre V s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

Amendement

4. Les articles 5, 10, 11, **12** et 25 et le chapitre V s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

Or. en

Amendement 186

Janusz Zemke

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les articles 5, 10, 11 et 25 et le chapitre V s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, **points a) et b).**

Amendement

4. Les articles 5, 10, 11 et **20**, **l'article 21, paragraphe 1, l'article 25** et le chapitre V s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, **point a).**

Or. en

Justification

Si les États membres devaient appliquer la totalité des dispositions du chapitre V modifié à tous les services, c'est-à-dire entre autres aux services urbains, suburbains et régionaux, une analyse d'impact poussée devrait être fournie afin d'en évaluer les incidences financières, et notamment les répercussions non souhaitées sur les lignes et gares vulnérables. L'exemption pour les services internationaux, lorsqu'une partie significative du service se fait hors de l'Union, doit être conservée pour permettre le maintien d'importantes lignes touristiques ou de navettes quotidiennes entre l'Union et ses pays tiers.

Amendement 187

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Róża Gräfin von Thun und Hohenstein, Marek Plura

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les articles 5, 10, 11 et 25 et le chapitre V s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

Amendement

4. Les articles 5, 6, 10, 11 et 17 et le chapitre V s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

Or. en

Justification

Urban, suburban and regional services constitute a majority of train travel (90% of passenger journeys and 50% of passenger kilometres). Passengers most typically need to take their bicycles with them on shorter journeys and thus opt for urban, suburban or regional operators. Therefore, it is crucial that operators of such services also adjust their policies to the growing trend of riding bicycles and to the demands of passengers. Carriage of bicycles on regional, sub-urban and urban trains is important for the implementation of the much-needed modal shift in EU, with positive effects on passengers' ease of travel and environmentally sustainable mobility. In the 2015 study, the European Parliament has stressed that daily bicycle users can be increased through better traffic intermodality, both with trains and public transport, and that EU regulations do not provide any incentives to encourage operators to facilitate the transport of bicycles on trains and buses. Moreover, frequent travellers who commute on shorter distances with seasonal tickets should also have the right to compensation in case of repeated delays, which may have a direct impact on their everyday life and their work perspectives. It is pointless to single out Article 25, as it is already included in Chapter V.

Amendement 188
Markus Pieper

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les articles 5, 10, 11 et 25 **et le chapitre V** s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

Amendement

4. Les articles 5, 10, 11 et 25 s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, points a) et b).

Or. de

Justification

Les services régionaux devraient pouvoir être exemptés d'une bonne partie des dispositions du règlement.

Amendement 189
Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les articles 5, 10, 11 et 25 **et le chapitre V** s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, **points a) et b).**

Amendement

4. Les articles 5, 10, 11 et **20, l'article 21, paragraphe 1, et l'article 25** s'appliquent à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs visés au paragraphe 1, y compris les services dispensés conformément au paragraphe 2, **point a).**

Or. en

Amendement 190
Claudia Schmidt

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 1

Texte proposé par la Commission

1) «entreprise ferroviaire»: une entreprise ferroviaire *au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE;*

Amendement

1) «entreprise ferroviaire»: une entreprise à *statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de services de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise, en ce compris les entreprises qui effectuent uniquement la traction. Si une entité prestant des services de transport ferroviaire vend également des billets de chemin de fer ou des voyages ferroviaires optimaux, elle est alors, pour cette partie précise de l'activité, un vendeur de billet et non une entreprise ferroviaire, parce qu'elle n'effectue aucun transport.*

Or. en

Justification

By definition, railway undertakings operate train services. If a rail-transport providing entity also sells rail tickets for transport then that retail part of the business is a ticket vendor. The ticket vendor is a different part of the value chain; ticket retail is a separate market from rail operators; ticket vendors should show information on all rail options and sell rail tickets. Meanwhile, digitalisation already enables successive railway services operated by one or more railway undertakings to be easily put together to provide for the most optimal (e.g. cheapest or fastest) single journey between two rail stations, regardless whether there is one ticket or separate successive tickets for that journey.

Amendement 191
Claudia Schmidt

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 5

Texte proposé par la Commission

5) «vendeur de billets»: tout détaillant de services de transport ferroviaire qui *conclut des contrats de transport et vend des billets pour le compte* d'une entreprise ferroviaire ou *pour son propre compte;*

Amendement

5) «vendeur de billets»: tout détaillant de services de transport ferroviaire qui *vend des voyages ferroviaires pour le compte d'entreprises ferroviaires. Un vendeur de billets peut être une filiale* d'une entreprise ferroviaire ou *une unité*

pleinement intégrée au sein d'une entreprise ferroviaire. Il peut être également une entité tierce indépendante.

Or. en

Justification

By definition, railway undertakings operate train services. If a rail-transport providing entity also sells rail tickets for transport then that retail part of the business is a ticket vendor. The ticket vendor is a different part of the value chain; ticket retail is a separate market from rail operators; ticket vendors should show information on all rail options and sell rail tickets. Meanwhile, digitalisation already enables successive railway services operated by one or more railway undertakings to be easily put together to provide for the most optimal (e.g. cheapest or fastest) single journey between two rail stations, regardless whether there is one ticket or separate successive tickets for that journey.

Amendement 192

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Virginie Rozière, Sergio Gaetano Coffferati, Marc Tarabella

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1 – point 5

Texte proposé par la Commission

5) «vendeur de billets»: tout détaillant de services de transport ferroviaire qui conclut des contrats de transport et vend des billets pour le compte d'une **entreprise ferroviaire** ou pour son propre compte;

Amendement

5) «vendeur de billets»: tout détaillant de services de transport ferroviaire qui conclut des contrats de transport et vend des billets, **des billets directs ou des voyages combinés** pour le compte d'une **ou de plusieurs entreprises ferroviaires** ou pour son propre compte;

Or. en

Justification

La refonte du règlement requiert d'étendre la définition de vendeur de billets afin de tenir compte des différents types de billets que ceux-ci devraient pouvoir proposer aux clients. Cet amendement s'impose pour des raisons impérieuses liées à la cohérence interne du texte et est indissociable de nombreux autres amendements, y compris ceux portant sur les définitions au chapitre I.

Amendement 193
Renaud Muselier

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 5

Texte proposé par la Commission

5) «vendeur de billets»: tout détaillant de services de transport ferroviaire qui conclut des contrats de transport *et* vend des billets pour le compte d'une *entreprise ferroviaire* ou pour son propre compte;

Amendement

5) «vendeur de billets»: tout détaillant de services de transport ferroviaire qui conclut des contrats de transport *et/ou* vend des billets *directs ou non* pour le compte d'une *ou plusieurs entreprises ferroviaires* ou pour son propre compte;

Or. fr

Justification

La définition de vendeur de billets devrait refléter le fait que des billets directs sont également vendus et peuvent couvrir des trajets exploités par plus d'une entreprise ferroviaire. Cette modification est nécessaire pour apporter de la cohérence à la définition des billets directs utilisée à l'article 10, paragraphe 6 ainsi qu'aux obligations, en terme d'informations sur les voyages, imposées aux vendeurs de billets à l'article 9.

Amendement 194
Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 5

Texte proposé par la Commission

5) «vendeur de billets»: tout détaillant de services de transport ferroviaire qui conclut des contrats de transport et vend des billets pour le compte d'une *entreprise ferroviaire* ou pour son propre compte;

Amendement

5) «vendeur de billets»: tout détaillant de services de transport ferroviaire qui conclut des contrats de transport et vend des billets pour le compte d'une *ou de plusieurs entreprises ferroviaires* ou pour son propre compte;

Or. en

Justification

Les vendeurs de billets peuvent effectuer des ventes pour le compte de plusieurs entreprises ferroviaires. Cette modification reflète l'incitation de la Commission adressée également aux

vendeurs de billets afin que ceux-ci proposent des billets directs avec plusieurs entreprises ferroviaires, comme en dispose l'article 10, paragraphe 1.

Amendement 195

Massimiliano Salini, Salvatore Domenico Pogliese

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1 – point 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis) «distributeur»: un détaillant de services de transport ferroviaire qui vend des billets pour le compte d'une entreprise ferroviaire, et qui n'est tenu par aucune obligation au titre du contrat conclu entre le voyageur et l'entreprise ferroviaire.

Or. en

Justification

La distinction entre les vendeurs de billets, qui concluent des contrats de transport, et les distributeurs, qui sont de simples détaillants qui vendent des billets sans conclure aucun contrat de transport, est nécessaire pour clarifier les modifications introduites par la Commission aux articles 9, 10 et 18 de la proposition et tenir pleinement compte de la situation actuelle du marché des billets ferroviaires.

Amendement 196

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Virginie Rozière, Sergio Gaetano Cofferati, Marc Tarabella

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1 – point 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis) «voyage combiné»: un ou plusieurs billets représentant plusieurs contrats de transport portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires;

Justification

La refonte du règlement requiert d'étendre la définition de «voyage combiné» dans un souci de sécurité juridique accrue pour les voyageurs et les entreprises. Cet amendement est nécessaire dans un souci de cohérence interne du règlement de refonte et est indissociable de nombreux amendements recevables portant sur l'ensemble du texte, comme ceux du chapitre I sur les définitions mais aussi de l'article 10 et du chapitre IV.

Amendement 197

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička, Lucy Anderson

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1 – point 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis) «billet»: une preuve valable, quelle que soit sa forme (papier, billet électronique, carte à puce, carte de transport), donnant au voyageur le droit d'emprunter un transport ferroviaire;

Justification

Les dernières évolutions technologiques numériques qu'évoque le considérant 12, et qui n'étaient pas prises en compte dans la précédente version de ce règlement, imposent de fournir une définition de ce qu'est un «billet» afin d'éviter d'exercer une discrimination, visée à l'article 5, contre un voyageur en fonction du format de son billet.

Amendement 198

Georges Bach

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1 – point 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

8) «billet direct», un ou plusieurs billets représentant un contrat de transport unique portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou

8) «billet direct»: un ou plusieurs billets représentant un contrat de transport unique portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou

plusieurs entreprises ferroviaires;

plusieurs entreprises ferroviaires; **plusieurs billets représentent toujours un contrat de transport unique s'ils font en réalité partie d'une chaîne de transport;**

Or. en

Justification

Cet amendement s'impose pour des raisons impérieuses de cohérence du texte, son objectif est d'améliorer et de simplifier les droits des voyageurs. Cette précision garantit que les voyageurs détenteurs de billets distincts jouiront des mêmes droits que ceux qui possèdent un billet direct. Amendement lié à l'article 10, paragraphe 1, pour des raisons de cohérence.

Amendement 199
Renaud Muselier

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 8

Texte proposé par la Commission

8) «billet direct», un ou plusieurs billets **représentant un contrat** de transport **unique** portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires;

Amendement

8) «billet direct»: un ou plusieurs billets **pour un voyage unique comprenant un ou plusieurs contrats** de transport portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires **et dont l'achat est réalisé par une transaction unique;**

Or. fr

Justification

Un billet direct peut couvrir plusieurs contrats de transports dans la mesure où il a été acheté via une transaction unique. Cette modification est nécessaire pour être en cohérence avec les modifications proposées par la Commission à l'article 10, paragraphe 6 du présent règlement qui considère qu'un passager recevant des billets distincts pour un même trajet est en droit d'être couvert comme sur un billet direct.

Amendement 200
Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Lucy Anderson

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 8

Texte proposé par la Commission

8) «billet direct», un ou plusieurs billets représentant un **contrat** de transport **unique portant sur** la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires;

Amendement

8) «billet direct», un ou plusieurs billets représentant un **ou plusieurs contrats** de transport **émis au moyen d'une seule opération, pour un même trajet comprenant** la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires;

Or. xm

Justification

Cet amendement est intrinsèquement lié aux modifications apportées à l'article 9 (dans la proposition de refonte) relatif aux informations sur les voyages. Dans ce cadre, cet amendement vise à compléter les dispositions prévues au titre du paragraphe 4 de l'article 9 de la proposition de refonte afin de clarifier que l'obligation de mises à disposition des informations en temps réel aux vendeurs de billet s'applique également aux entreprises ferroviaires. Dans cette perspective, cet amendement vise également à faire référence à l'annexe II.

Amendement 201

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička, Gesine Meissner, Lucy Anderson

**Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 8**

Texte proposé par la Commission

8) «billet direct», un ou plusieurs billets représentant un contrat de transport unique **portant** sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires;

Amendement

8) «billet direct»: un ou plusieurs billets **distincts** représentant un contrat de transport unique **qui porte** sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, **faisant partie d'un voyage de bout en bout**;

Or. en

Justification

Des billets distincts vendus dans le cadre d'un contrat de transport unique devraient être considérés comme un billet direct, en particulier lorsque ces billets font partie d'un voyage de bout en bout. Ceci est conforme à la proposition de la Commission à l'article 10,

paragraphe 1, lorsqu'elle demande que les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets déploient tous les efforts possibles pour proposer des billets directs, y compris lorsqu'un voyageur a un changement, même pour un voyage impliquant plusieurs entreprises ferroviaires.

Amendement 202

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Marek Plura

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1 – point 8

Texte proposé par la Commission

8) «billet direct», un ou plusieurs billets représentant un contrat de transport unique **portant** sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires;

Amendement

8) «billet direct»: un ou plusieurs billets représentant un contrat de transport unique **qui porte** sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, **faisant partie d'un voyage de bout en bout**;

Or. en

Justification

Cet amendement renforce la cohérence interne du texte. Le fait de restreindre la définition de «billet direct» devrait permettre d'écartier les interprétations vagues et de protéger les consommateurs contre une interprétation non souhaitée de la part des entreprises ferroviaires. Ces modifications visent à encourager davantage de personnes à prendre le train, en nous permettant d'atteindre notre objectif de passer du transport routier au transport ferroviaire et de protéger notre environnement. Cet amendement aligne le présent règlement sur les règlements régissant les droits des passagers dans d'autres modes de transport. Les droits des voyageurs ferroviaires et des voyageurs aériens devraient être égaux.

Amendement 203

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Virginie Rozière

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1 – point 8

Texte proposé par la Commission

8) «billet direct», un ou plusieurs

Amendement

8) «billet direct»: un ou plusieurs

billets **représentant un contrat de transport unique** portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires;

billets portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, **faisant partie d'un voyage de bout en bout**;

Or. en

Justification

Cet éclaircissement est nécessaire pour les voyageurs et les entreprises afin de veiller à ce que les voyageurs soient couverts par les protections offertes par le billet direct pour toute la durée de leur voyage. Cet amendement est cohérent avec la logique interne du texte et indissociable de l'ensemble des amendements et propositions portant sur les billets directs au chapitre II.

