

Brüssel, 15. november 2018
(OR. en)

14277/18

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0237(COD)

TRANS 543
CODEC 2000
CONSOM 317

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Eelmise dok nr:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
Komisjoni dok nr:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (uuesti sõnastatud) – Eduaruanne

1. SISSEJUHATUS

Komisjon esitas eespool nimetatud ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule 27. septembril 2017. Ettepanek esitati õigusaktide uuesti sõnastamise tehnikat kasutades.

Peamine põhjus, miks komisjon otsustas teha ettepaneku õigusakti läbivaatamiseks, oli käsitleda probleeme, mida oli täheldatud eelkõige seoses *vääramatut jõudu* hõlmavate olukordadega, erandite kasutamisega, puuetega ja piiratud liikumisvõimega isikute õigustega ning nn *otsepiletite* kättesaadavuse ja neid puudutava teabega.

2. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

Euroopa Parlament on määranud selle ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN) ja raportööriks Bogusław LIBERADZKI (SD, PL). Õiguskomisjon (JURI) võttis 28. veebruaril 2018 vastu arvamuse uuesti sõnastamise tehnika kasutamise kohta ning siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon (IMCO) võttis 5. juunil 2018 vastu arvamuse ettepaneku sisu kohta.

TRAN hääletas raporti üle 9. oktoobril 2018. Parlament hääletas raporti üle 15. novembril 2018 täiskogu istungil ja võttis raporti vastu kui oma esimese lugemise seisukoha.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis ettepaneku kohta vastu oma arvamuse täiskogu 531. istungjärgul 18. jaanuaril 2018. Euroopa Regioonide Komitee otsustas arvamust mitte esitada.

Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni õigusteenistuste konsultatiivne töörühm esitas arvamuse uuesti sõnastamise tehnika kasutamise kohta 19. veebruaril 2018.

3. TÖÖ NÕUKOGUS JA SELLE ETTEVALMISTAVATES ORGANITES

Maismaatranspordi töörühm alustas tööd ettepanekuga 29. septembril 2017 ettepaneku üldise tutvustamisega. 5. oktoobril 2017 analüüsiti mõjuhinnangut. Ettepanek esitati teavitamise eesmärgil ka tarbijakaitse ja tarbijate teavitamise töörühmale.

Nõukogu (transport, telekommunikatsioon ja energeetika / transport) teavitati päevakorrapunkti „Muud küsimused“ all esimese läbivaatamise seisust 5. detsembril 2017 (dok 14637/17).

Esimene läbivaatamine viidi lõpule 2018. aasta kevadel ja 7. juunil 2018 esitati transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) istungil eduaruanne (dok 8721/18).

4. KOMPROMISSTEKSTI SAAVUTAMISEKS TEHTAV TÖÖ

Eesistujariik esitas 25. oktoobril 2018 läbivaatamiseks esimese kompromisettepaneku, mis hõlmas I, II ja III peatükki. Pooleliolevat tööd puudutav esialgne tekst on esitatud selle aruande *addendum*'is (dok 13760/18 ADD 1).

Eesistujariigi peamine eesmärk oli edendada arutelusid nende kolme peatüki üle ja saavutada kokkulepe võimalikult paljude artiklite suhtes. Delegatsioonid pidasid üldjoontes tervitatavaks jõupingutusi, mida eesistujariik oli kolme esimese peatüki puhul teinud. Nende kolme peatüki läbivaatamisel oli saavutatud edu ja see andis suuniseid edasisteks aruteludeks.

Mitu delegatsiooni esitas analüüsi reservatsioonid eesistujariigi kompromissteksti mõne osa suhtes, teised delegatsioonid säilitasid reservatsiooni algse ettepaneku suhtes.

Peamiste lahendamata küsimustega seotud mureküsimused ja muud tähelepanekud, mis liikmesriigid tõstasid arutelude käigus, on esitatud allpool peatükkide kaupa. Eesmärk on anda suuniseid ja hõlbustada edasist tööd kõnealuse määruse suhtes nõukogu lõpliku seisukoha väljatöötamisel.

