



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 13.5.2026
COM(2026) 233 final

2026/0114 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de modificare a Regulamentului (UE) 2021/782 în ceea ce privește protecția călătorilor
care dețin bilete unice**

{SWD(2026) 233 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Temeiurile și obiectivele propunerii

Uniunea Europeană își respectă de mult timp angajamentul de a asigura un nivel ridicat de protecție a pasagerilor în transporturi, angajament care este o piatră de temelie a politicii UE în domeniul transporturilor și al protecției consumatorilor. UE se remarcă la nivel mondial datorită drepturilor cuprinzătoare ale pasagerilor pe care le asigură pentru toate modurile de transport, inclusiv pentru transportul feroviar. În același timp, cadrul său juridic s-a adaptat treptat la evoluția modelelor de mobilitate și a așteptărilor pasagerilor. Transportul feroviar ocupă o poziție deosebit de importantă în acest cadru, grație rolului său în ceea ce privește stimularea conectivității și a competitivității, sprijinirea pieței interne și contribuția la realizarea obiectivelor climatice ale UE. Transportul feroviar se numără printre cele mai durabile moduri de transport și este promovat din ce în ce mai mult ca alternativă la transportul rutier și aerian, în special pentru călătoriile pe distanțe lungi și călătoriile transfrontaliere. Cu toate acestea, spațiul feroviar unic european rămâne incomplet, în pofida unor decenii de deschidere a pieței. Realizarea unui transport feroviar transfrontalier fără sincope continuă să fie frânată de fragmentarea pieței, de structurile monopoliste persistente, și de barierele tehnice și organizatorice. Acest lucru are un efect negativ asupra experienței călătorilor.

O problemă esențială pe care prezenta propunere urmărește să o abordeze este protecția insuficientă a călătorilor care efectuează călătorii feroviare multioperator. În practică, multe călătorii pe calea ferată – în special cele care implică deplasări transfrontaliere sau pe distanțe lungi – impun călătorilor să utilizeze serviciile mai multor întreprinderi feroviare. Chiar și atunci când călătorii își achiziționează călătoria printr-o tranzacție unică pe o singură platformă de rezervare, adesea biletul sau biletele rezultate nu se califică drept bilete directe în temeiul legislației actuale a UE. Prin urmare, călătorii care pierd o legătură din cauza întârzierilor sau a anulărilor pot rămâne fără dreptul la asistență, rerutare, rambursare sau despăgubire, în pofida așteptărilor lor rezonabile de a fi protejați pe parcursul întregii călătorii.

Deși Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului¹ a întărit drepturile călătorilor din transportul feroviar și a introdus unele obligații de a oferi bilete directe, aceste obligații rămân foarte limitate ca domeniu de aplicare. Există unele acorduri de cooperare voluntară între întreprinderile feroviare, cum ar fi *Agreement on Journey Continuation* (AJC, „Acordul privind continuarea călătoriei”)² și *Hop on the next available train* (HOTNAT, „la primul tren disponibil”)³. Cu toate acestea, ele oferă doar soluții parțiale

¹ Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (reformare), JO L 172, 17.5.2021, p. 1.

² AJC este un acord voluntar între operatorii feroviari europeni care le permite călătorilor să continue călătoriile internaționale întrerupte luând următorul tren disponibil, fără costuri suplimentare. <https://www.cer.be/cer-eu-projects-initiatives/agreement-on-journey-continuation-ajc>.

³ HOTNAT este un serviciu al alianței Railteam care le permite călătorilor să se îmbarce în următorul tren de mare viteză disponibil fără costuri suplimentare, în cazul în care o întârziere sau o anulare

și fără caracter obligatoriu și nu asigură o protecție uniformă a călătorilor în întreaga Uniune. Acest fapt duce la un tratament inegal al călătorilor în funcție de operatorii implicați și de statele membre în cauză. La rândul său, acest fapt subminează încrederea în transportul feroviar și reduce atractivitatea sa în comparație cu alte moduri de transport, în special cu transportul aerian.

Orientările politice pentru Comisia Europeană 2024-2029 conțin un obiectiv clar de a le asigura europenilor posibilitatea de a cumpăra un bilet unic pe o platformă unică de rezervare și de beneficia de drepturile călătorilor pe parcursul întregii călătorii. Consultările cu părțile interesate arată un sprijin puternic din partea organizațiilor de consumatori și de călători pentru eliminarea acestor lacune în materie de protecție. Acest sprijin a fost exprimat cu ocazia cererii de contribuții organizate de Comisie în perioada iulie-septembrie 2025. În schimb, întreprinderile feroviare își exprimă rezervele cu privire la inițiativă, avertizând cu privire la creșterea costurilor biletelor de tren.

