



CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 28 mai 2009 (02.06)  
(OR. en)

10301/09

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2008/0237 (COD)

---

---

TRANS 216  
CODEC 768

## RAPPORT

---

de: la présidence  
au: Coreper/Conseil

---

n° doc. préc.: 9119/09 TRANS 170 CODEC 632  
n° prop. Cion: 16933/08 TRANS 460 CODEC 1759

---

Objet: ***Préparation de la session du Conseil (Transports, télécommunications et énergie) des 11 et 12 juin 2009***  
Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 relatif à la coopération entre les autorités nationales chargées de veiller à l'application de la législation en matière de protection des consommateurs (AL)  
*- Rapport sur l'état d'avancement des travaux/débat d'orientation*

---

### ***Introduction***

1. Le 4 décembre 2008, la Commission a transmis au Conseil et au Parlement européen la proposition citée en objet. La proposition de règlement vise à renforcer les droits des passagers dans le domaine des transports par autobus et autocar. Elle s'inscrit dans le cadre de la politique générale de la Communauté européenne visant à garantir l'égalité de traitement des passagers quel que soit le mode de transport qu'ils ont choisi d'utiliser. Une législation similaire a déjà été adoptée dans le domaine des transports aérien et ferroviaire et est également proposée pour les services de transport par mer et par voie de navigation intérieure. Selon la Commission, l'adoption d'une telle législation pour tous les modes de transport contribuerait à la mise en place de conditions de concurrence équitables pour les différents secteurs du transport.

En ce qui concerne les droits des passagers en général, la proposition de règlement prévoit des dispositions relatives à la responsabilité en cas de décès ou de blessure des passagers, et de perte ou de détérioration de leurs bagages, aux solutions automatiques en cas d'interruption du voyage, au traitement des plaintes et aux moyens de recours, à l'information des passagers et à d'autres initiatives. Le règlement proposé établit en outre des règles relatives à l'information et à l'assistance à fournir aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite.

2. L'examen de la proposition de la Commission au sein du groupe concerné du Conseil a débuté par sa présentation le 21 janvier 2009. Sur la base de l'examen auquel a procédé le groupe "Transports terrestres", la présidence est parvenue aux conclusions suivantes:

### *Travaux menés par le groupe*

3. Tous les États membres ont indiqué qu'ils soutenaient l'objectif général de la proposition de la Commission, qui est de renforcer les droits des passagers et, surtout, de garantir que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ne font l'objet d'aucune discrimination.
4. Néanmoins, le groupe est convenu qu'il y a lieu d'adapter la proposition de la Commission en fonction des caractéristiques particulières de ce mode de transport qui, dans la plupart des pays, est le mode de transport le plus important à la disposition du public, notamment des passagers "vulnérables" en termes de revenu. Plusieurs États membres ont également souligné que, surtout en période de ralentissement économique, il convenait d'accorder une attention particulière aux incidences économiques de la proposition de règlement pour les compagnies de transport par autobus.
5. L'examen au sein du groupe a également montré qu'il était nécessaire, pour que l'examen de la proposition puisse se poursuivre et le dossier évoluer, de fixer au préalable une définition claire du champ d'application et de parvenir à un accord sur celui-ci. La Commission propose un vaste champ d'application: le règlement devrait s'appliquer "aux services réguliers de transport de passagers par les compagnies d'autobus et/ou d'autocars". Les États membres peuvent toutefois exclure du champ d'application du règlement les services de transport urbain, de transport suburbain et de transport régional couverts par des contrats de service public, à condition qu'un niveau de protection comparable à celui qui est proposé soit garanti.

Néanmoins, tous les États membres estiment que le champ d'application qui est proposé doit être clarifié et adapté. Le présent rapport porte donc essentiellement sur les différents aspects du champ d'application de la proposition de règlement.