4.1. I peatükk

a) Reguleerimisese (artikkel 1)

Teatavad liikmesriigid soovisid, et kohaldamisala puhul oleks selgelt märgitud, et määrusega kehtestatakse minimaalne kaitsetase, mis jätab võimaluse kaitsta reisijate õiguseid rangemate meetmetega. Mõni liikmesriik tuletas meelde, et puuetega või piiratud liikumisvõimega isikutega seotud terminid tuleb viia kooskõlla Euroopa ligipääsetavuse aktiga, mille üle käisid arutelude ajal nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahel läbirääkimised (vt ka artikkel 2).

b) Kohaldamisala (artikkel 2)

Mitu liikmesriiki tervitas eesistujariigi kompromissteksti kui sammu õiges suunas, sest selles selgitati, et liidus osutatavad piiriülesed teenused võib määruse kohaldamisalast välja arvata.

Lõikes 1 sätestatud kohaldamisala suhtes jäid liikmesriigid siiski endiselt eriarvamusele; mõned liikmesriigid ei toetanud ühe liikmesriigi ettepanekut jätta kohaldamisalast välja kogu riigisisene vedu.

Teatavad liikmesriigid väljendasid kahtlust seoses selliste tingimuste täitmisega, mis on sätestatud kui „... *nõuetekohaselt tagatud* ...“ ja „... *oluline osa* ...“, ning V peatüki kohaldamisega kõigi nende raudtee reisijateveo teenuste suhtes, mida ei saa kohaldamisalast välja arvata. Mitu liikmesriiki oli vastu endise lõike 4 väljajätmisele, sest teatavatel juhtudel on erand juba antud, lähtudes eeldusest, et seda saab uuendada. Peale selle taotlesid mitu liikmesriiki, et tuleks vältida ristviitamist Euroopa ligipääsetavuse aktile, kuni sellega tehtava töö tulemus ei ole veel teada (vt ka artikkel 1).

Üks liikmesriik taotles, et määruse kohaldamisalast tuleks välja jätta teenused, mida osutatakse ainult ajaloolisest huvist või turismist lähtuvalt.

c) Mõisted (artikkel 3)

Kuigi eesistujariigi kompromisstekst võimaldas saavutada teatavat edu aruteludes mõistete üle, on selge, et see artikkel tuleb läbi vaadata pärast seda, kui ülejäänud ettepaneku suhtes on konsensusele jõutud.

Liikmesriikide märkused võib kokku võtta järgmiselt.

- Mõiste „piletimüüja“ määratlust võib olla vaja toimetada nii vormiliselt kui ka sisuliselt, võttes arvesse uut pileтите internetimüüki.
- Mõisted „otsepilet“, „taristuettevõtja“, „raudteeveo-ettevõtja“, „vedaja“, „asendusvedaja“, „puudega isik“ ja „piiratud liikumisvõimega isik“ tuleb viia kooskõlla mõistetega, mida kasutatakse valdkonna asjakohastes õigusaktides, nimelt raudteeinfrastruktuuri juhtimise direktiivis, rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni reisijate õigusi käsitlevates eeskirjades ja Euroopa ligipääsetavuse aktis.

- Mitme liikmesriigi arvates tuleks läbi vaadata mõiste „jaam“ määratlus ja selle termini kasutamine kogu tekstis. Tehti ettepanek teksti selles osas muuta.