Prin urmare, propunerea se bazează pe necesitatea de a elimina lacunele existente în ceea ce privește protecția călătorilor și de a adapta cadrul juridic la practicile actuale de rezervare, în care călătoriile multioperator pe mai multe segmente sunt achiziționate din ce în ce mai des ca tranzacție unică pe o platformă unică de rezervare. În temeiul propunerii, deținătorii de bilete unice pentru călătorii multioperator vor beneficia de protecție (asistență, rambursare, rerutare, despăgubiri) în cazul în care o întârziere sau o anularea unui serviciu anterior cauzează pierderea unei legături. În acest scop, propunerea introduce noțiunea de bilet unic definită ca „dovadă valabilă, indiferent de forma acesteia, a unui bilet direct sau a încheierii a două sau mai multe contracte de transport pentru o călătorie unică, achiziționate în cadrul unei tranzacții comerciale unice de la o întreprindere feroviară, de la un vânzător de bilete sau de la un operator de turism”.

Pentru a le permite călătorilor să cumpere aceste bilete unice, ar trebui să nu li se permită întreprinderilor feroviare, vânzătorilor de bilete și operatorilor de turism să segmenteze sau să vândă ca bilete separate orice călătorii pe care le pot vinde sub forma unui bilet unic. În același timp, pentru călătoriile cu bilet unic care depășesc 12 ore, dreptul la despăgubiri ar trebui să ia naștere numai în legătură cu întârzierea care afectează segmentul individual specific (sau biletul direct). Acest lucru nu ar trebui să se aplice atunci când călătoria cu biletul unic implică un serviciu feroviar de noapte sau când biletul unic constă într-un singur bilet direct. În plus, întreprinderile feroviare nu ar trebui să fie răspunzătoare pentru drepturile prevăzute în temeiul prezentului regulament în cazul în care un vânzător de bilete sau un operator de turism își combină serviciile într-un bilet unic fără a respecta timpii minimi de legătură aplicabili.

În general, deși întreprinderile feroviare rămân răspunzătoare pentru drepturile călătorilor, acestea pot încredința unei alte întreprinderi feroviare, unui alt vânzător de bilete sau unui alt operator de turism prelucrarea drepturilor la rambursare, rerutare, asistență și despăgubire. Călătorii ar trebui să fie informați în mod clar înainte de achiziționarea biletului unic cu

provoacă pierderea unei legături între operatorii membri.
<https://www.railteam.eu/en/services-on-your-journey/hop-on-the-next-available-train-hotnat/>.

privire la acest transfer de sarcini. Acest transfer nu ar trebui să afecteze răspunderea întreprinderii feroviare care efectuează transferul.

Propunerea se întemeiază pe competența UE în domeniul transporturilor în temeiul articolului 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Ea completează propunerile de Regulament privind rezervarea multimodală (RRM) și de Regulament privind emiterea de bilete de tren (REBT), adoptate împreună cu prezenta propunere⁴. Prin întărirea drepturilor călătorilor în cazul călătoriilor multioperator, propunerea urmărește:

- să asigure un nivel ridicat și uniform de protecție în întreaga Uniune;
- să sprijine tranziția către un transport mai durabil;
- să contribuie la finalizarea unui sistem feroviar european cu adevărat integrat și competitiv.

Inițiativa nu face parte din Programul privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT).

- **Coerența cu dispozițiile de politică existente în domeniul de politică vizat**

UE a instituit un cadru cuprinzător și în continuă evoluție pentru drepturile pasagerilor pentru toate modurile de transport, inclusiv pentru transportul feroviar. În sectorul feroviar, acest cadru a fost stabilit în principal în Regulamentul (UE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului⁵. El a fost înlocuit de Regulamentul (UE) 2021/782 reformat, care a consolidat și a armonizat drepturile călătorilor din transportul feroviar în întreaga Uniune. Îmbunătățirile introduse prin Regulamentul (UE) 2021/782 au inclus cerințe ameliorate de informare, mecanisme consolidate de asigurare a respectării legislației și o protecție mai puternică pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă. În plus, el a consolidat procedurile standardizate de despăgubire și rambursare, inclusiv prin introducerea unui formular comun pentru astfel de cereri, a cărui utilizare ar trebui încurajată în continuare⁶.

Prezenta propunere este coerentă cu cadrul juridic existent și complementară acestuia. Ea nu înlocuiește normele actuale, ci se bazează pe Regulamentul (UE) 2021/782, abordând o lacună specifică identificată în aplicarea sa. Lacuna în cauză este protecția limitată acordată călătorilor care efectuează călătorii multioperator atunci când biletele sunt achiziționate printr-o tranzacție unică pe o platformă de rezervare unică, dar nu se califică drept bilete directe. Deși regulamentul actual încurajează întreprinderile feroviare să ofere bilete directe și impune o obligație limitată în acest sens, propunerea extinde protecția călătorilor în situațiile care nu intră sub incidența dispozițiilor existente.

⁴ COM(2026) 231 și COM(2026) 232.

⁵ Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 315, 3.12.2007, p. 14).