Amendement 204
Renaud Muselier

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 10

Texte proposé par la Commission

10) «voyage»: le transport d'un voyageur entre une gare de départ et une gare d'arrivée dans le cadre d'un **contrat** de transport **unique**;

Amendement

10) «voyage»: le transport d'un voyageur entre une gare de départ et une gare d'arrivée dans le cadre d'un **ou plusieurs contrats** de transport;

Or. fr

Justification

Un voyage ne consiste pas forcément en un contrat de transport unique. Cette modification est nécessaire à la cohérence de l'ensemble du texte.

Amendement 205

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Virginie Rozière, Sergio Gaetano Cofferati

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 10

Texte proposé par la Commission

Amendement

10) «voyage»: le transport d'un voyageur entre une gare de départ et une gare d'arrivée *dans le cadre d'un contrat de transport unique*;

10) «voyage»: le transport d'un voyageur entre une gare de départ et une gare d'arrivée;

Or. en

Amendement 206

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Róża Gräfin von Thun und Hohenstein, Marek Plura

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1 – point 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

10 bis) «voyage ferroviaire optimal unique»: le voyage ferroviaire aller simple optimal (c'est-à-dire le moins cher, le plus rapide ou le plus pratique) entre deux gares (toutes deux situées dans le même État membre ou bien séparées par des frontières intérieures de l'Union), qui peut comprendre un ou plusieurs services de transport ferroviaire successifs et qui respecte les délais standard minimaux de correspondance prévus par les planificateurs ferroviaires officiels. Ce voyage peut englober plusieurs billets ou contrats de voyage successifs, en fonction de ce qui convient le mieux au voyageur.

Or. en

Justification

Les technologies actuelles permettent aux passagers de réserver des voyages ferroviaires successifs et de choisir la meilleure solution pour leur voyage (c'est-à-dire la moins chère, la plus rapide ou la plus pratique) quel que soit le nombre de billets (un seul billet ou des billets distincts successifs). Cette définition clarifie l'article 3, point 8), et ajoute de la cohérence juridique au règlement. Cet amendement aligne le présent règlement sur les ceux qui régissent les droits des passagers dans d'autres modes de transport (par exemple le transport aérien). L'expression «voyage ferroviaire optimal unique» permet au voyageur de choisir l'option de voyage la mieux adaptée à ses besoins et se justifie pleinement avec le développement des nouvelles technologies.

Amendement 207
Claudia Schmidt

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

10 bis) «voyage ferroviaire optimal unique»: le voyage ferroviaire aller simple optimal (c'est-à-dire le moins cher ou le plus rapide) entre deux gares (toutes deux situées sur le même territoire national ou bien séparées par des frontières intérieures de l'Union) comprenant un ou plusieurs services de transport ferroviaire successifs et respectant les délais standard minimaux de correspondance prévus par les planificateurs ferroviaires officiels. Ce voyage peut englober plusieurs billets ou contrats de voyage distincts successifs, en fonction de la combinaison qui convient le mieux au voyageur.

Or. en

Justification

Dans un souci de cohérence interne du texte, les voyageurs doivent pouvoir recevoir des informations sur le voyage ferroviaire aller simple optimal (c'est-à-dire le moins cher ou le plus rapide) entre deux gares, quel que soit l'entreprise qui exécute le contrat de transport (l'entreprise retenue ou toute autre entreprise ferroviaire) et fournit les informations. Cet amendement est indissociable de ceux portant sur l'article 9 (Informations sur les voyages) et l'article 10 (Disponibilité des billets, des billets directs et des réservations), paragraphe 6. Il est également lié au considérant 2 en ce qui concerne l'objectif d'«accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.»

Amendement 208
Rolandas Paksas

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

13) «retard»: la différence de temps entre **l'heure à laquelle le voyageur devait**

13) «retard»: la différence de temps entre **l'arrivée prévue selon** l'horaire et

arriver d'après l'horaire **publié** et **l'heure** de son arrivée réelle **ou prévue** à la gare de destination finale;

son arrivée réelle à la gare de destination finale. **En cas de retard annoncé aux voyageurs au moins deux semaines avant le départ du train, les voyageurs n'ont pas droit à indemnisation conformément à l'article 17;**

Or. en

Justification

Cet amendement s'impose pour des raisons impérieuses liées à la cohérence interne du texte. Cet amendement est intrinsèquement lié aux articles 16 et 17 sur l'indemnisation (partie non codifiée), pour lesquels la définition du «retard» est un élément essentiel. Il est nécessaire afin de mieux clarifier l'objectif et de prévenir le risque d'interprétations divergentes.

Amendement 209

Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1 – point 13

Texte proposé par la Commission

13) «retard»: la différence de temps entre **l'heure à laquelle le voyageur devait arriver d'après l'horaire publié et l'heure de son arrivée réelle ou prévue à la gare de destination finale;**

Amendement

13) «retard»: la différence de temps entre **l'arrivée prévue selon l'horaire et son arrivée réelle à destination; en cas de retard annoncé aux voyageurs au moins deux semaines avant le départ du train, les voyageurs n'ont pas droit à une indemnisation conformément à l'article 17.**

Or. en

Justification

Cet amendement est indissociable des articles 16 et 17 sur l'indemnisation (partie non codifiée), pour lesquels la définition du «retard» est un élément essentiel.

Amendement 210

Janusz Zemke

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1 – point 13

Texte proposé par la Commission

13) «retard»: la différence de temps entre *l'heure à laquelle le voyageur devait arriver d'après l'horaire publié et l'heure de son arrivée réelle ou prévue à la gare de destination finale*;

Amendement

13) «retard»: la différence de temps entre *l'arrivée prévue selon l'horaire et son arrivée réelle à destination; les modifications apportées à l'horaire qui sont annoncées aux voyageurs au moins 48 heures à l'avance ne sont pas définies comme des retards.*

Or. en

Justification

Cette clarification est nécessaire afin de tenir compte des modifications de l'horaire affectant les voyageurs qui ont acheté des billets à l'avance. Elle est importante pour permettre aux entreprises ferroviaires de continuer à vendre des billets à l'avance.

Amendement 211

Renaud Muselier

Proposition de règlement

Article 3 – alinéa 1 – point 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

13 bis) «arrivée»: le moment où, sur le quai d'arrivée, les portes du train sont déverrouillées et la descente du train est autorisée;

Or. fr

Justification

Il est nécessaire de définir le terme d'arrivée afin de protéger les passagers contre une interprétation tendancieuse par les entreprises ferroviaires. Cet amendement est directement lié à la définition du «retard» et donc aux articles 16 et 17 (partie non codifiée).

Amendement 212

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Virginie Rozière, Sergio Gaetano Cofferati

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 15

Texte proposé par la Commission

15) «correspondance manquée»: une situation dans laquelle un voyageur manque un ou plusieurs services au cours d'un voyage à cause d'un retard ou de l'annulation d'un ou de plusieurs services précédents;

Amendement

15) «correspondance manquée»: une situation dans laquelle un voyageur manque un ou plusieurs services au cours d'un voyage **ou d'un voyage combiné** à cause d'un retard ou de l'annulation d'un ou de plusieurs services précédents;

Or. en

Amendement 213

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, István Ujhelyi, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Merja Kyllönen, Virginie Rozière

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 16

Texte proposé par la Commission

16) «personne handicapée» et «personne à mobilité réduite»: toute personne ayant une déficience permanente ou temporaire physique, mentale, intellectuelle ou sensorielle dont l'interaction avec divers obstacles peut empêcher son utilisation pleine et effective du service de transport sur un pied d'égalité avec les autres voyageurs ou dont la mobilité lors de l'utilisation d'un moyen de transport est réduite **en raison de l'âge**;

Amendement

16) «personne handicapée» et «personne à mobilité réduite»: toute personne ayant une déficience permanente ou temporaire physique, mentale, intellectuelle ou sensorielle dont l'interaction avec divers obstacles peut empêcher son utilisation pleine et effective du service de transport sur un pied d'égalité avec les autres voyageurs ou dont la mobilité lors de l'utilisation d'un moyen de transport est réduite;

Or. en

Amendement 214
Georges Bach

Proposition de règlement
Article 3 – alinéa 1 – point 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

19 bis) «circonstances extraordinaires»:
des circonstances qui échappent à la maîtrise de l'entreprise ferroviaire dans l'exercice normal de son activité ainsi qu'aux obligations découlant des règles de sécurité en vigueur qu'il convient de respecter.

Or. en

Justification

Il s'agit d'aligner le présent règlement avec les règlements régissant les droits des passagers dans d'autres modes de transport. Les notions de «force majeure» et de «circonstances extraordinaires» sont en effet communes à tous les secteurs et modes de transport. Cette définition est liée à l'article 17, paragraphe 8, à des fins de cohérence.

Amendement 215
Inés Ayala Sender

Proposition de règlement
Article 5 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Conditions non discriminatoires **du contrat de transport**

Neutralité, transparence et conditions non discriminatoires

Or. en

Amendement 216
Inés Ayala Sender, Isabella De Monte

Proposition de règlement
Article 5 – alinéa -1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des solutions de distribution neutres et transparentes, faisant apparaître les données communiquées par les entreprises

ferroviaires participantes sous une forme complète, sans discrimination ni partialité. Les critères à retenir pour le classement des informations ne se fondent sur aucun facteur directement ou indirectement lié à l'identité de l'entreprise ferroviaire et ils sont appliqués sans discrimination à toutes les entreprises ferroviaires participantes.

Les suppléments de prix optionnels sont communiqués de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation et leur acceptation par le client résulte d'une démarche explicite.

Or. en

Justification

Il est nécessaire de renforcer les règles en matière de transparence et de neutralité dans la distribution de titres de transport, afin que les consommateurs puissent faire des choix éclairés basés sur des informations fiables. Ces règles en matière de transparence et de neutralité ne devraient pas seulement être axées sur le prix (comme c'est le cas aujourd'hui), mais devraient également permettre au consommateur de comparer facilement d'autres paramètres relatifs à la qualité du service et aux offres secondaires.

Amendement 217

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička

Proposition de règlement

Article 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Sans préjudice des tarifs sociaux, les entreprises ferroviaires ou les vendeurs de billets proposent des conditions contractuelles et des tarifs au grand public sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité ou la résidence du **client** final, ou sur le lieu d'établissement de l'entreprise ferroviaire ou du vendeur de billets à l'intérieur de l'Union.

Amendement

Sans préjudice des tarifs sociaux, les entreprises ferroviaires ou les vendeurs de billets proposent des conditions contractuelles et **en matière de billetterie et des tarifs, pour ce qui est des titres de transport**, au grand public sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité ou la résidence du **voyageur** final, ou sur le lieu d'établissement de l'entreprise ferroviaire ou du vendeur de billets à l'intérieur de

l'Union ou sur la voie par laquelle les voyageurs ont acheté le billet.

Or. en

Justification

La modification terminologique remplaçant «client» par «voyageur» devrait s'appliquer dans l'ensemble du texte. Les autres ajouts au texte prévoient que les voyageurs ne devraient pas être défavorisés ni pendant le voyage ni au moment de l'achat. La voie par laquelle le billet a été acheté, par exemple dans un magasin, un train, en ligne, par l'intermédiaire d'un vendeur de billets ou d'une entreprise ferroviaire, ne devrait pas être un motif de discrimination.

Amendement 218

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Róża Gräfin von Thun und Hohenstein, Marek Plura

Proposition de règlement

Article 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Sans préjudice des tarifs sociaux, les entreprises ferroviaires ou les vendeurs de billets proposent des conditions contractuelles et des tarifs au grand public sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité ou la résidence du client final, ou sur le lieu d'établissement de l'entreprise ferroviaire ou du vendeur de billets à l'intérieur de l'Union.

Amendement

Sans préjudice des tarifs sociaux, les entreprises ferroviaires ou les vendeurs de billets proposent des conditions contractuelles et des tarifs au grand public, ***vendent des billets et des billets directs et acceptent des réservations des clients*** sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité ou la résidence du client final, ou sur le lieu d'établissement de l'entreprise ferroviaire ou du vendeur de billets à l'intérieur de l'Union.

Or. en

Amendement 219

Marie-Christine Arnautu

Proposition de règlement

Article 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Sans préjudice des tarifs sociaux, les entreprises ferroviaires ou les vendeurs de

Amendement

Sans préjudice des tarifs sociaux, ***lesquels peuvent être fondés sur la nationalité***, les

billets proposent des conditions contractuelles et des tarifs au grand public sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité ou la résidence du client final, ou sur le lieu d'établissement de l'entreprise ferroviaire ou du vendeur de billets à l'intérieur de l'Union.

entreprises ferroviaires ou les vendeurs de billets proposent des conditions contractuelles et des tarifs au grand public sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité ou la résidence du client final, ou sur le lieu d'établissement de l'entreprise ferroviaire ou du vendeur de billets à l'intérieur de l'Union.

Or. fr

Amendement 220

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach

Proposition de règlement

Article 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Sans préjudice des tarifs sociaux, les entreprises ferroviaires ou les vendeurs de billets proposent des conditions contractuelles et des tarifs au grand public sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité ou la résidence du client final, ou sur le lieu d'établissement de l'entreprise ferroviaire ou du vendeur de billets à l'intérieur de l'Union.

Amendement

Sans préjudice des tarifs sociaux, les entreprises ferroviaires, **les voyageurs** ou les vendeurs de billets proposent des conditions contractuelles et des tarifs au grand public sans discrimination, directe ou indirecte, fondée sur la nationalité ou la résidence du client final, ou sur le lieu d'établissement de l'entreprise ferroviaire, **du voyageur** ou du vendeur de billets à l'intérieur de l'Union.

Or. en

Amendement 221

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, Merja Kyllönen, Virginie Rozière, Julia Reda

Proposition de règlement

Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette **dans le train moyennant un**

Amendement

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette, **assemblée** ou **non, gratuitement**

paiement raisonnable éventuellement. Ils gardent leur bicyclette sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité ou pour des raisons opérationnelles, à condition que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions du refus ou de la restriction, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

dans le train, tout matériel roulant neuf ou rénové comprend un espace destiné au transport de bicyclettes assemblées.