6. Une majorité d'États membres estime que le champ d'application du règlement est trop large et qu'il devrait être limité aux services de transport réguliers à longue distance nationaux et internationaux, afin de parer aux difficultés qui pourraient résulter de la fixation d'exigences excessives pour les services à courte distance, notamment lorsqu'ils sont assurés par des transports urbains et suburbains/régionaux.
7. D'autres États membres se prononcent en faveur d'un champ d'application non limitatif, assorti de dérogations éventuelles, selon la solution adoptée dans le règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Un ou plusieurs types de services d'autobus ou d'autocar pourraient être exemptés de l'application de certaines dispositions qui ne sont pas adaptées à leur spécificité si un État membre en décide ainsi tout en veillant à ce que les droits fondamentaux dans les domaines retenus soient garantis pour tous les passagers. Cette solution laisserait de la marge pour d'éventuelles modifications et dérogations nationales tout en tenant compte du principe de subsidiarité dans le domaine du transport local.
8. Un État membre s'est expressément prononcé en faveur d'un champ d'application large avec des dispositions graduelles au lieu de la fixation de possibilités de dérogations générales. Cette solution serait axée sur l'examen de chaque disposition en recensant les problèmes qui pourraient se poser pour les différents types de services par autobus/autocar et en adaptant ces dispositions proportionnellement aux services concernés. Les droits des passagers seraient couverts par le règlement sans que les États membres puissent appliquer de dérogations supplémentaires.
9. En ce qui concerne le champ d'application, la Commission insiste pour que le règlement s'applique "aux services réguliers de transport de passagers par les compagnies d'autobus et/ou d'autocars" afin de garantir les mêmes droits fondamentaux à tous les passagers. Comme solution de rechange, la Commission pourrait accepter un champ d'application large avec des dispositions graduelles comme exposé au point 8.

10. L'examen de la proposition a fait apparaître certaines autres questions qui semblent poser des difficultés majeures à plusieurs États membres. Le problème principal concerne notamment la responsabilité en cas de décès ou de blessure des passagers (article 6), les avances en cas de décès ou de blessure (article 8), les raisons pour lesquelles des personnes handicapées ou à mobilité réduite peuvent se voir refuser l'accès à des services de transport (article 11), le droit à une assistance, notamment à bord au cours du voyage (articles 13 à 15), la formation de l'ensemble du personnel (article 18 et annexe I), la responsabilité des compagnies de transport en cas d'annulation ou de retard important au départ (article 20) et la date d'entrée en vigueur du règlement (article 33). Certaines de ces questions pourraient éventuellement être réglées indépendamment de la formulation définitive du champ d'application, d'autres étant liées plus étroitement à la question du champ d'application.

### *Opinion du Parlement européen*

11. Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture le 23 avril 2009. En ce qui concerne le champ d'application, la position du Parlement est que de nouvelles règles devraient s'appliquer à tous les services de transport réguliers de passagers, y compris les services régionaux, effectués par des compagnies d'autobus ou d'autocars. Les États membres pourraient être autorisés à exclure du champ d'application du règlement les services de transport urbain et suburbain couverts par des contrats de service public, à condition que, en vertu de ces contrats, les droits des passagers soient protégés à un niveau comparable à celui prévu par le règlement.

## *Conclusions*

12. Afin de permettre aux instances préparatoires du Conseil d'avancer dans leurs travaux sur la proposition, les ministres sont invités à répondre aux questions ci-après concernant les points qui devraient faire l'objet d'une décision au niveau politique:

### 1) **Champ d'application**

**Concernant le champ d'application de la proposition, à laquelle des solutions exposées ci-après les ministres donneraient-ils la préférence:**

- a) **champ d'application limité sans aucune autre dérogation (limitation du champ d'application de l'ensemble du règlement aux services de transport réguliers à longue distance nationaux et internationaux par autobus et autocars);**
- b) **champ d'application non limitatif avec des dérogations éventuelles (les États membres pourraient exempter un ou plusieurs types de services de transport par autobus ou autocar de l'application de certaines dispositions qui ne sont pas adaptées à leur spécificité, tout en veillant à ce que les droits fondamentaux dans les domaines retenus soient garantis pour tous les passagers);**
- c) **champ d'application large avec des dispositions graduelles (au lieu de fixer des dérogations générales, cette solution serait axée sur l'examen de chaque disposition en recensant les problèmes qui pourraient se poser pour les différents types de services d'autobus/d'autocar et en adaptant ces dispositions proportionnellement aux services concernés. Les droits des passagers seraient couverts par le règlement sans que les États membres puissent appliquer de dérogations supplémentaires.).**