⁶ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/949 al Comisiei din 27 martie 2024 de stabilire a formularului comun pentru solicitările de rambursare și de despăgubire a călătorilor din transportul feroviar pentru întârzieri, legături pierdute și anulări ale serviciilor feroviare în conformitate cu Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L, 2024/949, 2.4.2024). Formularul comun poate fi găsit pe site-ul web al Comisiei și este adaptat la nevoile persoanelor cu deficiențe de vedere: https://transport.ec.europa.eu/reimbursement-and-compensation-requests-form_en?prefLang=ro.

Astfel, propunerea consolidează obiectivele cadrului de politică existent. Ea va asigura o protecție mai uniformă și mai eficace a călătorilor din transportul feroviar, în special în călătoriile transfrontaliere și călătoriile de legătură. Propunerea completează de asemenea propunerile conexe privind RRM și REBT. Aceste propuneri vizează îmbunătățirea accesului la sistemul integrat de emitere a biletelor și la informațiile de călătorie, dar nu reglementează ele însele drepturile călătorilor în cazul pierderii legăturilor.

Prezenta propunere este totodată în concordanță cu propunerile Omnibus de asigurare a respectării legislației [COM(2023) 753] și cu propunerile privind drepturile pasagerilor care utilizează transportul multimodal [COM(2023) 752]. Toate trei împărtășesc obiectivul la nivel înalt de a consolida protecția pasagerilor în timpul perturbărilor, cum ar fi pierderea legăturilor între operatori sau moduri de transport. Toate acestea urmăresc să asigure drepturi depline la asistență, rerutare și asigurare a respectării legislației, fără lacune.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

În Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă⁷, Comisia s-a angajat să îmbunătățească implementarea drepturilor călătorilor din UE. Acest lucru implică clarificarea drepturilor atât pentru transportatori, cât și pentru călători, asigurarea unei asistențe și a unei rambursări adecvate în caz de perturbări și aplicarea unor sancțiuni adecvate atunci când normele nu sunt respectate în mod corespunzător. Strategia subliniază de asemenea beneficiile potențiale ale extinderii drepturilor călătorilor într-un cadru multimodal (a se vedea acțiunea 63 din strategie). Actuala propunere este pe deplin aliniată la aceste obiective, consolidând politica UE privind drepturile călătorilor și completând măsurile legislative existente. Prezenta inițiativă se aliniază, de asemenea, la Strategia UE privind drepturile persoanelor cu handicap 2021-2030⁸, asigurând faptul că toți călătorii, inclusiv cei cu mobilitate redusă, beneficiază de protecție și asistență fără sincope pe parcursul întregii lor călătorii, inclusiv atunci când pierd legături între diferiți operatori feroviari. În plus, inițiativa sprijină obiectivul Planului UE privind transportul feroviar de mare viteză⁹ de a extinde conectivitatea feroviară transfrontalieră fiabilă și accesibilă prin reducerea la minimum a perturbărilor cauzate de pierderea legăturilor. În fine, inițiativa este de asemenea aliniată cu obiectivele Pactului verde european și cu Legea europeană a climei¹⁰. Nu se preconizează niciun prejudiciu semnificativ pentru mediu ca urmare a acestei intervenții de politică. Inițiativa contribuie la obiectivul de dezvoltare durabilă (ODD) #13 „Politici climatice”.

Se consideră că prezenta propunere nu are relevanță digitală. Aceasta nu introduce, nu modifică și nu afectează utilizarea mijloacelor digitale, aspectele legate de date sau furnizarea de servicii digitale publice. Domeniul de aplicare al propunerii se limitează la introducerea drepturilor călătorilor care dețin bilete unice pentru călătorii multioperator și, prin urmare, rămâne în afara domeniului de aplicare al principiului „digital în mod implicit”.

⁷ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF.

⁸ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/policies/justice-and-fundamental-rights/disability/union-equality-strategy-rights-persons-disabilities-2021-2030_ro.

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/high-speed-rail-plan_en?prefLang=ro.

¹⁰ [Regulamentul \(UE\) 2021/1119](#) de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temeiul juridic

Temeiul juridic pentru adoptarea de acte legislative ale UE aparținând politicii comune în domeniul transporturilor este articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Acesta stă la baza regulamentelor privind drepturile călătorilor aflate în prezent în vigoare.