Or. en

Amendement 222
Tania González Peñas

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. ***Ils gardent leur bicyclette*** sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. ***Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité ou pour des raisons opérationnelles, à condition que*** les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, ***informent*** les voyageurs des conditions ***du refus ou de la restriction***, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

Amendement

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette ***assemblée*** dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. ***À moins qu'un espace spécial ne soit prévu pour le rangement des bicyclettes, les voyageurs la gardent*** sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte ***que sa position dans le compartiment soit bien assurée et*** qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, ***doivent informer*** les voyageurs des conditions ***de transport des bicyclettes dans chaque service***, conformément au

règlement (UE) n° 454/2011. **Tout matériel roulant neuf ou remis en état doit comporter un espace réservé au transport de bicyclettes assemblées comprenant, au minimum, un nombre de places équivalent à 5 % de sa capacité totale en sièges.**

Or. es

Amendement 223
Renaud Muselier

Proposition de règlement
Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. Ils gardent leur bicyclette sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité **ou pour des raisons opérationnelles**, à condition que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyageurs et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions du refus ou de la restriction, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

Amendement

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette **non démontée** dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement **ou en bagage enregistré**. Ils gardent, **si possible**, leur bicyclette sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité, à condition que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyageurs et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions du refus ou de la restriction **avant l'achat de leurs billets**, conformément au règlement (UE) n° 454/2011. **Tout matériel roulant ferroviaire neuf ou remis à neuf devra comporter à partir de 2024 un espace réservé au transport de bicyclettes non démontées.**

Or. fr

Justification

Il convient de prévoir les cas où les vélos peuvent être déposés comme bagages enregistrés dans un compartiment distinct. Les voyageurs devraient être dûment informés de la possibilité ou non de transporter leurs bicyclettes à bord. Afin de respecter pleinement les objectifs de report modal de l'Union européenne, le futur matériel roulant ferroviaire devrait prévoir plus d'espace pour les vélos.

Amendement 224

Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

Proposition de règlement

Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. Ils gardent leur bicyclette sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité ou pour des raisons opérationnelles, *à condition que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions du refus ou de la restriction, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.*

Amendement

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. Ils gardent leur bicyclette sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité ou pour des raisons opérationnelles.

Or. en

Amendement 225

Georges Bach

Proposition de règlement

Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. *Ils gardent leur bicyclette sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires.* Le transport de bicyclettes *peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité ou pour des raisons opérationnelles, à condition que* les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, *informent* les voyageurs des conditions *du refus ou de la restriction*, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. *Tout nouveau matériel roulant comprend un espace destiné au* transport de bicyclettes. Les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, *doivent informer* les voyageurs des conditions *de transport des bicyclettes dans chaque service*, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

Or. en

Justification

Les bicyclettes ne devraient pas être considérées comme un désagrément. Les trains fournissent un service à un certain tarif et devraient satisfaire leurs clients dans la mesure du possible. Nous devons promouvoir la possibilité de voyager avec une bicyclette si nous voulons être cohérents avec nos politiques.

Amendement 226

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Marek Plura

Proposition de règlement

Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. *Ils gardent leur bicyclette* sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint

Amendement

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. *À moins qu'un espace spécial ne soit prévu pour le rangement des bicyclettes, les voyageurs la gardent* sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations

pour des raisons de sécurité **ou pour des raisons opérationnelles**, à condition que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions du refus ou de la restriction, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité **dûment justifiées**, à condition que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions du refus ou de la restriction, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

Or. en

Justification

Le texte actuel ouvre le champ à une interprétation très large, ce qui pourrait avoir pour conséquence que des entreprises ferroviaires limitent le transport de bicyclettes pour une multitude de raisons au détriment des voyageurs. Les opérateurs devraient répondre à la demande croissante de transport de bicyclettes, d'autant plus que la plupart des voyageurs à bicyclette choisissent de voyager en train.

Amendement 227

Markus Ferber

Proposition de règlement

Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. Ils gardent leur bicyclette sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité ou pour des raisons opérationnelles, à condition que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions du refus ou de la restriction, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

Amendement

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement **ou en bagage enregistré**. Ils gardent **dans la mesure du possible** leur bicyclette sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité ou pour des raisons opérationnelles, à condition que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions du refus ou de la restriction, conformément au

Justification

Lorsque les bicyclettes sont enregistrées, il n'est pas toujours possible de les surveiller en permanence.

Amendement 228

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička

Proposition de règlement

Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. Ils gardent leur bicyclette sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité ou pour des raisons opérationnelles, à condition que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions du refus ou de la restriction, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

Amendement

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. Ils gardent leur bicyclette sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité ou pour des raisons opérationnelles, à condition que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs, ***au plus tard au moment de l'achat du billet***, des conditions du refus ou de la restriction, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

Justification

Cet ajout vise à s'assurer qu'un voyageur qui a prévu à l'avance de voyager avec une bicyclette est informé avant son arrivée à la gare que le transport de bicyclettes n'est pas autorisé.

Amendement 229

Michael Cramer, Karima Delli, Tania González Peñas, Julia Reda

Proposition de règlement

Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train ***moyennant un paiement raisonnable éventuellement. Ils gardent leur bicyclette sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité ou pour des raisons opérationnelles, à condition que*** les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyageurs et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions ***du refus ou de la restriction***, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

Amendement

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train, ***y compris dans les trains à grande vitesse, à longue distance et transfrontaliers, moyennant un paiement raisonnable éventuellement. Tous les trains doivent comporter un espace bien indiqué destiné au transport d'au moins 8 bicyclettes assemblées. Les entreprises ferroviaires se conforment à cette obligation au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.*** Les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyageurs et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions ***de transport des bicyclettes dans chaque service***, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

Or. en

Justification

2018 est l'année européenne de la multimodalité: il est donc d'autant plus important de veiller à ce que le voyageur puisse toujours utiliser une bicyclette pour les premiers et les derniers kilomètres de son voyage. Cela contribue également à une meilleure qualité de l'offre des services ferroviaires.

Amendement 230

Dieter-Lebrecht Koch

Proposition de règlement

Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train ***moyennant un***

Amendement

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train. Pendant le voyage,

paiement raisonnable éventuellement. Ils gardent leur bicyclette sous leur supervision pendant le voyage ***et*** font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être ***refusé ou*** restreint pour des raisons de sécurité ***ou pour des raisons opérationnelles***, à condition que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions ***du refus ou*** de la restriction, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

ils font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être restreint pour des raisons de sécurité, à condition que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions de la restriction, conformément au règlement (UE) n° 454/2011. ***L'ensemble des nouveaux trains et des trains qui font l'objet d'une remise en état générale disposent d'un espace pour les bicyclettes.***

Or. de

Amendement 231

István Ujhelyi, Merja Kyllönen, Inés Ayala Sender

Proposition de règlement

Article 6 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. ***Ils gardent leur bicyclette sous leur supervision pendant le voyage et font en sorte qu'elle ne cause aucun désagrément ni dommage aux autres voyageurs, aux équipements de mobilité, aux bagages ou aux opérations ferroviaires. Le transport de bicyclettes peut être refusé ou restreint pour des raisons de sécurité ou pour des raisons opérationnelles, à condition que les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, informent les voyageurs des conditions du refus ou de la restriction, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.***

Amendement

Les voyageurs sont autorisés à prendre leur bicyclette ***assemblée*** dans le train moyennant un paiement raisonnable éventuellement. ***Tout matériel roulant neuf ou rénové comporte un espace destiné au transport de bicyclettes assemblées. Le nombre d'emplacements prévus pour les bicyclettes devraient être équivalent à au moins 1,5 % du nombre total de voyageurs, avec un minimum de 4 places.*** Les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets, les voyagistes et, le cas échéant, les gestionnaires des gares, ***doivent informer*** les voyageurs des conditions ***de transport des bicyclettes dans chaque service***, conformément au règlement (UE) n° 454/2011.

Amendement 232

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Evelyne Gebhardt, Merja Kyllönen, Virginie Rozière, Sergio Gaetano Cofferati

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les obligations envers les voyageurs résultant du présent règlement ne peuvent pas faire l'objet d'une limitation ou d'une exonération, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport.

Amendement

1. Les obligations envers les voyageurs résultant du présent règlement ne peuvent pas faire l'objet d'une limitation ou d'une exonération, notamment par une dérogation ou une clause restrictive figurant dans le contrat de transport. ***Toute condition contractuelle qui vise directement ou indirectement à déroger aux droits découlant du présent règlement ou à les restreindre ne lie pas le consommateur.***

Justification

L'objectif de la refonte est de renforcer les droits des voyageurs ferroviaires car les voyageurs se trouvent dans une position de faiblesse pour négocier face à l'entreprise. Cet ajout vise à clarifier la situation des voyageurs, à savoir: ils ne sont pas liés par des dispositions contractuelles qui visent directement ou indirectement à déroger aux droits découlant du présent règlement ou à les restreindre. Cet amendement est indissociable de nombreux amendements, y compris en particulier ceux portant sur les plaintes déposées par les voyageurs à l'article 28 et sur l'application de manière générale à l'article 32.

Amendement 233

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Biljana Borzan, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les entreprises ferroviaires peuvent offrir des conditions contractuelles plus favorables au voyageur que celles fixées dans le présent règlement.

2. Les entreprises ferroviaires, **les voyageurs ou les vendeurs de billets** peuvent offrir des conditions contractuelles plus favorables au voyageur que celles fixées dans le présent règlement.

Or. en

Justification

Cette disposition tient compte du fait que les entreprises ferroviaires ne sont pas les seules à proposer des billets aux voyageurs, n'affecte pas la relation entre les entreprises/liberté contractuelle entre les entreprises ferroviaires et les voyageurs/vendeurs de billets et est conforme au texte de la Commission au chapitre II.

Amendement 234

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, Biljana Borzan, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Merja Kyllönen, Peter Kouroumbashev, Sergio Gaetano Cofferati

Proposition de règlement

Article 8 – titre

Texte proposé par la Commission

Obligation d'information concernant l'interruption de services

Amendement

Obligation d'information **et de consultation** concernant l'interruption de services **ou leur réduction substantielle**

Or. en

Justification

Compte tenu de l'objectif du présent règlement et de la proposition modificative de la Commission de renforcer les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et d'améliorer les droits des voyageurs en général, il est important de garantir que les voyageurs sont traités équitablement par les entreprises ferroviaires. Cet amendement est donc indissociable d'autres propositions, notamment celles sur les informations que doivent fournir les entreprises et sur la non-discrimination à l'égard des voyageurs à l'article 1^{er} et dans les chapitres correspondants et toutes les dispositions relatives à l'accessibilité au chapitre V et autres dispositions.

Amendement 235

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Merja Kyllönen, Virginie Rozière, Sergio Gaetano Cofferati, Marc Tarabella

Proposition de règlement
Article 8 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les entreprises ferroviaires ou, le cas échéant, les autorités compétentes responsables d'un contrat de service public ferroviaire, rendent publiques, par des moyens appropriés, notamment dans des formats accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX³¹, et avant leur mise en œuvre, les *décisions* d'interrompre des services, que ce soit de façon permanente ou temporaire.

³¹ Directive XXX relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en ce qui concerne les exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (Acte européen sur l'accessibilité) (JO L X, X.X.XXXX, p. X).

Amendement

Les entreprises ferroviaires ou, le cas échéant, les autorités compétentes responsables d'un contrat de service public ferroviaire, rendent publiques, par des moyens appropriés, *et sans délai*, notamment dans des formats accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX³¹, et *en temps utile* avant leur mise en œuvre, les *propositions* d'interrompre des services *ou de les réduire substantiellement*, que ce soit de façon permanente ou temporaire, *et veillent à ce que ces propositions fassent l'objet d'une consultation judiciaire et appropriée avant toute mise en œuvre.*

31 Directive XXX relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en ce qui concerne les exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (Acte européen sur l'accessibilité) (JO L X, X.X.XXXX, p. X).

Or. en

Amendement 236
Renaud Muselier

Proposition de règlement
Article 8 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les entreprises ferroviaires ou, le cas échéant, les autorités compétentes responsables d'un contrat de service public ferroviaire, rendent publiques, par des moyens appropriés, notamment dans des formats accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX³¹, et avant leur mise en œuvre, les décisions d'interrompre des services, que ce soit de façon permanente ou temporaire .

³¹ Directive XXX relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en ce qui concerne les exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (Acte européen sur l'accessibilité) (JO L X, X.X.XXXX, p. X).

Les entreprises ferroviaires ou, le cas échéant, les autorités compétentes responsables d'un contrat de service public ferroviaire, rendent publiques *sans délai*, par des moyens appropriés, notamment dans des formats accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX³¹ *et dans le règlement n° 1300/2014*, et avant leur mise en œuvre, les décisions d'interrompre des services, que ce soit de façon permanente ou temporaire .

³¹ Directive XXX relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en ce qui concerne les exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (Acte européen sur l'accessibilité) (JO L X, X.X.XXXX, p. X).

Or. fr

Justification

Le règlement devrait aussi se référer au règlement STI PMR sur lequel sont aujourd'hui fondés les plans d'investissements du secteur afin de répondre aux exigences d'accessibilités des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Amendement 237 **Tania González Peñas**

Proposition de règlement **Article 8 – alinéa 1**

Texte proposé par la Commission

Les entreprises ferroviaires ou, le cas échéant, les autorités compétentes responsables d'un contrat de service public ferroviaire, rendent publiques, par des moyens appropriés, *notamment* dans des

Amendement

Les entreprises ferroviaires ou, le cas échéant, les autorités compétentes responsables d'un contrat de service public ferroviaire, rendent publiques *aussi longtemps à l'avance que possible*, par des

formats accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX³¹, et avant leur mise en œuvre, les décisions d'interrompre des services, que ce soit de façon permanente ou temporaire.

³¹ Directive XXX relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en ce qui concerne les exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (Acte européen sur l'accessibilité) (JO L X, X.X.XXXX, p. X).

moyens appropriés, *en particulier* dans des formats accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX³¹, et avant leur mise en œuvre, les décisions d'interrompre des services, que ce soit de façon permanente ou temporaire.

³¹ Directive XXX relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en ce qui concerne les exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (Acte européen sur l'accessibilité) (JO L X, X.X.XXXX, p. X).

Or. es

Amendement 238 **Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski**

Proposition de règlement **Article 8 – alinéa 1**

Texte proposé par la Commission

Les entreprises ferroviaires ou, le cas échéant, les autorités compétentes responsables d'un contrat de service public ferroviaire, rendent publiques, par des moyens appropriés, notamment dans des formats accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans *la directive XXX³¹*, et avant leur mise en œuvre, les décisions d'interrompre des services, *que ce soit de façon permanente ou temporaire.*

³¹ *Directive XXX relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et*

Amendement

Les entreprises ferroviaires ou, le cas échéant, les autorités compétentes responsables d'un contrat de service public ferroviaire, rendent publiques, par des moyens appropriés, notamment dans des formats accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans *le règlement 1300/2014*, et avant leur mise en œuvre, les décisions d'interrompre des services.

administratives des États membres en ce qui concerne les exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (Acte européen sur l'accessibilité) (JO L X, X.X.XXXX, p. X).

Or. en

Amendement 239

Claudia Schmidt

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. *Sur demande, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires* fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les *voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée*. Les vendeurs de billets *qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyagistes,* fournissent *ces* informations *lorsqu'elles* sont *disponibles*.