4.2. II peatükk

a) Veolepingu mittediskrimineerivad tingimused (artikkel 5)

Mõned liikmesriigid pidasid kavandatavat teksti liiga üldiseks. Väideti, et kliendi elukoht mõjutab olemasolevate linnalähedaste veoteenuste puhul makstavate toetuste tariifi. Peale selle märkisid mõned delegatsioonid, et kõnealune artikkel võib *de facto* takistada konkurentsi ning ettevõtjate ja müüjate eripakkumiste tegemist.

b) Jalgrattad (artikkel 6)

Mitu liikmesriiki väljendasid eesistujariigi kompromissettepaneku suhtes poolehoidu, kuid teised pidasid seda ebapiisavaks. Üldiselt väljendasid liikmesriigid kõnealuse artikli suhtes suuresti lahknevaid seisukohti. Osad liikmesriigid tegid ettepaneku kehtestada raudteeveo-ettevõtjate õigus keelduda jalgratastele ligipääsu andmisest, kuid sellele olid vastu teised liikmesriigid, kes pooldasid ligipääsu hõlbustamist. Mõned liikmesriigid tegid toimetuskorrektureid muudatusettepanekuid, nt soovisid nad asendada „käitamisega seotud põhjustel“ sõnadega „ohutusega seotud põhjustel“ ja lisada tingimus, et asjaomane veerem peab seda võimaldama. Mõned liikmesriigid tõstasid küsimuse selle kohta, kas jalgrattaid käsitatakse või võidakse käsitada registreeritud pagasina, ning väljendasid ka muret suurte mõõtmetega jalgrataste pärast ja selle pärast, kas neid tuleks käsitleda samal viisil. Lisaks tuletas osa liikmesriike meelde, et jalgrataste raudteevedu on juba hõlmatud koostalitluse tehniliste kirjeldustega (komisjoni määrus (EL) 454/2011).

c) Teavitamiskohustus seoses veoteenuste lõpetamisega (artikkel 8)

Eesistujariik lükkas arutelu edasi, kuniks saavutatakse kokkulepe Euroopa ligipääsetavuse akti suhtes.

d) Reisisiteave (artikkel 9)

Mitu liikmesriiki kahtles, kas tuleks kehtestada kohustused piletimüüjatele ja kas need kohustused peaksid olema proportsionaalsed piletimüüja äritegevuse ulatusega. Mõned liikmesriigid olid selgelt piletimüüjatele lisakohustuste kehtestamise vastu.

Teatavad liikmesriigid taotlesid ka selle täpsemat kindlaksmääramist, milliseid reaalaja-andmeid tuleks reisijatele edastada.

e) Piletite, otsepiletite ja broneeringute kättesaadavus (artikkel 10)

Eesistujariigi kompromissteksti peeti üldiselt positiivseks sammuks. Teatavad liikmesriigid väljendasid kahtlust, kas sõnaselge kohustus pakkuda otsepileteid on vajalik ja täitmisele pööratav. Arutelusid selle artikli üle tuleb siiski jätkata, sest aeg on piiratud.

4.3. III peatükk

a) Kindlustus ja kohustuste katmine reisija surma või vigastuse korral (artikkel 12)

Eesistujariigi kompromisstekstis välja pakutud vastavusseviimine sai ajutise toetuse osaliseks, kuid tehnilised üksikasjad vajavad veel tähelepanu.

5. KOKKUVÕTE

Eesistujariik rõhutab reisijate õiguste kaitsmise tähtsust, ning kui seda tehakse arukalt ja tasakaalustatult, siis suurendab see raudteeveoteenuste atraktiivsust.

I, II ja III liikuvuse paketiga seotud suurest töökoormusest olenemata panustas eesistujariik Austria ressursse ettepanekuga tehtava töö edasiviimiseks. Nõukogus pooleli olevad arutelud näitavad siiski, et tehniliselt õige ja tasakaalustatud lahenduse leidmine on suur väljakutse ning et kõige sobivama poliitikavaliku kindlaksmääramine nõuab jätkuvalt üksikasjalikku ja igakülget analüüsi.

Eespool toodut arvesse võttes palutakse alaliste esindajate komiteel ja nõukogul võtta teadmiseks kavandatava määruse läbivaatamisel tehtud edusammud.