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

Călătoriile cu trenul pe teritoriul Uniunii implică din ce în ce mai mult călătorii transfrontaliere și călătorii pe distanțe lungi operate de mai multe întreprinderi feroviare. Astfel de situații nu pot fi abordate în mod adecvat doar prin măsuri naționale, deoarece drepturile călătorilor și obligațiile operatorilor depășesc adesea competența teritorială a statelor membre luate individual. Existența unor norme naționale diferite privind domeniul de aplicare și asigurarea respectării legislației ar crea inconsecvențe și insecuritate juridică. Prin contrast, propunerea va asigura niveluri similare de protecție a călătorilor în întreaga UE. Acordurile de cooperare voluntară existente nu au caracter obligatoriu și nu oferă călătorilor o acoperire sau securitate juridică suficient de cuprinzătoare. Întrucât multe întreprinderi feroviare își desfășoară tot mai des activitatea în mai multe state membre, asigurarea unor drepturi uniforme și protejarea călătorilor în cazul pierderii legăturilor pot fi realizate numai la nivelul Uniunii. Acțiunea la nivelul UE ar asigura drepturi armonizate și opozabile de rambursare, rerutare, despăgubire și asistență pentru călătoriile care implică mai multe întreprinderi feroviare. Acest lucru sprijină buna funcționare a pieței interne, garantează condiții egale pentru operatori și oferă pasagerilor același nivel de protecție, indiferent de locul în care călătoresc pe teritoriul Uniunii. În același timp, drepturile armonizate fac transportul feroviar mai atractiv și sprijină obiective mai ample ale UE, cum ar fi obiectivele politicii de mediu și ale politicii în domeniul transporturilor.

• Proporționalitatea

Opțiunile de politică stabilite în prezenta propunere nu depășesc ceea ce este necesar pentru a remedia deficiențele identificate în ceea ce privește protecția călătorilor din transportul feroviar, în special în cazurile care implică mai multe întreprinderi feroviare cu ocazia achiziționării unui bilet unic. După cum s-a demonstrat în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezenta inițiativă, măsurile selecționate asigură un echilibru adecvat între consolidarea drepturilor călătorilor și evitarea sarcinilor inutile pentru întreprinderile feroviare, intermediari și administrațiile naționale. Modificările propuse extind drepturile existente (informare, rambursare, rerutare, asistență și despăgubiri) într-un mod ținut, pentru a se asigura faptul că acestea sunt efectiv aplicate în situațiile de pierdere a legăturilor. Aceste măsuri se limitează strict la ceea ce este necesar pentru a garanta securitatea juridică și protecția uniformă a călătorilor în întreaga Uniune. În același timp, ele nu impun obligații administrative sau financiare disproporționate operatorilor sau organismelor naționale de aplicare a legii. Propunerea reprezintă instrumentul cel mai adecvat pentru: (i) atingerea nivelului dorit de protecție a călătorilor; (ii) asigurarea unei aplicări consecvente a drepturilor în contexte transfrontaliere și multioperator; și (iii) sprijinirea bunei funcționări a pieței interne. Ea se aliniază principiului proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE). Explicații mai detaliate sunt furnizate în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei, care demonstrează că măsurile alese sunt eficace și eficiente și nu depășesc ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor de politică.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât propunerea se referă la revizuirea unui regulament existent [Regulamentul (UE) 2021/782 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar], instrumentul ales este și el un regulament.

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

- **Consultarea cu părțile interesate**

Din răspunsurile la cererea de contribuții a Comisiei în legătură cu prezenta propunere a reieșit sprijinul ferm pentru consolidarea drepturilor călătorilor din transportul feroviar din UE, în special pentru călătoriile operate de mai mulți operatori și pentru călătoriile transfrontaliere. În același timp, răspunsurile au evidențiat perspective diferite în ceea ce privește domeniul de aplicare al drepturilor călătorilor, alocarea răspunderii și impactul potențial asupra sectorului feroviar. A existat un sprijin constant pentru extinderea drepturilor călătorilor din partea publicului, a organizațiilor de consumatori și a ONG-urilor, care au subliniat că, în prezent, călătorii suportă cea mai mare parte a riscului în caz de întârzieri, anulări și legături pierdute. Respondenții au atras, de asemenea, atenția asupra sistemelor fragmentate de emitere a biletelor, a responsabilității neclare și a practicilor inconsecvente de acordare a despăgubirilor, iar mulți dintre ei au solicitat o abordare a drepturilor călătorilor bazată pe călătorii. Propunerea reflectă aceste opinii prin consolidarea protecției pentru călătoriile achiziționate în cadrul unei tranzacții unice, prin clarificarea responsabilităților și prin asigurarea securității juridice pentru călători.

Părțile interesate din mediul de afaceri au exprimat opinii mai eterogene. Marile întreprinderi feroviare tradiționale și asociațiile acestora au sprijinit, în principiu, o mai bună protecție a călătorilor, dar s-au exprimat în favoarea unor sisteme voluntare, cum ar fi AJC și HOTNAT. De asemenea, ele au avertizat cu privire la reglementarea excesivă și la efectele sale negative asupra furnizării de servicii. Noii operatori feroviari, intermediarii și alte părți interesate din mediul de afaceri au exprimat, în general, un sprijin mai susținut pentru inițiativă, subliniind, în același timp, necesitatea unor timpi de legătură minimi realiști și a unei alocări clare și fezabile a răspunderii. Propunerea reflectă aceste considerații printr-o abordare specifică care urmărește să consolideze protecția călătorilor, asigurând în același timp fezabilitatea operațională și proporționalitatea.