Amendement

1. *Sans préjudice de l'article 10, tous les vendeurs de billets fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne le voyage ferroviaire optimal unique. Cela doit se faire de manière impartiale et non discriminatoire.* Les vendeurs de billets internes aux entreprises ferroviaires devraient le faire pour les voyages ferroviaires optimaux uniques au sein de leur État membre d'origine ainsi qu'au moins pour les voyages à destination et en provenance des États membres de l'Union voisins. Les vendeurs de billets tiers indépendants devraient le faire pour les voyages ferroviaires optimaux uniques dans l'ensemble de l'Union. Les vendeurs de billets fournissent les informations susmentionnées à l'aide des données qui leur sont communiquées par les entreprises ferroviaires conformément au paragraphe 2.

Or. en

Justification

Dans un souci de cohérence interne du texte, les voyageurs doivent pouvoir recevoir des informations sur le voyage ferroviaire aller simple optimal (c'est-à-dire le moins cher ou le

plus rapide) entre deux gares, quel que soit l'entreprise qui exécute le contrat de transport et fournit les informations. Pour des raisons de sécurité juridique, la manière dont l'information est fournie, ainsi que les droits et obligations des vendeurs de billets tiers indépendants doivent être clairement précisés, afin de clarifier la question de la responsabilité.

Amendement 240

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička, Gesine Meissner

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Sur demande, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyageurs, fournissent ces informations ***lorsqu'elles sont disponibles.***

Amendement

1. Sur demande, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. ***À cette fin, les entreprises ferroviaires fournissent ces informations aux vendeurs de billets et aux autres entreprises ferroviaires qui vendent leurs services.*** Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyageurs, fournissent ces informations.

Or. en

Justification

Lorsqu'un vendeur de billets ou une entreprise ferroviaire vendent un billet pour le compte d'une autre entreprise ferroviaire, ils doivent recevoir de l'entreprise ferroviaire assurant le service les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en vue de se conformer aux exigences énoncées au présent paragraphe et à l'annexe II, partie I, et d'informer les voyageurs de façon précise.

Amendement 241

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Virginie Rozière, Marc Tarabella

**Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

1. Sur demande, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. ***Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyagistes, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.***

Amendement

1. Sur demande, les entreprises ferroviaires, ***les voyagistes*** et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport ***pour leur propre compte ou*** pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée.

Or. en

Justification

Afin de préserver la cohérence interne et la finalité du règlement, il importe de veiller à ce que les consommateurs reçoivent en temps utile des informations exactes sur leur voyage de la part du détaillant qui leur vend le billet. Cet amendement est indissociable des dispositions relatives aux informations, notamment l'annexe II dans son ensemble.

**Amendement 242
Marek Plura, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein**

**Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

1. ***Sur demande***, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les

Amendement

1. ***Les*** entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent ***systématiquement*** au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les

voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyagistes, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.

voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyagistes, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.

Or. en

Justification

Les informations accessibles sur le voyage, y compris les informations en temps réel et les horaires affichés tant dans la gare qu'à bord des trains, devraient être systématiquement communiquées, et pas uniquement sur demande. Cela est important par exemple pour les personnes sourdes, malentendantes ou malvoyantes. Les informations accessibles devraient également être disponibles par divers moyens.

En outre, il devrait être clairement indiqué que ces informations sont disponibles dans des formats accessibles.

Amendement 243 **Marek Plura**

Proposition de règlement **Article 9 – paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

1. **Sur demande**, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyagistes, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.

Amendement

1. **Les** entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent **systématiquement** au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyagistes, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.

Or. en

Justification

Les informations accessibles sur le voyage, y compris les informations en temps réel et les horaires affichés tant dans la gare qu'à bord des trains, devraient être systématiquement communiquées, et pas uniquement sur demande. Cela est important par exemple pour les personnes sourdes, malentendantes ou malvoyantes. Les informations accessibles devraient également être disponibles par divers moyens. En outre, il devrait être clairement indiqué que ces informations sont disponibles dans des formats accessibles.

Amendement 244

Mark Demesmaeker, Helga Stevens, Jana Žitňanská

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Sur demande, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyagistes, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.

Amendement

1. Sur demande, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent **systématiquement** au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyagistes, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.

Or. en

Justification

Cet amendement est essentiel pour préserver la cohérence interne du texte.

Amendement 245

Jana Žitňanská, Peter van Dalen

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. **Sur demande**, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyagistes, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.

Amendement

1. **I.** Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent **systématiquement** au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyagistes, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.

Or. en

Justification

Les informations accessibles sur le voyage devraient être systématiquement communiquées, et pas uniquement sur demande. Cela est important par exemple pour les personnes sourdes, malentendantes ou malvoyantes. Cet amendement est nécessaire pour préciser davantage les droits des voyageurs handicapés et est lié à d'autres amendements concernant les obligations des entreprises ferroviaires et les vendeurs et des vendeurs de billets. Cet amendement est donc essentiel pour préserver la cohérence interne du texte.

Amendement 246

Rosa Estaràs Ferragut, Luis de Grandes Pascual

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. **Sur demande**, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de

Amendement

1. **Les** entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent **systématiquement** au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un contrat de transport est proposé par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de

billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyageurs, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.

billets qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte, ainsi que les voyageurs, fournissent ces informations lorsqu'elles sont disponibles.

Or. en

Justification

Les informations accessibles sur le voyage, y compris les informations en temps réel et les horaires affichés tant dans la gare qu'à bord des trains, devraient être systématiquement communiquées, et pas uniquement sur demande. Cela est important par exemple pour les personnes sourdes, malentendantes ou malvoyantes. Les informations accessibles devraient également être disponibles par divers moyens. En outre, il devrait être clairement indiqué que ces informations sont disponibles dans des formats accessibles.

Amendement 247 **Renaud Muselier**

Proposition de règlement **Article 9 – paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

1. ***Sur demande***, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un ***contrat*** de transport ***est proposé*** par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets ***qui proposent des contrats de transport pour leur propre compte***, ainsi que les voyageurs, fournissent ces informations ***lorsqu'elles sont*** disponibles.

Amendement

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent au voyageur au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie I, en ce qui concerne les voyages pour lesquels un ***ou plusieurs contrats*** de transport ***sont proposés*** par l'entreprise ferroviaire concernée. Les vendeurs de billets, ainsi que les voyageurs, fournissent ***également*** ces informations ***qui sont rendues*** disponibles ***par les entreprises ferroviaires en vertu du paragraphe 5***.

Or. fr

Justification

Les vendeurs de billets ne peuvent fournir les informations demandées que si les entreprises ferroviaires les leurs ont communiquées. Cet amendement est directement lié aux obligations des entreprises ferroviaires de mettre à disposition aux vendeurs de billets leurs données en

temps réel (article 9, paragraphe 4) et est donc nécessaire pour la cohérence de l'article 9 dans son ensemble.

Amendement 248

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Pavel Telička, Gesine Meissner

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les entreprises ferroviaires ***et, dans la mesure du possible, les vendeurs de billets*** fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Amendement

2. Les entreprises ferroviaires fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II. ***Il en va de même pour les vendeurs de billets, sauf dans les cas où ils n'ont pas la possibilité de contacter le voyageur et de l'informer. Aux fins du présent paragraphe, les entreprises ferroviaires fournissent les informations mentionnées à l'annexe II, partie II, aux vendeurs de billets et aux autres entreprises ferroviaires qui vendent leurs services.***

Or. en

Justification

Cet ajout rend compte de la suppression du terme «ou» à l'annexe II, parties I et II, selon laquelle à la fois les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets doivent fournir un certain type d'informations aux voyageurs. Lorsqu'un vendeur de billets ou une entreprise ferroviaire vendent un billet au nom d'une autre entreprise ferroviaire, ils doivent recevoir de l'entreprise ferroviaire assurant le service les informations mentionnées à l'annexe II, partie II, en vue de se conformer à ces exigences. Lorsque les vendeurs de billets ne peuvent contacter le voyageur auquel ils ont vendu le billet, ils sont dispensés de l'obligation de fournir les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Amendement 249

Claudia Schmidt

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les entreprises ferroviaires *et, dans la mesure du possible, les vendeurs de billets* fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Amendement

2. Les entreprises ferroviaires fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II. ***Les vendeurs de billets fournissent également ces informations à l'aide des données communiquées par les entreprises ferroviaires conformément au paragraphe 3.***

Or. en

Justification

Les passagers devraient avoir accès aux mêmes données ferroviaires essentielles, quel que la plateforme à laquelle ils s'adressent, qu'il s'agisse d'un vendeur de billet ou d'une plateforme numérique auxquels ils s'adressent pour obtenir des informations. Toutefois, les vendeurs de billets ne peuvent fournir les informations demandées que si les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure les leur ont divulguées.

Amendement 250

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach

**Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 2**

Texte proposé par la Commission

2. Les entreprises ferroviaires et, dans la mesure du possible, les vendeurs de billets fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Amendement

2. Les entreprises ferroviaires et, dans la mesure du possible, ***les voyagistes et les vendeurs de billets*** fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Or. en

Amendement 251

Marek Plura, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les entreprises ferroviaires et, ***dans la mesure du possible***, les vendeurs de billets fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Amendement

2. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Or. en

Justification

Les informations accessibles sur le voyage, y compris les informations en temps réel et les horaires affichés tant dans la gare qu'à bord des trains, devraient être systématiquement communiquées, et pas uniquement sur demande. Cela est important par exemple pour les personnes sourdes, malentendantes ou malvoyantes. Les informations accessibles devraient également être disponibles par divers moyens.

En outre, il devrait être clairement indiqué que ces informations sont disponibles dans des formats accessibles.

Amendement 252
Dieter-Lebrecht Koch

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les entreprises ferroviaires ***et, dans la mesure du possible, les vendeurs de billets*** fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Amendement

2. Les entreprises ferroviaires fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Or. de

Amendement 253
Markus Ferber

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les entreprises ferroviaires *et, dans la mesure du possible, les vendeurs de billets* fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Amendement

2. Les entreprises ferroviaires fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Or. de

Justification

La fourniture d'informations pendant le voyage constitue une charge supplémentaire disproportionnée pour les vendeurs de billets. L'entreprise ferroviaire dispose des informations et des techniques permettant de fournir des informations plus rapidement et plus efficacement pendant le voyage.

Amendement 254
Tania González Peñas

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les entreprises ferroviaires *et, dans la mesure du possible,* les vendeurs de billets fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Amendement

2. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Or. es

Amendement 255
Elissavet Vozemberg-Vrionidi

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les entreprises ferroviaires et, **dans la mesure du possible**, les vendeurs de billets fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Amendement

2. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Or. el

Justification

Les informations mentionnées à l'annexe II, partie II, doivent être fournies aux voyageurs.

Amendement 256

Renaud Muselier

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les entreprises ferroviaires et, **dans la mesure du possible**, les vendeurs de billets fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Amendement

2. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets **en ligne** fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Or. fr

Justification

Il convient de distinguer les vendeurs de billets en guichet des vendeurs de billets en ligne qui sont seuls en capacité de fournir les informations mentionnées à l'annexe II, partie II au cours du voyage.

Amendement 257

Mark Demesmaeker, Helga Stevens, Jana Žitňanská, Peter van Dalen

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les entreprises ferroviaires et, **dans la mesure du possible**, les vendeurs de billets fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Amendement

2. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Or. en

Amendement 258

Rosa Estaràs Ferragut, Luis de Grandes Pascual

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les entreprises ferroviaires et, **dans la mesure du possible**, les vendeurs de billets fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Amendement

2. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets fournissent au voyageur pendant le voyage, y compris dans les gares de correspondance, au moins les informations mentionnées à l'annexe II, partie II.

Or. en

Justification

Les informations accessibles sur le voyage, y compris les informations en temps réel et les horaires affichés tant dans la gare qu'à bord des trains, devraient être systématiquement communiquées, et pas uniquement sur demande. Cela est important par exemple pour les personnes sourdes, malentendantes ou malvoyantes. Les informations accessibles devraient également être disponibles par divers moyens. En outre, il devrait être clairement indiqué que ces informations sont disponibles dans des formats accessibles.

Amendement 259

Renaud Muselier

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes . Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX *et* le règlement 454/2011 .

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées *aux passagers et aux vendeurs de billets en ligne par les entreprises ferroviaires* sous la forme la plus appropriée *et en temps réel*, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes *afin de fournir aux passagers toutes les informations requises par l'annexe II du présent règlement*. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX, le règlement 454/2011 *et le règlement n° 1300/2014* .

Or. fr

Justification

Afin que les passagers reçoivent la meilleure information possible en temps réel, il convient que tous les acteurs impliqués dans la vente de billets soient en possession de l'information nécessaire.

Amendement 260

Marek Plura, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Róża Gräfin von Thun und Hohenstein

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011.

Amendement

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011. *La disponibilité de formats accessibles devrait être clairement*

indiquée.

Or. en

Justification

Les informations accessibles sur le voyage, y compris les informations en temps réel et les horaires affichés tant dans la gare qu'à bord des trains, devraient être systématiquement communiquées, et pas uniquement sur demande. Cela est important par exemple pour les personnes sourdes, malentendantes ou malvoyantes. Les informations accessibles devraient également être disponibles par divers moyens.

En outre, il devrait être clairement indiqué que ces informations sont disponibles dans des formats accessibles.

Amendement 261

Lucy Anderson, Rory Palmer, Kathleen Van Brempt, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Merja Kyllönen, Virginie Rozière, Marc Tarabella

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011.

Amendement

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes ***et par écrit dans la mesure du possible***. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011. ***La disponibilité de formats accessibles est clairement indiquée.***

Or. en

Amendement 262

Elissavet Vozemberg-Vrionidi

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011.

Amendement

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011. ***La disponibilité d'informations dans des formats accessibles doit être clairement affichée.***

Or. el

Justification

Les informations doivent être disponibles et aisément accessibles au public et être publiées dans une série de formats différents accessibles à tous.

Amendement 263
Rosa Estaràs Ferragut, Luis de Grandes Pascual

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011.

Amendement

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011. ***La disponibilité de formats accessibles devrait être clairement***

indiquée.

Or. en

Justification

Les informations accessibles sur le voyage, y compris les informations en temps réel et les horaires affichés tant dans la gare qu'à bord des trains, devraient être systématiquement communiquées, et pas uniquement sur demande. Cela est important par exemple pour les personnes sourdes, malentendantes ou malvoyantes. Les informations accessibles devraient également être disponibles par divers moyens. En outre, il devrait être clairement indiqué que ces informations sont disponibles dans des formats accessibles.

Amendement 264

Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011.

Amendement

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011. ***La disponibilité de formats accessibles devrait être clairement indiquée.***

Or. en

Justification

Les informations accessibles sur le voyage devraient être systématiquement communiquées, et pas uniquement sur demande. Cela est important par exemple pour les personnes sourdes, malentendantes ou malvoyantes.

Amendement 265

Michael Cramer, Karima Delli, Julia Reda

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011.

Amendement

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée ***et la plus facilement accessible***, notamment en utilisant les technologies de communication ***en temps réel*** les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011.

Or. en

Amendement 266
Ádám Kósa, Andor Deli

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011.

Amendement

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées ***et que celles-ci puissent les comprendre*** conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011.

Or. hu

Amendement 267

Georges Bach

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées *sous* la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011.

Amendement

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées ***en temps réel en recourant à*** la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive XXX et le règlement 454/2011.

Or. en

Amendement 268

Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans ***la directive XXX*** et le règlement 454/2011.

Amendement

3. Les informations visées aux paragraphes 1 et 2 sont communiquées sous la forme la plus appropriée, notamment en utilisant les technologies de communication les plus modernes. Une attention particulière est accordée à ce que ces informations soient accessibles aux personnes handicapées conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans ***le règlement 1300/2014*** et le règlement 454/2011.

Or. en

Amendement 269

Michael Cramer, Karima Delli, Julia Reda

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les gestionnaires des gares et les gestionnaires de l'infrastructure mettent à la disposition des entreprises ferroviaires et des vendeurs de billets des données en temps réel relatives aux trains, y compris ceux exploités par d'autres entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire.

Amendement

4. Les gestionnaires des gares et les gestionnaires de l'infrastructure mettent à la disposition des entreprises ferroviaires et des vendeurs de billets des données en temps réel relatives aux trains, y compris ceux exploités par d'autres entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire. ***Ils communiquent en temps réel aux voyageurs tout retard ou toute modification susceptibles de survenir.***

Or. en

Justification

La communication des informations sur les retards ou modifications n'est efficace et utile que si elle est assurée en temps réel.

Amendement 270
Claudia Schmidt, Lucy Anderson

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les ***gestionnaires des gares*** et les gestionnaires de l'infrastructure mettent à la disposition des entreprises ferroviaires et des vendeurs de billets des données en temps réel relatives aux trains, y compris ceux exploités par d'autres entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire.

Amendement

4. Les ***entreprises ferroviaires*** et les gestionnaires de l'infrastructure mettent à la disposition des entreprises ferroviaires et des vendeurs de billets des données en temps réel relatives aux trains, y compris ceux exploités par d'autres entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire. ***L'objectif est de permettre aux vendeurs de billets de fournir aux voyageurs toutes les informations requises par le présent règlement.***

Justification

Les passagers devraient avoir accès aux mêmes données ferroviaires essentielles, quelle que la plateforme à laquelle ils s'adressent, qu'il s'agisse d'un vendeur de billet ou d'une plateforme numérique auxquels ils s'adressent pour obtenir des informations. Toutefois, les vendeurs de billets ne peuvent fournir les informations demandées que si les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure les leur ont divulguées.

Amendement 271**Renaud Muselier****Proposition de règlement****Article 9 – paragraphe 4***Texte proposé par la Commission*

4. Les gestionnaires des gares et les gestionnaires de l'infrastructure mettent à la disposition des entreprises ferroviaires et des vendeurs de billets **des** données en temps réel relatives aux trains, y compris ceux exploités par d'autres entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire.

Amendement

4. **Les entreprises ferroviaires**, les gestionnaires des gares et les gestionnaires de l'infrastructure mettent à la disposition des entreprises ferroviaires et des vendeurs de billets **les** données en temps réel relatives aux trains **visées à l'annexe II du présent règlement**, y compris ceux exploités par d'autres entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire.

Justification

Il convient de préciser le type de données en temps réel dont les vendeurs de billets et les entreprises ferroviaires ont besoin afin de donner la meilleure information possible aux passagers.

Amendement 272**Markus Ferber****Proposition de règlement****Article 9 – paragraphe 4***Texte proposé par la Commission**Amendement*

4. Les gestionnaires des gares et les gestionnaires de l'infrastructure **mettent** à la disposition des entreprises ferroviaires **et des vendeurs de billets** des données en temps réel relatives aux trains, y compris ceux exploités par d'autres entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire.

4. Les gestionnaires des gares et les gestionnaires de l'infrastructure **font tout leur possible pour mettre** à la disposition des entreprises ferroviaires des données en temps réel relatives aux trains, y compris ceux exploités par d'autres entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire.

Or. de

Justification

La fourniture d'informations en temps réel n'est pas possible partout lorsque l'infrastructure de transmission de données en temps réel fait défaut (notamment chez les petits opérateurs). Les vendeurs de billets doivent être exclus car ils ne devraient pas être tenus de fournir des informations pendant le voyage. De plus, la mise en place d'un tel service est disproportionnée pour les PME.

Amendement 273
Renaud Muselier

Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Les entreprises ferroviaires doivent fournir aux vendeurs de billets les informations visées à l'annexe II, en temps réel et dans un format approprié, avec une interface technique lisible par machine, utilisant notamment les technologies de communication les plus avancées, afin de fournir aux passagers toutes les informations requises par le présent règlement.

Or. fr

Justification

Afin de répondre aux obligations que prévoient ce règlement, les vendeurs de billets ont besoin d'avoir accès aux informations visées à l'annexe II. Cet amendement est nécessaire afin de préciser les dispositions prévues à l'article 9, paragraphe 4 qui demandent aux entreprises ferroviaires de fournir aux vendeurs de billets leurs données en temps réel.

Amendement 274

Mark Demesmaeker, Anneleen Van Bossuyt

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets qui proposent des contrats de transport pour le compte d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires fournissent aux voyageurs des informations sur les éventuelles connexions avec d'autres modes de transport.

Or. xm

Justification

Cet amendement est indissociable des articles 9 et 14.

Amendement 275

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Lucy Anderson

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. 4 bis. Les entreprises ferroviaires doivent fournir aux vendeurs de billets les informations visées à l'annexe II, en temps réel, afin de supprimer tout type de discrimination entre passagers.

Or. xm

Justification

Cet amendement est intrinsèquement lié à l'article 3, point 15, sur les correspondances manquées, et point 8, sur les billets directs. Dans ce cadre, cet amendement vise à traduire dans le texte les obligations induites en cas de correspondance manquée afin de renforcer la cohérence du texte, notamment en lien avec les dispositions relatives aux billets directs.

Amendement 276

Olga Sehnalová, Lucy Anderson

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Les entreprises ferroviaires en coopération avec les gestionnaires des gares et les gestionnaires de l'infrastructure indiquent dans les horaires les informations relatives aux gares et connexions ferroviaires accessibles.

Or. en

Justification

Cet amendement est lié à l'article 1. Ces informations devraient faciliter les déplacements en train des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

Amendement 277

Michael Cramer, Lucy Anderson, Karima Delli, Keith Taylor, Tania González Peñas, Julia Reda

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. L'information publicitaire relative à des voyages en train, les informations relatives aux réservations et les billets doivent mentionner les données concernant les émissions ainsi que la consommation et la source d'énergie d'un voyage en train.

Or. en

Justification

Le droit du voyageur d'être informé des conséquences de ses déplacements sur l'environnement, le climat et la consommation d'énergie correspond à des objectifs prioritaires de l'Union et permettra au citoyen de contribuer à la réalisation de ces objectifs. Cette disposition est cohérente avec les objectifs de l'Union en matière de réduction des émissions et de la consommation énergétique ainsi qu'avec le besoin d'un changement de comportement. Elle correspond également au règlement (CE) n° 80/2009 (SIR), considérant 16, et à l'initiative 29 du Livre blanc sur les transports de 2011.

Amendement 278

Michael Cramer, Karima Delli, Julia Reda, Jakop Dalunde

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 ter. Les entreprises ferroviaires doivent en outre mettre toutes les informations concernant les voyages visés dans le présent article à la disposition des systèmes informatisés de réservation (SIR), des voyagistes et des vendeurs de billets, et ce de manière non discriminatoire et accessible. Les données sont mises à disposition dans des formats ouverts normalisés, lisibles par machine au moyen d'interfaces de programmation (API).

Or. en

Justification

Cette obligation en matière de données ouvertes favorisera la réalisation des systèmes de billetterie directe et des voyages intermodaux. Elle renforce considérablement l'approche de la billetterie directe proposée par la Commission.

Amendement 279

Claudia Schmidt

Proposition de règlement

Article 10 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Disponibilité des *billets, des billets directs et des réservations*

Disponibilité des *voyages ferroviaires optimaux uniques*

Or. en

Justification

Le voyage ferroviaire optimal unique est indissociable du considérant 2 en ce qui concerne l'«efficacité des services ferroviaires de voyageurs» ainsi que de l'objectif prioritaire visant à «accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport». La «disponibilité des billets, des billets directs et des réservations» ne garantit pas nécessairement «des conditions de concurrence équitables pour les entreprises ferroviaires et un niveau uniforme de droits pour les voyageurs», comme le prévoit le considérant 5 (nouveau).

Amendement 280

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets et, pour autant qu'ils soient disponibles, des *billets directs et des réservations*. Ils *mettent tout en œuvre pour offrir* des billets directs, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire.

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets et, pour autant qu'ils soient disponibles, des réservations. Ils *proposent* des billets directs, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire, *lorsque, d'après les horaires connus au moment de l'achat du billet, le passager a le temps de passer d'un service à un autre. Les vendeurs de billets et les entreprises ferroviaires mettent à la disposition des gestionnaires des gares, des gestionnaires de l'infrastructure, et les uns des autres, les données relatives aux billets vendus et aux voyageurs concernés, en temps réel de manière non discriminatoire, conformément au règlement général sur la protection des données (règlement (UE) 2016/679)^{1 bis}.*

1 bis Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (JO L 119 du 4.5.2016).

Or. en

Justification

Les droits d'un voyageur ne devraient pas cesser lorsqu'il passe d'un train à un autre, quel que soit l'entreprise assurant le service. Par conséquent, si un voyageur a le temps de passer d'un service ferroviaire à un autre, on devrait estimer que le voyageur est en possession d'un billet direct. Afin que les vendeurs de billets et les entreprises ferroviaires puissent fournir des informations et une assistance aux voyageurs, ils doivent disposer des données relatives aux billets vendus et aux voyageurs concernés en temps réel. Ces mêmes informations sont importantes pour les gestionnaires des gares et les gestionnaires de l'infrastructure en cas d'interruption.

Amendement 281

Nicola Caputo, Lucy Anderson, Miltiadis Kyrkos, István Ujhelyi, Theresa Griffin

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets et, pour autant qu'ils soient disponibles, des billets directs et des réservations. Ils mettent tout en œuvre pour offrir des billets directs, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire.

Amendement

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets et, pour autant qu'ils soient disponibles, des billets directs et des réservations. Ils mettent tout en œuvre pour offrir des billets directs, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire. ***La Commission européenne doit suivre de près les évolutions du marché en ce qui concerne les billets directs et présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil, accompagné s'il y a lieu de propositions législatives, avant le 31 décembre 2022, conformément à***

L'article 13 bis de la directive (UE) 2016/2370 ^{1 bis}.

1 bis Directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (JO L 352 du 23.12.2016).

Or. en

Justification

Ce règlement devrait davantage insister sur les objectifs – établis il y a un an dans le quatrième paquet ferroviaire – visant à améliorer l'offre de billets directs aux clients ferroviaires. Ainsi, avant le 31 décembre 2022, la Commission fera rapport au Parlement sur les initiatives prises par les vendeurs de billets et les entreprises ferroviaires afin d'augmenter les billets directs et, au besoin, préparera des propositions législatives en la matière.

Amendement 282

David-Maria Sassoli, Isabella De Monte

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets et, pour autant qu'ils soient disponibles, des billets directs et des réservations. Ils mettent tout en œuvre pour offrir des billets directs, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire.

Amendement

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets et, pour autant qu'ils soient disponibles, des billets directs et des réservations. Ils mettent tout en œuvre pour offrir des billets directs, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire. ***Conformément à la directive (UE) 2016/2370 ^{1 bis}, la Commission européenne suit de près les évolutions du marché ferroviaire en ce qui concerne les informations communes et les billets***

directs et présente un rapport au Parlement européen et au Conseil, accompagné s'il y a lieu de propositions législatives, avant le 31 décembre 2022.

^{1 bis} Directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (JO L 352 du 23.12.2016).

Or. en

Justification

Le règlement examiné ne doit pas compromettre les objectifs établis par le quatrième paquet ferroviaire et doit garantir la stabilité législative. La Commission est déjà tenue de rendre compte au Parlement de la billetterie directe d'ici le 31 décembre 2022.

Amendement 283

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Biljana Borzan, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Evelyne Gebhardt, Merja Kyllönen, Virginie Rozière, Marc Tarabella

Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets et, ***pour autant qu'ils soient disponibles, des billets directs et des réservations***. Ils mettent tout en œuvre pour offrir des billets directs, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire.

Amendement

1. Les entreprises ferroviaires, ***les voyagistes*** et les vendeurs de billets proposent des billets, ***des billets directs, des réservations et des combinaisons de billets offrant le voyage ou le voyage combiné, y compris transfrontalier, le plus économique et optimal, et ce de manière impartiale et non discriminatoire***. Ils mettent tout en œuvre pour offrir des billets directs, y compris pour des voyages internationaux ***ou comportant des trains de nuit*** et des voyages faisant intervenir plus

d'une entreprise ferroviaire.

Or. en

Amendement 284

Michael Cramer, Dieter-Lebrecht Koch, Karima Delli, Keith Taylor, Tania González Peñas, Julia Reda, Jakop Dalunde

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets *et, pour autant qu'ils soient disponibles*, des billets directs et des réservations. *Ils mettent tout en œuvre pour offrir des billets directs*, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire.

Amendement

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets, des billets directs et des réservations, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire, *au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent règlement. La réservation de ces billets est facilement accessible et non discriminatoire pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.*

Or. en

Amendement 285

Claudia Schmidt

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les *entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets et, pour autant qu'ils soient disponibles, des billets directs et des réservations. Ils mettent tout en œuvre pour offrir des billets directs*, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant

Amendement

1. Les vendeurs de billets *indiquent et vendent les voyages ferroviaires optimaux uniques.*

intervenir plus d'une entreprise ferroviaire.

Or. en

Justification

Passengers should receive access to the same key rail data whatever ticket vendor she or he turns to. Digitalisation already enables successive railway services operated by one or more railway undertakings to be easily put together to provide the most optimal (e.g. cheapest or fastest) single journey between any two rail stations, regardless whether there is one ticket or separate successive tickets for that journey. The new proposed «burden of proof» addition in the recast means that ticket vendors that provide this innovation make themselves liable for missed connections and delay compensation unless they 'warn' passengers that their rights are not valid for the entire journey (in the cases where two separate, successive tickets are merged). It is problematic that, if ticket vendors refuse to communicate such a 'warning' – after all, it is proven that merging separate, successive tickets will boost demand for the rail sector and help it to grow -, it would make them liable for delays caused by others (Railway undertakings and infrastructure managers). After all, ticket vendors are only putting together tickets on existing trains – they are not showing & selling new products that do not exist. This poses incalculable financial risk for the ticket vendor – it would be wrong penalise digital innovation. Surely, in a business setting, any financial liability should be with the causer of the delay – in turn, this will provide motivation for that entity to improve its service and performance!