Autoritățile publice au sprijinit în mare măsură consolidarea drepturilor călătorilor și clarificarea normelor privind biletele directe, dar au avut opinii diferite în ceea ce privește domeniul de aplicare adecvat al obligațiilor. Ele au subliniat, de asemenea, necesitatea de a asigura coerența cu legislația existentă și respectarea sa efectivă, ceea ce a contribuit la accentul pus de propunere pe claritatea juridică și pe aplicarea consecventă în toate statele membre.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Doi contractanți externi, *Milieu Consulting and Transport* și *Mobility Leuven*, au contribuit la pregătirea studiului de sprijin. Studiul este pus la dispoziția publicului alături de prezenta propunere.

- **Evaluarea impactului**

Propunerea este susținută de un document de lucru al serviciilor Comisiei privind costurile și beneficiile acesteia. Evaluarea actualizează și se bazează pe evaluarea impactului care

însoțește propunerea de regulament privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar¹¹ în două domenii principale. Primul dintre acestea este măsura de politică care impune ca întreprinderile feroviare și vânzătorii de bilete să considere întotdeauna drept bilete directe biletele acoperind călătoriile unice care sunt vândute printr-o achiziție unică, în cadrul unui contract de transport unic cu bilete multiple. Acest lucru acordă călătorilor drepturi în temeiul regulamentului (și anume, în ceea ce privește informarea, asistența, rambursarea, rerutarea și despăgubirea) pentru întreaga călătorie. Al doilea domeniu este măsura care clarifică obligația de a oferi posibilitatea de a achiziționa bilete directe ori de câte ori acest lucru este posibil din punct de vedere tehnic. Această obligația nu ar trebui să forțeze însă întreprinderile feroviare să încheie acorduri între ele, deoarece acest lucru ar interfera cu conduita și libertatea lor comercială. Întrucât această analiză a costurilor și beneficiilor actualizează o evaluare anterioară a impactului, nu a fost necesară o nouă evaluare a impactului.

Întrucât călătorilor li se vor acorda drepturi suplimentare, ei sunt principalii beneficiari ai propunerii. Ei ar beneficia, de asemenea, de economii de costuri în ceea ce privește timpul și efortul. Beneficiile totale pentru călători, exprimate ca valoare actualizată pentru perioada 2028-2050 în raport cu scenariul de referință, sunt estimate la 7,78 miliarde EUR la nivelul UE.

Evaluarea indică faptul că întreprinderile feroviare s-ar confrunta cu costuri totale de 2,14 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată pentru perioada 2028-2050 în raport cu scenariul de referință. Acest lucru ar rezulta din acțiunile pe care ar trebui să le întreprindă în domenii precum: (i) definirea acoperirii răspunderii lor financiare; (ii) coordonarea acordurilor de perturbare cu alte întreprinderi feroviare; (iii) actualizarea proceselor tehnice de gestionare a cererilor; (iv) revizuirea termenilor și a informațiilor privind călătorii; (v) formarea personalului de vânzări și a personalului auxiliar; (vi) examinarea implicațiilor juridice și financiare; (vii) oferirea de asistență, rambursare, rerutare și despăgubiri călătorilor, inclusiv costurile administrative¹² care rezultă din necesitatea de a trata cererile suplimentare din partea călătorilor care pierd legături în timpul călătoriilor multioperator. Pe de altă parte, se preconizează că întreprinderile feroviare vor beneficia de o cerere mai mare de transport feroviar ca urmare a creșterii încrederii consumatorilor. Se preconizează că intermediarii se vor confrunta cu unele costuri punctuale de ajustare (12,84 milioane EUR) rezultate din ajustări informatice și revizuirea contractelor, dar ei urmează să beneficieze de volume mai mari de bilete vândute.

Se preconizează că organismele naționale de aplicare a legii vor suporta costuri unice de ajustare de 0,03 milioane EUR la nivelul UE, legate de înțelegerea modificărilor, de evaluarea implicațiilor juridice și de adaptarea soluționării plângerilor. Deși numărul plângerilor poate crește din cauza numărului mai mare de bilete unice, o claritate juridică sporită va simplifica asigurarea respectării legislației. În general, costurile suplimentare de asigurare a respectării legislației pentru organismele naționale de aplicare a legii și pentru alte organisme de tratare a plângerilor ar trebui să rămână foarte limitate.

În ansamblu, evaluarea demonstrează că propunerea ar avea ca rezultat beneficii nete estimate la 5,63 miliarde EUR, exprimate ca valoare actualizată în perioada 2028-2050 în raport cu scenariul de referință. Raportul beneficii/costuri este estimat la punctul 3.6.

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017SC0318>.

¹² Costurile administrative recurente medii anuale pentru întreprinderile feroviare pe o perioadă de zece ani sunt estimate la 96,1 milioane EUR în raport cu scenariul de referință.