Amendement 286 **Renaud Muselier**

Proposition de règlement **Article 10 – paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets *et, pour autant qu'ils soient disponibles*, des billets directs et des réservations. Ils mettent tout en œuvre pour offrir des billets directs, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire.

Amendement

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets, des billets directs et des réservations. Ils mettent tout en œuvre pour offrir des billets directs, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire. ***Il devrait toujours être possible de vendre des billets directs lorsque le service au cours du voyage est opéré par la même entreprise ferroviaire.***

Or. fr

Justification

Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets devraient systématiquement proposer des billets directs lorsqu'ils sont à la vente. Cet amendement est nécessaire pour la cohérence des modifications apportées à l'article 10.

Amendement 287

Georges Bach

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets *et, pour autant qu'ils soient disponibles*, des billets directs et des réservations. Ils *mettent tout en œuvre pour offrir* des billets directs, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire.

Amendement

1. Les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent des billets, des billets directs et des réservations. Ils **proposent** des billets directs, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire.

Or. en

Amendement 288

Markus Ferber

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les entreprises ferroviaires **et les vendeurs de billets** proposent des billets et, pour autant qu'ils soient disponibles, des billets directs et des réservations. Ils mettent tout en œuvre pour offrir des billets directs, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire.

Amendement

1. Les entreprises ferroviaires proposent des billets et, pour autant qu'ils soient disponibles, des billets directs et des réservations. Ils mettent tout en œuvre pour offrir des billets directs, y compris pour des voyages internationaux et des voyages faisant intervenir plus d'une entreprise ferroviaire.

Or. de

Justification

Il n'est pas indispensable d'obliger les vendeurs de billets à proposer des billets, des billets directs et des réservations étant donné qu'il est de leur intérêt de le faire.

Amendement 289

Michael Cramer, Karima Delli, Julia Reda, Jakop Dalunde

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les entreprises ferroviaires accordent aux voyageurs, aux voyageurs et aux vendeurs de billets l'accès à tous les systèmes de réservation de manière non discriminatoire et accessible. Elles donnent également accès à toutes les données nécessaires pour conclure fructueusement des contrats de transport pour les billets, y compris les billets directs. Ces données comprennent, entre autres, les horaires, les connexions intermodales, les tarifs, les réservations obligatoires, le cas échéant, dans des formats ouverts normalisés, lisibles par machine, au moyen d'interfaces de programmation (API).

Or. en

Justification

Cet amendement assure la cohérence de la billetterie directe et la rend possible dans la pratique. Il contribue à renforcer la proposition de la Commission. L'obligation en matière de données ouvertes est nécessaire pour obtenir un système de billetterie directe cohérent, y compris en ce qui concerne les connexions intermodales, et ainsi accroître l'attrait des services ferroviaires pour les voyageurs.

Amendement 290

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Marek Plura

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les entreprises ferroviaires fournissent à tous les vendeurs de billets et détaillants indépendants en ligne des données tarifaires et opérationnelles en temps réel, dans des conditions viables et non discriminatoires, permettant aux vendeurs de billets d'indiquer et de vendre les voyages ferroviaires optimaux uniques.

Or. en

Justification

Les entreprises ferroviaires devraient mettre les données relatives à leurs liaisons, à leurs données opérationnelles en temps réel et à leurs tarifs à la disposition à la fois des voyageurs et des vendeurs de billets. Cela permettra aux vendeurs de billets de rassembler les données sur toutes les connexions possibles et les possibilités de voyages combinés. Il s'agit d'une étape cruciale dans le sens d'une plus grande transparence dans le secteur et de tarifs plus avantageux pour les voyageurs, étant donné que les exploitants devront attirer les voyageurs en appliquant des prix plus concurrentiels ou en proposant des services supplémentaires. Cet amendement est indissociable de l'article 4, paragraphe 10, qui fait partie de la refonte.

Amendement 291

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Virginie Rozière

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

Sans préjudice des paragraphes 3 et 4, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets délivrent les billets aux voyageurs via au moins un des canaux suivants:

Sans préjudice des paragraphes 3 et 4, les entreprises ferroviaires, ***les voyagistes*** et les vendeurs de billets délivrent les billets aux voyageurs, ***pour les voyages aller simple et tous les voyages combinés ou aller-retour***, via au moins un des canaux suivants:

Or. en

Justification

Les entreprises ferroviaires, les vendeurs de billets et les voyagistes proposent différents types de billets aux clients, ce qui devrait apparaître dans le texte du règlement en vue de préserver sa cohérence interne. Cet amendement est indissociable de nombreuses dispositions relatives à la billetterie, y compris aux propositions figurant à l'article 10, paragraphes 5 et 6.

Amendement 292

Mark Demesmaeker, Helga Stevens, Jana Žitňanská, Peter van Dalen

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Sans préjudice des paragraphes 3 et 4, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets délivrent les billets aux voyageurs via au moins **un** des canaux suivants:

Amendement

Sans préjudice des paragraphes 3 et 4, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets délivrent les billets aux voyageurs via au moins **deux** des canaux suivants:

Or. en

Justification

Cet amendement s'inscrit dans l'objectif global de la refonte visant à renforcer les droits des voyageurs et plus particulièrement les droits des voyageurs handicapés ou à mobilité réduite. Il est indissociable du chapitre V.

Amendement 293

Georges Bach

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Sans préjudice des paragraphes 3 et 4, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets délivrent les billets aux voyageurs via au moins **un** des canaux suivants:

Amendement

Sans préjudice des paragraphes 3 et 4, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets délivrent les billets aux voyageurs via au moins **deux** des canaux suivants:

Or. en

Justification

Cet amendement s'impose pour des raisons impérieuses de cohérence du texte, son objectif est d'améliorer l'accès aux billets en introduisant les vendeurs de billets, il convient donc d'accorder un plus grand accès.

Amendement 294

Rosa Estaràs Ferragut, Luis de Grandes Pascual

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Sans préjudice des paragraphes 3 et 4, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets délivrent les billets aux voyageurs via au moins **un** des canaux suivants:

Amendement

Sans préjudice des paragraphes 3 et 4, les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets délivrent les billets aux voyageurs via au moins **deux** des canaux suivants:

Or. en

Justification

Les billets devraient être proposés aux voyageurs via au moins deux canaux, dont l'un devrait être un point de vente physique étant donné que tout le monde ne dispose pas d'un smartphone ou n'a pas accès à l'internet.

Amendement 295

Claudia Schmidt

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Sans préjudice des paragraphes 3 et 4, **les entreprises ferroviaires et** les vendeurs de billets délivrent les billets **aux voyageurs** via au moins un des canaux suivants:

Amendement

Sans préjudice des paragraphes 4 et 5, **tous** les vendeurs de billets délivrent les billets **des voyages ferroviaires optimaux uniques** via au moins un des canaux suivants:

Or. en

Justification

Passengers should receive access to the same key rail data whatever ticket vendor she or he turns to. Digitalisation already enables successive railway services operated by one or more railway undertakings to be easily put together to provide the most optimal (e.g. cheapest or fastest) single journey between any two rail stations, regardless whether there is one ticket or separate successive tickets for that journey. The new proposed «burden of proof» addition in the recast means that ticket vendors that provide this innovation make themselves liable for missed connections and delay compensation unless they 'warn' passengers that their rights are not valid for the entire journey (in the cases where two separate, successive tickets are merged). It is problematic that, if ticket vendors refuse to communicate such a 'warning' – after all, it is proven that merging separate, successive tickets will boost demand for the rail sector and help it to grow -, it would make them liable for delays caused by others (Railway undertakings and infrastructure managers). After all, ticket vendors are only putting together tickets on existing trains – they are not showing & selling new products that do not exist. This poses incalculable financial risk for the ticket vendor – it would be wrong penalise digital innovation. Surely, in a business setting, any financial liability should be with the causer of the delay – in turn, this will provide motivation for that entity to improve its service and performance!

Amendement 296 **Claudia Schmidt**

Proposition de règlement **Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 1 – point c**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c) à bord des trains.

supprimé

Or. en

Justification

Limitation pour les vendeurs de billets qui ne sont pas des entreprises ferroviaires (définies à l'article , paragraphe 1, et à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE: «entreprise ferroviaire», toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la présente directive, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;»). Cela contrecarre l'objectif d'«accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.» (considérant 2).

Amendement 297 **Georg Mayer**

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 1 – point c

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c) à bord des trains.

(c) à bord des trains, ***et ce sans supplément.***

Or. de

Amendement 298
Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres peuvent prévoir que les entreprises ferroviaires, les voyageurs et les vendeurs de billets proposent des billets pour les services prévus dans le cadre de contrats de service public via plus d'un canal.

Or. en

Justification

Cet amendement répond à la nécessité de cohérence interne des dispositions de refonte de l'article 10, paragraphe 2, qui incluent également d'autres canaux que ceux des entreprises ferroviaires.

Amendement 299
Renaud Muselier

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les ***États membres*** peuvent exiger que les entreprises ferroviaires proposent des

Les ***autorités compétentes responsables d'un contrat de service public ferroviaire***

billets pour les services prévus dans le cadre de contrats de service public via plus d'un canal.

au sens du règlement (CE) n° 1370/2007 concernant l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer, peuvent exiger que les entreprises ferroviaires proposent des billets pour les services prévus dans le cadre de contrats de service public via plus d'un canal.

Or. fr

Justification

Les modalités de distribution des titres de transport d'un service public de transport de voyageurs peuvent être définies par les autorités compétentes qui ne sont pas forcément les États membres mais peuvent être notamment des régions.

Amendement 300

Rosa Estaràs Ferragut, Luis de Grandes Pascual

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires proposent des billets pour les services prévus dans le cadre de contrats de service public via plus *d'un canal*.

Amendement

Les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires proposent des billets pour les services prévus dans le cadre de contrats de service public via plus *de deux canaux*.

Or. en

Justification

Les billets devraient être proposés aux voyageurs via au moins deux canaux, dont l'un devrait être un point de vente physique étant donné que tout le monde ne dispose pas d'un smartphone ou n'a pas accès à l'internet.

Amendement 301

Mark Demesmaeker, Helga Stevens, Jana Žitňanská, Peter van Dalen

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires proposent des billets pour les services prévus dans le cadre de contrats de service public via plus *d'un canal*.

Amendement

Les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires proposent des billets pour les services prévus dans le cadre de contrats de service public via plus *de deux canaux*.

Or. en

Justification

Cet amendement s'inscrit dans l'objectif global de cette révision visant à renforcer les droits des voyageurs et plus particulièrement les droits des voyageurs handicapés ou à mobilité réduite. Il est indissociable du chapitre V.

Amendement 302

Elissavet Vozemberg-Vrionidi

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires proposent des billets pour les services prévus dans le cadre de contrats de service public via plus *d'un canal*.

Amendement

Les États membres peuvent exiger que les entreprises ferroviaires proposent des billets pour les services prévus dans le cadre de contrats de service public via plus *de deux canaux*.

Or. el

Justification

Afin de mieux servir les voyageurs, les billets doivent être proposés aux voyageurs via au moins deux canaux, dont l'un doit être un canal physique étant donné que tout le monde ne dispose pas d'un smartphone ou d'un accès à l'internet.

Amendement 303

Michael Cramer, Karima Delli, Julia Reda

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les entreprises ferroviaires offrent la possibilité d'obtenir des billets pour le service concerné à bord du train, **à moins que cette possibilité ne soit limitée ou refusée pour des raisons liées à la sûreté ou à la lutte contre la fraude, des raisons de réservation obligatoire ou des motifs commerciaux raisonnables.**

Amendement

3. Les entreprises ferroviaires offrent la possibilité d'obtenir des billets pour le service concerné à bord du train.

Or. en

Justification

Cet amendement renforce la proposition de la Commission en la rendant plus cohérente, en supprimant cette conditionnalité. Il est important que les voyageurs puissent obtenir un billet à bord du train, étant donné que dans certains cas les services de billetterie dans une gare peuvent être hors service ou prendre beaucoup de temps, ce qui comporte le risque de rater le train.

Amendement 304

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Georges Bach, Virginie Rozière

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les entreprises ferroviaires offrent la possibilité d'obtenir des billets pour le service concerné à bord du train, à moins que cette possibilité ne soit limitée ou refusée pour des raisons liées à la sûreté **ou** à la lutte contre la fraude, **des raisons de réservation obligatoire** ou **des motifs commerciaux raisonnables.**

Amendement

3. Les entreprises ferroviaires offrent la possibilité d'obtenir des billets pour le service concerné à bord du train, à moins que cette possibilité ne soit limitée ou refusée pour des raisons **valables et légitimes** liées à la sûreté, à la lutte contre la fraude, **à l'espace** ou **aux places disponibles.**

Or. en

Justification

Pour qu'un plus grand nombre de personnes utilisent le service ferroviaire en Europe, il convient de clarifier et de renforcer les droits des voyageurs, conformément aux objectifs du règlement. Toute restriction de la possibilité d'acheter des billets à bord d'un train devrait

être à la fois valable et légitime. La politique en matière de sûreté et de lutte contre la fraude et l'espace disponible sont des motifs de restriction légitimes alors que le terme «motifs commerciaux raisonnables» est trop vague. Cet amendement s'impose pour des raisons impérieuses liées à la cohérence interne et est indissociable de l'article 1^{er} et des objectifs généraux énoncés dans les analyses d'impact et les exposés de motifs.

Amendement 305

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Olga Sehnalová, Liisa Jaakonsaari, István Ujhelyi, Francisco Assis, John Howarth, Marc Tarabella

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 4 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

4. *En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport dans la gare de départ, les voyageurs doivent être informés dans la gare:*

Amendement

4. *Sur demande des voyageurs, les billets sont réimprimés le jour du voyage, soit au guichet soit au distributeur de titres de transport. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport dans la gare de départ ou lorsque le guichet ou le distributeur de titres de transport ne sont pas pleinement accessibles, les voyageurs doivent être informés dans la gare:*

Or. en

Justification

Les tickets imprimés sont souvent nécessaires pour obtenir le remboursement des frais de voyage des voyageurs par les employeurs. Lorsqu'il est impossible de les imprimer dans une gare, les voyageurs ont le droit d'en être informés dans la gare. Cet amendement est nécessaire car il est indissociable des dispositions relatives à l'accessibilité et aux autres modifications apportées par la Commission à l'article 10.