Verificarea coerenței climatice a fost efectuată. După cum se arată în documentul de lucru al serviciilor Comisiei, propunerea este în concordanță cu obiectivele de mediu ale Pactului verde european și ale Legii europene a climei.

- **Drepturile fundamentale**

Articolul 38 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene prevede că politicile Uniunii trebuie să asigure un nivel înalt de protecție a consumatorilor. Consolidarea drepturilor tuturor călătorilor din transportul feroviar care efectuează călătorii operate de mai mulți operatori în UE va spori și mai mult nivelul general ridicat de protecție a consumatorilor.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Propunerea nu are implicații pentru bugetul UE.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Comisia va monitoriza punerea în aplicare și eficacitatea prezentei inițiative. Indicatorii de progres vor include numărul de bilete unice vândute, numărul de bilete directe vândute și numărul de plângeri și de plăți compensatorii. Comisia va colecta aceste informații din rapoartele periodice elaborate de organismele naționale de aplicare a legii în temeiul Regulamentului (UE) 2021/782.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Propunerea completează actualul cadru de reglementare privind drepturile călătorilor din transportul feroviar prin modificări limitate și specifice ale Regulamentului (UE) 2021/782.

Articolul 1: Modificări ale Regulamentului (UE) 2021/782

Acest articol introduce noțiunea de „bilet unic”, precizează regimul de protecție a călătorilor pentru astfel de bilete, inclusiv în ceea ce privește dreptul la despăgubiri pentru călătoriile cu trenul pe baza unui bilet unic care depășește 12 ore, și adaugă cerința ca cei care vând astfel de bilete să respecte timpul minim de legătură.

Articolul 2 conține dispozițiile comune ale regulamentului cu privire la intrarea în vigoare.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (UE) 2021/782 în ceea ce privește protecția călătorilor care dețin bilete unice

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹³,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹⁴,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Existența unor drepturi efective ale călătorilor din transportul feroviar ar trebui să încurajeze o creștere a numărului de călătorii cu trenul. Acesta este un obiectiv stabilit în Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă adoptată de Comisie în decembrie 2020¹⁵.
- (2) Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁶ urmărește să asigure protecția călătorilor care călătoresc în interiorul Uniunii. Călătorii ar trebui să beneficieze de drepturi uniforme și de standarde înalte de protecție pe tot parcursul călătoriei. Cu toate acestea, călătorii care rezervă o călătorie la mai multe întreprinderi feroviare în cadrul unei tranzacții comerciale unice cu un vânzător de bilete unic nu beneficiază în prezent de o astfel de protecție, riscând astfel să se confrunte cu perturbări și să suporte costuri neprevăzute legate de călătorie, cazare și băuturi răcoritoare.
- (3) În prezent, există un număr limitat de acorduri voluntare vizând facilitarea cooperării în acest domeniu între întreprinderile feroviare relevante. Astfel de acorduri sunt menite să asigure continuarea călătoriei pentru călătorii care efectuează o călătorie unică cu bilete multiple, utilizând servicii furnizate de întreprinderi feroviare diferite. Cu toate acestea, acordurile respective sunt adesea neobligatorii, au un domeniu de

¹³ JO C , , p. .

¹⁴ JO C , , p. .

¹⁵ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”, 9.12.2020, COM(2020) 789 final.

¹⁶ Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 172, 17.5.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

aplicare limitat și nu sunt cunoscute de călători, ceea ce duce la inconsecvențe în aplicarea lor.