Amendement 306

Dieter-Lebrecht Koch

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 4 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

4. En l'absence de guichet ou

Amendement

4. En l'absence de guichet ou de

de distributeur de titres de transport dans la gare de départ, les voyageurs doivent être informés dans la gare:

distributeur de titres de transport dans la gare de départ, **les voyageurs sont autorisés à acheter leur billet à bord du train sans supplément.** En outre, les voyageurs doivent être informés dans la gare:

Or. de

Justification

Lorsque la gare de départ ne dispose ni de guichet ni de distributeur de titres de transport, les voyageurs doivent pouvoir acheter un billet dans le train sans supplément. En comparaison avec l'article 10, paragraphe 5, on ne voit pas pourquoi tout le monde ne pourrait pas bénéficier de cette possibilité. En effet, la vente de titres de transport ferroviaire devrait être plus flexible afin de gagner en attrait.

Amendement 307

Elissavet Vozemberg-Vrionidi

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 4 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

4. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport dans la gare de départ, les voyageurs doivent être informés dans la gare:

Amendement

4. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport dans la gare de départ **ou lorsque le distributeur de titres de transport n'est pas pleinement accessible**, les voyageurs doivent être informés dans la gare:

Or. el

Justification

Afin de mieux servir les voyageurs.

Amendement 308

Mark Demesmaeker, Helga Stevens, Jana Žitňanská, Peter van Dalen

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 4 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

4. En l'absence de guichet ou de

Amendement

4. En l'absence de guichet ou de

distributeur de titres de transport dans la gare de départ, les voyageurs doivent être informés dans la gare:

distributeur de titres de transport dans la gare de départ ***ou lorsque le distributeur de titres de transport n'est pas pleinement accessible***, les voyageurs doivent être informés dans la gare:

Or. en

Justification

Cet amendement est lié au chapitre V et est essentiel pour préserver la cohérence interne du texte.

Amendement 309

Rosa Estaràs Ferragut, Luis de Grandes Pascual

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 4 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

4. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport dans la gare de départ, les voyageurs doivent être informés dans la gare:

Amendement

4. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport dans la gare de départ ***ou lorsque le distributeur de titres de transport n'est pas pleinement accessible***, les voyageurs doivent être informés dans la gare:

Or. en

Justification

Il convient de noter que de nombreuses gares sont dépourvues de personnel, ce qui peut causer des problèmes lorsque les distributeurs de titres de transport sont inaccessibles aux personnes handicapées.

Amendement 310

Claudia Schmidt

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 4 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) sur la possibilité d'acheter un ***billet***

Amendement

(a) sur la possibilité d'acheter un

par téléphone, par l'internet ou à bord du train et les modalités de cet achat;

voyage ferroviaire optimal unique par téléphone, par l'internet ou à bord du train et les modalités de cet achat;

Or. en

Justification

Dans un souci de cohérence interne du texte, les voyageurs doivent bénéficier de possibilités d'achat conformes aux informations disponibles pour tous les types de billets, notamment le voyage ferroviaire aller simple optimal (c'est-à-dire le moins cher ou le plus rapide) entre deux gares, quelle que soit l'entreprise qui exécute le contrat de transport (l'entreprise retenue ou toute autre entreprise ferroviaire) et fournit les informations. Cet amendement est indissociable de l'article 9 et de l'article 10, paragraphe 6, ainsi que de l'objectif d'«accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.» (considérant 2).

Amendement 311
Dieter-Lebrecht Koch

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 4 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a) sur la possibilité d'acheter un billet par téléphone, par l'internet **ou à bord du train** et les modalités de cet achat;

(a) sur la possibilité d'acheter un billet par téléphone **ou** par l'internet et les modalités de cet achat;

Or. de

Justification

Il y a lieu d'adapter le texte en raison de la modification apportée à la partie introductive de l'article 10, paragraphe 4. On y indique que lorsque la gare ne dispose ni de guichet ni de distributeur de titres de transport, il doit être possible d'acheter un billet dans le train sans supplément.

Amendement 312
Claudia Schmidt

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 4 – point b

Texte proposé par la Commission

(b) sur la gare ferroviaire ou l'endroit le plus proche où des guichets et/ou des distributeurs de titres de transport sont mis à disposition.

Amendement

(b) sur la gare ferroviaire ou l'endroit le plus proche où des guichets et/ou des distributeurs de titres de transport sont mis à disposition ***pour les acheter***.

Or. en

Justification

Pour des raisons de sécurité juridique en ce qui concerne la responsabilité et l'échange d'informations, les voyageurs doivent être informés de la possibilité d'achat de tous les types de billets, y compris les voyages ferroviaires optimaux uniques, en l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport dans la gare de départ. Cet amendement est indissociable de l'article 9 (informations sur les voyages), ainsi que de l'annexe II, partie I, étant donné que l'absence d'informations d'achats sur tous les types de billets peut être rangée dans la catégorie «Toute activité susceptible d'interrompre ou de retarder les services».

Amendement 313

Jens Rohde, Dominique Riquet, Pavel Telička, Gesine Meissner

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport ***accessible*** dans la gare de départ, les personnes handicapées et les personnes à mobilité ***réduite sont autorisées à acheter leur billet à bord du train sans supplément.***

Amendement

5. ***En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport disponible dans la gare de départ, les voyageurs sont autorisés à acheter leur billet à bord du train, ou à leur arrivée sans supplément. Il en va de même pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduire, en l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible.***

Or. en

Justification

Cette modification vise à garantir que le voyageur ne ratera pas son train s'il ne peut acheter son billet à la gare et s'il ne dispose pas d'autres moyens de l'acheter, par exemple sur l'internet. Elle vise également à éviter que le voyageur ne reçoive une amende pour ne pas

avoir été en mesure d'acheter un billet. Si un train est dépourvu de personnel, le billet peut être acheté à l'arrivée.

Amendement 314

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Kathleen Van Brempt, Liisa Jaakonsaari, István Ujhelyi, Biljana Borzan, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth

**Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 5**

Texte proposé par la Commission

5. *En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible dans la gare de départ, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite sont autorisées à acheter leur billet à bord du train sans supplément.*

Amendement

5. *Les billets achetés à bord du train ne doivent pas coûter plus cher que le tarif standard applicable au voyage concerné avec les éventuelles réductions.*

Or. en

Amendement 315

Michael Cramer, Keith Taylor, Karima Delli, Julia Reda

**Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 5**

Texte proposé par la Commission

5. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible dans la gare de départ, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite sont **autorisées** à acheter leur billet à bord du train sans supplément.

Amendement

5. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible dans la gare de départ, **tous les voyageurs, y compris** les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, sont **autorisés** à acheter leur billet à bord du train sans supplément.

Or. en

Justification

Cette disposition facilite l'achat de billets et contribue dès lors à renforcer l'attrait du transport ferroviaire.

Amendement 316
Matthijs van Miltenburg

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible dans la gare de départ, les **personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite** sont **autorisées** à acheter leur billet à bord du train sans supplément.

Amendement

5. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible dans la gare de départ, les **voyageurs** sont **autorisés** à acheter leur billet à bord du train sans supplément.

Or. en

Amendement 317
Maria Grapini

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible dans la gare de départ, les **personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite** sont **autorisées** à acheter leur billet à bord du train sans supplément.

Amendement

5. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible dans la gare de départ, les **passagers** sont **autorisés** à acheter leur billet à bord du train sans supplément.

Or. ro

Amendement 318
Renaud Muselier

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible dans la gare de départ, **les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite sont autorisées** à acheter leur billet à bord du train sans supplément.

Amendement

5. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible dans la gare de départ, **ou tout autre moyen d'acheter des billets à l'avance, les passagers sont autorisés** à acheter leur billet à bord du train sans supplément.

Or. fr

Justification

Dans la mesure où il n'est pas toujours possible d'acheter ses billets à bord du train, il convient de prévoir les cas très spécifiques autorisant à de tels achats. La distinction entre les personnes à mobilité réduite et handicapées et les autres passagers n'est pas nécessaire.

Amendement 319
Georges Bach

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport **accessible** dans la gare de départ, les **personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite** sont **autorisées** à acheter leur billet à bord du train sans supplément.

Amendement

5. En l'absence de guichet, **de distributeur de titres de transport accessible** ou de distributeur de titres de transport **en état de marche** dans la gare de départ, les **voyageurs** sont **autorisés** à acheter leur billet à bord du train sans supplément.

Or. en

Justification

Les voyageurs ne devraient pas être pénalisés en raison de distributeurs de titres de transport hors service. En l'absence de distributeur disponible ou accessible dans les gares, les billets devraient être disponibles à bord sans supplément.

Amendement 320
Olga Sehnalová, Lucy Anderson

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible dans la gare de départ, **les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite** sont **autorisées** à acheter leur billet à bord du train sans supplément.

Amendement

5. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible dans la gare de départ, **tous les voyageurs** sont **autorisés** à acheter leur billet à bord du train sans supplément.

Or. en

Justification

Cet amendement est lié à l'article 5. Aucun voyageur ne devrait subir de discrimination et payer un supplément pour les billets achetés à bord lorsqu'il est impossible d'acheter des billets dans la gare.

Amendement 321

Tania González Peñas

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. En l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible dans la gare de départ, les **personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite** sont **autorisées** à acheter leur billet à bord du train sans supplément.

Amendement

5. **En tout état de cause**, en l'absence de guichet ou de distributeur de titres de transport accessible dans la gare de départ, les **voyageurs** sont **autorisés** à acheter leur billet à bord du train **ou à leur arrivée à destination** sans supplément.

Or. es

Amendement 322

Michael Cramer, Karima Delli

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

6. *Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.*

supprimé

Or. en

Justification

Étant donné que les billets directs seront obligatoires sans exception, ce paragraphe est obsolète.

Amendement 323
Renaud Muselier

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un *même* trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à

6. Lorsqu'un passager reçoit *de la part d'une seule entité, et en ce qui concerne une seule transaction commerciale*, des billets distincts pour un trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à

ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, *à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.*

l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation *par la ou les entreprises ferroviaires* sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale. *La responsabilité des entreprises ferroviaires ne saurait être engagée si l'entité ayant vendu les billets pour le trajet unique a échoué à fournir des délais de correspondance minimum (établis par les entreprises ferroviaires et fournis aux vendeurs de billets conformément à l'article 9 du présent règlement) entre les services ferroviaires successifs concernés. Dans ce cas, lors d'une correspondance manquée, l'entité ayant vendu les billets sera la seule responsable de la garantie des droits des voyageurs prévus selon le chapitre IV du présent règlement.*

Or. fr

Justification

Un passager qui suite à une transaction commerciale unique reçoit des billets distincts pour un trajet unique est en droit d'être couvert par le présent règlement. La responsabilité de couvrir le passager selon les modalités du chapitre IV de ce règlement doit revenir à l'entité ayant vendu le billet.

Amendement 324 Dieter-Lebrecht Koch

Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent

l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, **à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.**

l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale.

Or. de

Amendement 325
Tania González Peñas

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, **à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.**

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale.

Amendement 326

Jens Rohde, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička, Gesine Meissner

Proposition de règlement**Article 10 – paragraphe 6***Texte proposé par la Commission*

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, ***à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.***

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale.

Or. en

Justification

Cette formulation créerait deux catégories de voyageurs, où l'une d'elles ne bénéficieraient pas des droits des voyageurs. Compte tenu de la tendance des entreprises ferroviaires à ne proposer que des billets aller simple dans leurs conditions générales, le législateur doit garantir que les voyageurs bénéficient des mêmes droits dans le cadre d'un billet direct. Sinon, ce règlement n'en vaudra pas la peine et le secteur ferroviaire perdra de son attrait.

Amendement 327

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Marek Plura

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, **à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.**

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale.

Or. en

Justification

Lors de la réservation, les voyageurs doivent être assurés d'arriver à destination. La possibilité d'éviter les billets directs en informant explicitement le voyageur met à mal l'idée entière qui sous-tend ces billets. Des billets distincts signifient des contrats de transport distincts. Si un voyageur rate son train de correspondance, il devra acheter un billet au tarif du jour. Les billets directs devraient devenir la norme et être favorisés par l'Union, étant donné qu'à ce jour, seul un petit nombre d'entreprises ferroviaires de l'Union ont signé des accords dans lesquels elles reconnaissent le droit des voyageurs à la poursuite du voyage.

Amendement 328

Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, Kathleen Van Brempt, Olga Sehnalová, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Evelyne Gebhardt, Virginie Rozière, Sergio Gaetano Cofferati

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, **à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.**

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale.

Or. en

Amendement 329
Claudia Schmidt

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts ***pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires***, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet ***direct*** et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, **à moins que le voyageur n'ait été explicitement**

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets ***successifs*** distincts ***dans le cadre d'un voyage ferroviaire optimal unique***, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale.

informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.

Or. en

Justification

Passengers should receive access to the same key rail data whatever ticket vendor she or he turns to. Digitalisation already enables successive railway services operated by one or more railway undertakings to be easily put together to provide the most optimal (e.g. cheapest or fastest) single journey between any two rail stations, regardless whether there is one ticket or separate successive tickets for that journey. The new proposed "burden of proof" addition in the recast means that ticket vendors that provide this innovation make themselves liable for missed connections and delay compensation unless they 'warn' passengers that their rights are not valid for the entire journey (in the cases where two separate, successive tickets are merged). It is problematic that, if ticket vendors refuse to communicate such a 'warning' – after all, it is proven that merging separate, successive tickets will boost demand for the rail sector and help it to grow -, it would make them liable for delays caused by others (Railway undertakings and infrastructure managers). After all, ticket vendors are only putting together tickets on existing trains – they are not showing & selling new products that do not exist. This poses incalculable financial risk for the ticket vendor – it would be wrong penalise digital innovation. Surely, in a business setting, any financial liability should be with the causer of the delay – in turn, this will provide motivation for that entity to improve its service and performance!

Amendement 330 **Rolandas Paksas**

Proposition de règlement **Article 10 – paragraphe 6**

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un *même* trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, *il est considéré comme ayant*

l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation *sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit.* Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à *l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.*

autant de contrats de transport que de billets, s'il a été informé de ce fait, à travers les conditions générales de transport applicables ou tout autre moyen approprié choisi par le transporteur, et s'il a été informé par le transporteur ou par le vendeur de billets ou le voyageur pour le compte du transporteur des conséquences concrètes en ce qui concerne ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation en cas de retard. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à *l'entité ayant vendu les billets.*

Or. en

Amendement 331

Massimiliano Salini, Salvatore Domenico Pogliese

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, *à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit.* Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, *pour autant qu'un accord commercial ait été conclu entre les transporteurs concernés. En l'absence d'accord commercial, l'entité qui a vendu le billet informe le voyageur par écrit* qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la

que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.

base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.

Or. en

Justification

Étant donné que les billets directs représentent une valeur ajoutée pour le voyageur, ils ne seront crédibles et efficaces que lorsqu'une base juridique solide existera à l'appui des contrats de vente. Lorsque plus d'une entreprise ferroviaire participe, et dans un contexte de concurrence, il est essentiel qu'un accord commercial soit conclu en amont afin que le billet direct puisse exister, puisqu'il revient aux acteurs commerciaux d'instaurer un environnement de marché où les billets directs sont disponibles. Ce processus doit être encouragé par les institutions de l'Union et achevé dans le cadre mis en place par la Commission au titre du quatrième paquet ferroviaire.

Amendement 332

Marie-Christine Arnautu

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services **ferroviaires** successifs exploités par une ou plusieurs entreprises **ferroviaires**, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, **à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au**

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services **de transport** successifs exploités par une ou plusieurs entreprises **de transport**, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale. **En cas de correspondance manquée par faute d'un retard trop important et de l'absence de solutions alternatives, le voyageur a immédiatement droit de la part de l'entreprise ferroviaire responsable du retard à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. Les modalités d'application du présent paragraphe sont**

voyagiste ou au vendeur de billets.

précisées dans un acte d'exécution pris dans un délai maximum de trois mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

Or. fr

Justification

Il n'est pas tolérable qu'un voyageur ayant une ou plusieurs correspondances et alors qu'il avait pris toutes ses dispositions pour être à l'heure pour prendre sa correspondance ait à subir financièrement les conséquences d'un retard inopiné. Il convient que le transporteur ferroviaire, responsable de la rupture de correspondance, compense le préjudice subi par le voyageur. Cette règle devrait être valable quel que soit le mode de transport utilisé. Elle ne devrait toutefois pas s'appliquer dans un cas de force majeure tel que le définit l'article 17, paragraphe 8 de la présente proposition de règlement.

Amendement 333

Georges Bach

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyagiste ou au vendeur de billets.

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit, ***et devraient figurer de manière claire et visible sur le billet.*** Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyagiste ou au vendeur de billets.

Amendement 334
Wim van de Camp

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un *même* trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, *à des soins* et à une indemnisation *sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.*

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, *il doit être considéré comme ayant autant de contrats de transport que de billets, s'il a été informé de ce fait, à travers les conditions générales de transport applicables ou tout autre moyen approprié choisi par le transporteur, et s'il a été informé par le transporteur ou par le vendeur de billets ou le voyageur pour le compte du transporteur des conséquences concrètes en ce qui concerne* ses droits à l'information, à l'assistance et à une indemnisation *en cas de retard.*

Justification

Les entreprises ferroviaires investissent dans l'augmentation des transporteurs multi-offres, en étroite coopération avec les vendeurs de billets. En ce qui concerne la responsabilité prévue par le règlement examiné, il est disproportionné de tenir les entreprises ferroviaires pour responsables de connexions envisagées envers lesquelles elles n'ont pas pris d'engagement et dont elles n'ont pas connaissance.

Amendement 335
Tomasz Piotr Poręba, Kosma Złotowski

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un **même** trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, **à des soins** et à une indemnisation **sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.**

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, **il est considéré comme ayant autant de contrats de transport que de billets, s'il a été informé de ce fait, à travers les conditions générales de transport applicables ou tout autre moyen approprié choisi par le transporteur, et s'il a été informé par le transporteur ou par le vendeur de billets ou le voyageur pour le compte du transporteur des conséquences concrètes en ce qui concerne** ses droits à l'information, à l'assistance et à une indemnisation en cas de retard.

Or. en

Amendement 336
Janusz Zemke

Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un **même** trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, **à des soins** et à une indemnisation **sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ**

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, **il est considéré comme ayant autant de contrats de transport que de billets, s'il a été informé de ce fait, à travers les conditions générales de transport applicables ou tout autre moyen**

jusqu'à la destination finale, à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.

approprié choisi par le transporteur, et s'il a été informé par le transporteur ou par le vendeur de billets ou le voyageur pour le compte du transporteur des conséquences concrètes en ce qui concerne ses droits à l'information, à l'assistance et à une indemnisation en cas de retard.

Or. en

Justification

Il est essentiel que les informations sur la billetterie directe soient présentées aux clients de façon intelligible. C'est pourquoi toute proposition de disposition détaillée doit être réaliste et claire et ne doit comporter aucune lacune. Les entreprises ferroviaires ne sauraient être tenues responsables de connexions envisagées envers lesquelles elles n'ont pas pris d'engagement et dont elles n'ont pas connaissance. Il convient de supprimer le terme «soins» car il ne se distingue pas de l'«assistance».

Amendement 337

David-Maria Sassoli, Isabella De Monte

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas

droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à *l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.*

droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à *l'entité ayant vendu les billets.*

Or. en

Justification

Il importe de préciser que la charge de la preuve et la responsabilité incombe à l'entité ayant vendu le billet au client.

Amendement 338

Nicola Caputo, Lucy Anderson, Miltiadis Kyrkos, Theresa Griffin

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à *l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.*

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un même trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire par écrit. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à *l'entité ayant vendu les billets.*

Or. en

Justification

L'entité qui vend les billets devrait être responsable envers le voyageur.

Amendement 339

Markus Ferber

Proposition de règlement

Article 10 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un *même* trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire *par écrit*. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à *l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets*.

Amendement

6. Lorsqu'un passager reçoit des billets distincts pour un trajet comprenant des services ferroviaires successifs exploités par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, ses droits à l'information, à l'assistance, à des soins et à une indemnisation sont équivalents à ceux attachés à un billet direct et couvrent l'intégralité du voyage, du point de départ jusqu'à la destination finale, à moins que le voyageur n'ait été explicitement informé du contraire *dans les conditions générales de transport*. Le voyageur est, en particulier, informé qu'en cas de correspondance manquée, il n'aura pas droit à une assistance ou à une indemnisation sur la base de la longueur totale du voyage. La charge de la preuve que l'information a été fournie incombe à *l'entité ayant vendu les billets*.

Or. de

Justification

Pour le consommateur, l'entité qui a vendu les billets est l'interlocuteur le plus proche.

Amendement 340

Mark Demesmaeker, Anneleen Van Bossuyt

Proposition de règlement

Article 14 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Dans un délai de 12 mois, la Commission européenne propose une méthode uniforme de calcul des retards qui sera d'application dans tous les États membres. Cette méthode figurera dans la définition visée à l'article 3, point 13.

Or. xm

Justification

Cet amendement est indissociable de l'article 17, paragraphe 2.

Amendement 341
Merja Kyllönen

Proposition de règlement
Article 16 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Remboursement et réacheminement

Remboursement et réacheminement *en cas de départs annulés ou retardés*

Or. en

Justification

La modification apportée au titre de l'article 16 clarifie le champ d'application de l'article. Conformément aux orientations interprétatives de la Commission, l'article devrait couvrir le remboursement à la fois en cas d'annulation et de retard.

Amendement 342
Merja Kyllönen

Proposition de règlement
Article 16 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre, *soit au départ soit en cas de correspondance manquée au cours d'un voyage effectué avec un billet direct, à ce qu'un train* arrive avec plus de soixante minutes de retard à la destination finale

1. Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre *à ce qu'un train soit annulé ou qu'il* arrive avec plus de soixante minutes de retard à la destination finale prévue dans le contrat de transport, les voyageurs ont immédiatement le choix entre l'une des

prévue dans le contrat de transport, les voyageurs ont immédiatement le choix entre l'une des options suivantes:

options suivantes:

Or. en

Justification

La suppression de la modification apportée par la Commission au texte original permet d'élargir le champ d'application de l'article 16 à un éventail plus large de situations, ce qui est plus avantageux pour les voyageurs, c'est-à-dire les clients.

Amendement 343 **Renaud Muselier**

Proposition de règlement **Article 16 – paragraphe 1 – partie introductive**

Texte proposé par la Commission

1. Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre, soit au départ soit en cas de correspondance manquée ***au cours d'un voyage effectué avec un billet direct***, à ce qu'un train arrive avec plus de ***soixante*** minutes de retard à la destination finale prévue dans le contrat de transport, les voyageurs ont immédiatement le choix entre l'une des options suivantes:

Amendement

1. Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre, soit au départ soit en cas de correspondance manquée, à ce qu'un train arrive avec plus de ***trente*** minutes de retard à la destination finale prévue dans le contrat de transport, les voyageurs ont immédiatement le choix entre l'une des options suivantes:

Or. fr

Justification

Les voyageurs devraient avoir droit à une indemnisation pas uniquement avec un billet direct. Dans un souci de cohérence avec les dispositions prévues à l'article 17 du règlement, le seuil de compensation est abaissé à trente minutes.

Amendement 344 **Lucy Anderson, Rory Palmer, Theresa Griffin, István Ujhelyi, Francisco Assis, Kostadinka Kuneva, John Howarth, Julia Reda, Virginie Rozière**

Proposition de règlement **Article 16 – paragraphe 1 – partie introductive**

Texte proposé par la Commission

1. Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre, soit au départ soit en cas de correspondance manquée au cours d'un voyage **effectué avec un billet direct**, à ce qu'un train arrive avec plus de **soixante** minutes de retard à la destination finale **prévue dans le contrat de transport**, les voyageurs ont immédiatement le choix entre l'une des options suivantes:

Amendement

1. Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre, soit au départ soit en cas de correspondance manquée au cours d'un voyage, à ce qu'un train arrive avec plus de **45** minutes de retard à la destination finale, les voyageurs ont immédiatement le choix entre l'une des options suivantes :

Or. en

Justification

Les voyageurs ont le droit d'avoir le choix, quel que soit leur billet, qu'il s'agisse d'un billet direct, d'un aller simple avec un billet, d'un aller-retour ou d'un voyage combiné. Le terme «contrat de transport» a été supprimé à des fins de clarté juridique, puisqu'il peut y avoir plus d'un contrat. Cet amendement est conforme à nos autres amendements dans le chapitre IV.

Amendement 345

Marie-Christine Arnautu

Proposition de règlement

Article 16 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre, soit au départ soit en cas de correspondance manquée au cours d'un voyage **effectué avec un billet direct**, à ce qu'un train arrive avec plus de soixante minutes de retard à la destination finale prévue dans le contrat de transport, les voyageurs ont immédiatement le choix entre l'une des options suivantes:

Amendement

1. Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre, soit au départ soit en cas de correspondance manquée au cours d'un voyage, à ce qu'un train arrive avec plus de soixante minutes de retard à la destination finale prévue dans le contrat de transport, les voyageurs ont immédiatement le choix entre l'une des options suivantes:

Or. fr

Justification

Pour diverses raisons, il arrive qu'il ne soit pas possible de prendre un billet direct pour un voyage donné, notamment si celui-ci combine des modes de transports différents. Pour autant,

en cas de retard entraînant une rupture de correspondance, le voyageur se trouvera dans une situation de préjudice dont la responsabilité ne saurait lui incomber. Il convient que l'entité ferroviaire responsable du retard présente au voyageur les options figurant dans le présent article dans les mêmes conditions que si c'était un billet direct (remboursement, réacheminement, poursuite du voyage...).

Amendement 346
Claudia Schmidt

Proposition de règlement
Article 16 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre, soit au départ soit en cas de correspondance manquée au cours d'un voyage **effectué avec un billet direct**, à ce qu'un train arrive avec plus de soixante minutes de retard à la destination finale **prévue dans le contrat de transport**, les voyageurs ont immédiatement le choix entre l'une des options suivantes:

Amendement

1. Lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre, soit au départ soit en cas de correspondance manquée au cours d'un voyage **ferroviaire optimal unique**, à ce qu'un train arrive avec plus de soixante minutes de retard à la destination finale, les voyageurs ont immédiatement le choix entre l'une des options suivantes :

Or. en

Justification

Dans le cas d'une correspondance manquée au cours d'un voyage ferroviaire optimal unique, si le voyageur est autorisé à prendre le prochain train du prochain opérateur disponible qui l'amène à la destination finale de la manière la plus rapide, il a bien plus de chances d'atteindre sa destination finale avec un retard de maximum 60 minutes par rapport à l'heure d'arrivée initialement prévue, ce qui signifie que l'entreprise ferroviaire qui a causé le retard ne doit payer aucune indemnisation. Ce type précis de système de protection en cas de correspondance manquée existe déjà, il s'agit du service HOTNAT de Railteam.

Amendement 347
Michael Cramer, Karima Delli

Proposition de règlement
Article 16 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Lorsqu'on **peut raisonnablement s'attendre**, soit au départ soit en cas de

Amendement

1. Lorsqu'on **s'attend**, soit au départ soit en cas de correspondance manquée au

correspondance manquée au cours d'un voyage effectué avec un billet direct, à ce qu'un train arrive avec plus de soixante minutes de retard à la destination finale prévue dans le contrat de transport, les voyageurs ont immédiatement le choix entre l'une des options suivantes:

cours d'un voyage effectué avec un billet direct, à ce qu'un train arrive avec plus de soixante minutes de retard à la destination finale prévue dans le contrat de transport, les voyageurs ont immédiatement le choix entre l'une des options suivantes :

Or. en

Justification

La suppression de ces mots rend obligatoire l'adoption de ces mesures.

Amendement 348 **Claudia Schmidt**

Proposition de règlement **Article 16 – paragraphe 1 – point a**

Texte proposé par la Commission

(a) le remboursement intégral du **billet**, au tarif auquel il a été acheté, pour la ou les parties non effectuées de leur voyage et pour la ou les parties déjà effectuées si le voyage ne présente plus aucun intérêt par rapport au plan de voyage initial des voyageurs, ainsi que, s'il y a lieu, un voyage de retour jusqu'au point de départ initial dans les meilleurs délais. Le remboursement s'effectue dans les mêmes conditions que le paiement de l'indemnisation visée à l'article 17;

Amendement

(a) le remboursement intégral du **voyage ferroviaire optimal unique**, au tarif auquel il a été acheté, pour la ou les parties non effectuées de leur voyage et pour la ou les parties déjà effectuées si le voyage ne présente plus aucun intérêt par rapport au plan de voyage initial des voyageurs, ainsi que, s'il y a lieu, un voyage de retour jusqu'au point de départ initial dans les meilleurs délais. Le remboursement s'effectue dans les mêmes conditions que le paiement de l'indemnisation visée à l'article 17;

Or. en

Justification

À des fins de sécurité juridique, les conditions de remboursement doivent être précisées pour tous types de billets, y compris pour les voyages ferroviaires optimaux uniques. Cela est indissociable de l'article 9 (informations sur les voyages), étant donné que les voyageurs doivent être informés de leurs droits et obligations avant le début du voyage. Cela est également lié au considérant 2 en ce qui concerne l'objectif d'«accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.»