- (4) Pentru a remedia deficiențele din practica actuală, drepturile la rambursare, rerutare, despăgubire și asistență prevăzute în Regulamentul (UE) 2021/782 ar trebui să fie extinse la toate călătoriile care implică mai multe servicii de transport feroviar operate de mai multe întreprinderi feroviare și care sunt vândute pentru o singură călătorie cu un bilet unic. Extinderea acestor drepturi la toate călătoriile efectuate cu bilet unic ar spori bunăstarea călătorilor și ar oferi o protecție cuprinzătoare pe parcursul întregii călătorii, în special în cazul pierderii legăturilor dintre serviciile operate de întreprinderi feroviare diferite.
- (5) În particular, dreptul la compensație ar trebui să se aplice întregii călătorii cu biletul unic, cu excepția cazului în care biletul unic acoperă o combinație de mai multe contracte de transport, iar durata programată a călătoriei cu biletul unic depășește 12 ore, caz în care despăgubirea ar trebui stabilită pentru fiecare contract de transport în parte. Această limitare este justificată de riscurile financiare potențiale asociate costurilor de compensare posibil semnificative pentru o călătorie cu o astfel de durată, atât pentru compensația datorată, cât și pentru costurile administrative legate de prelucrarea și plata acesteia. În același timp, această limitare nu ar trebui să se aplice unui bilet unic care corespunde unui bilet direct, deoarece un bilet direct constituie un contract de transport unic care este oferit fie de o singură întreprindere feroviară, fie de mai multe întreprinderi feroviare în cooperare. De asemenea, această limitare nu ar trebui să se aplice în cazul în care călătoria cu biletul unic include un serviciu feroviar de noapte, având în vedere caracteristicile operaționale specifice ale acestor servicii, inclusiv frecvența și durata lor, care pun călătorul într-o poziție deosebit de vulnerabilă în cazul pierderii legăturilor în timpul călătoriilor feroviare cu bilet unic ce includ servicii feroviare de noapte, și având în vedere de asemenea necesitatea de a promova trenurile de noapte ca alternativă sustenabilă și fiabilă pentru călătoriile pe distanțe lungi.
- (6) Pentru a asigura exercitarea efectivă a acestor drepturi, călătorii ar trebui să poată achiziționa bilete unice. Prin urmare, întreprinderile feroviare, vânzătorii de bilete și operatorii de turism ar trebui împiedicați să segmenteze sau să vândă prin tranzacții comerciale separate orice călătorie care poate fi vândută ca bilet unic.
- (7) Atunci când se oferă bilete unice, ar trebui să se țină cont de timpi de legătură minimi realiști și aplicabili, pentru a reduce riscul de pierdere a legăturilor.
- (8) Solicitarea rambursării și a despăgubirii în temeiul Regulamentului (UE) 2021/782 ar trebui să fie ușoară pentru călătorilor. Întreprinderile feroviare au obligația de a informa călătorii cu privire la drepturile lor, iar călătorii au dreptul de a-și depune cererile utilizând formularul comun adoptat în temeiul Regulamentului (UE) 2024/949 al Comisiei¹⁷.
- (9) Timpii minimi de legătură vizează limitarea, în etapa rezervării, a riscului de pierdere a legăturilor și ar trebui deci să se aplice atunci când un călător cumpără un bilet unic de la un vânzător de bilete sau de la un operator de turism care combină serviciile ale

¹⁷ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/949 al Comisiei din 27 martie 2024 de stabilire a formularului comun pentru solicitările de rambursare și de despăgubire a călătorilor din transportul feroviar pentru întârzieri, legături pierdute și anulări ale serviciilor feroviare în conformitate cu Regulamentul (UE) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L, 2024/949, 2.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/949/oj).

unor întreprinderi feroviare diferite. Dacă un vânzător de bilete sau un operator de turism nu respectă această cerință atunci când oferă un bilet unic, iar călătorul pierde una sau mai multe legături în cursul călătoriei, ei ar trebui să fie obligați să protejeze călătorul oferindu-i posibilitatea de a alege între rambursarea costurilor de rerutare suportate de călător sau rambursarea integrală a biletului unic. În plus, ei ar trebui să fie obligați să plătească o despăgubire suplimentară în baza sumei plătite pentru biletul unic. Această răspundere a vânzătorilor de bilete și a operatorilor de turism urmărește să asigure respectarea timpului minim de legătură. În plus, atunci când o întreprindere feroviară vinde un bilet unic incluzând cel puțin unul dintre propriile servicii și nu respectă timpii minimi de legătură, călătorul ar trebui să aibă în continuare dreptul la o protecție completă.

- (10) Întreprinderile feroviare, vânzătorii de bilete și operatorii de turism ar trebui să fie încurajați să coopereze în beneficiul călătorilor care călătoresc cu bilet unic. Prin urmare, întreprinderile feroviare ar trebui să rămână răspunzătoare în cazul pierderii legăturilor în cursul unei călătorii feroviare cu bilet unic, însă ar trebui să li se permită să încredințeze unei alte întreprinderi feroviare, vânzător de bilete sau operator de turism prelucrarea oricăror drepturi la rambursare, rerutare, asistență și despăgubire. Călătorii ar trebui să fie informați în mod clar înainte de achiziționarea biletului unic cu privire la un astfel de transfer de sarcini. Acest transfer nu ar trebui să afecteze răspunderea întreprinderii feroviare care efectuează transferul.
- (11) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁸ și a emis un aviz la [],

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (UE) 2021/782 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 3 se modifică după cum urmează:
 - (a) punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„9. «bilet direct» înseamnă biletul sau biletele care reprezintă un contract de transport pentru servicii feroviare succesive operate de una sau mai multe întreprinderi feroviare;”;
 - (b) se introduce următorul punct 9a:

„9a. «bilet unic» înseamnă o dovadă valabilă, indiferent de forma acesteia, a unui bilet direct sau a încheierii a două sau mai multe contracte de transport pentru o călătorie achiziționată în cadrul unei tranzacții comerciale unice de la o întreprindere feroviară, de la un vânzător de bilete sau de la un operator de turism;”;
 - (c) punctul 20 se înlocuiește cu următorul text:

¹⁸ Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (JO L 295, 21.11.2018, p. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

„20. «legătură pierdută» înseamnă o situație în care un călător pierde unul sau mai multe servicii în cursul unei călătorii feroviare vândute sub forma unui bilet unic, ca urmare a întârzierii sau anulării unuia sau mai multor servicii anterioare sau a plecării unui serviciu înainte orei de plecare planificate;”;

(d) se adaugă următorul punct 23:

(e) „23. «serviciu de transport feroviar de noapte» înseamnă un serviciu de transport feroviar de călători care este programat să funcționeze predominant în timpul orelor de noapte și care este compus în întregime sau parțial din material rulant echipat cu spații de dormit, cum ar fi cușetele sau cabinele de dormit.”

2. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Biletele pentru călătorii care includ una sau mai multe legături”;

(b) la alineatul (1) primul paragraf, a doua teză se elimină;

(c) alineatele (2)-(7) se înlocuiesc cu următorul text:

„(2) Pentru călătoriile care implică servicii de transport feroviar de călători regionale sau pe distanțe lungi acoperite de un bilet unic, întreprinderea feroviară al cărei serviciu întârziat, anulat sau plecat anticipat cauzează pierderea unei legături cu unul sau mai multe servicii acoperite de același bilet unic este răspunzătoare, în conformitate cu articolele 18, 19 și 20, pentru toate perturbările relevante care au loc pe parcursul întregii călătorii, în cazul în care călătorul pierde una sau mai multe legături. Întreprinderile feroviare ale căror servicii acoperite de un bilet unic sunt pierdute din cauza pierderii unei legături trebuie să permită călătorului să își continue călătoria cu următorul lor serviciu, sub rezerva disponibilității locurilor.

(3) Atunci când oferă bilete, întreprinderile feroviare, vânzătorii de bilete și operatorii de turism au obligația să nu segmenteze și să nu vândă prin tranzacții comerciale separate nicio călătorie care poate fi vândută cu bilet unic.

(4) Atunci când oferă bilete unice, întreprinderile feroviare, vânzătorii de bilete și operatorii de turism trebuie să respecte cel puțin timpii minimi de legătură aplicabili stabiliți în conformitate cu Regulamentul (UE) 2026/253 al Comisiei*.

(5) Atunci când un vânzător de bilete sau un operator de turism vinde un bilet unic pentru o călătorie care nu respectă timpii minimi de legătură menționați la alineatul (4), iar călătorul pierde una sau mai multe legături:

(a) întreprinderea feroviară nu este răspunzătoare în conformitate cu alineatul (2), cu excepția cazului în care a vândut biletul unic și operează cel puțin unul dintre serviciile acoperite de biletul respectiv;

(b) vânzătorul de bilete sau operatorul de turism are obligația de a plăti o despăgubire echivalentă cu 75 % din suma totală plătită pentru

biletul unic și de a oferi posibilitatea de a alege între rambursarea sumei totale plătite pentru biletul unic și rambursarea costurilor de rerutare necesare, adecvate și rezonabile suportate de călător.

- (6) Întreprinderea feroviară responsabilă în conformitate cu alineatul (2) poate încredința unei alte întreprinderi feroviare, unui vânzător de bilete sau unui operator de turism prelucrarea drepturilor în temeiul prezentului regulament, cu condiția de a informa călătorul cu privire la acest transfer de sarcini înainte de achiziționarea biletului unic. Transferul de sarcini nu trebuie să afecteze răspunderea întreprinderii feroviare care efectuează transferul.
- (7) Alineatele (3)-(5) nu se aplică biletelor unice care constau doar într-un singur bilet direct.”

* Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/253 al Comisiei din 6 februarie 2026 privind o specificație tehnică referitoare la subsistemul aplicații telematice al sistemului feroviar din Uniunea Europeană pentru interoperabilitatea schimbului de date în transportul feroviar (STI TEL) și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 454/2011 (STI TAP) și (UE) nr. 1305/2014 (STI TAF), (JO L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).”;

(d)

- (3) La articolul 19, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Fără a pierde dreptul la transport, un călător are dreptul să-i fie acordată de către întreprinderea feroviară o despăgubire pentru întârziere, în cazul în care se confruntă cu o întârziere între locul de plecare și cel de destinație finală menționate pe bilet sau pe biletul unic, pentru care costul nu a fost rambursat în conformitate cu articolul 18. Despăgubirea minimă pentru întârziere se stabilește după cum urmează:

(a) 25 % din prețul biletului pentru o întârziere între 60 și 119 minute;

(b) 50 % din prețul biletului pentru o întârziere de 120 de minute sau mai mare.

Când un călător deține un bilet unic pentru o călătorie programată cu durata de 12 ore sau mai mare, între locurile de plecare și de destinație finală menționate pe biletul unic, călătorul are dreptul la despăgubiri în temeiul primului paragraf numai în legătură cu întârzierile care afectează contractele individuale de transport în executarea cărora s-au produs întârzierile. Călătorii trebuie să fie informați, după caz, cu privire la această limitare înainte de achiziționarea biletului unic.

Al doilea paragraf nu se aplică biletelor unice care includ un serviciu feroviar de noapte sau biletelor unice care constau într-un singur bilet direct.”.

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele