



Bryssel, 15. marraskuuta 2018
(OR. en)

14277/18

Toimielinten välinen asia:
2017/0237(COD)

TRANS 543
CODEC 2000
CONSOM 317

SELVITYS

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Ed. asiak. nro:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
Kom:n asiak. nro:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (uudelleenlaadittu) – Tilanneselvitys

1. JOHDANTO

Komissio toimitti 27. syyskuuta 2017 edellä mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Ehdotuksen esittämisessä on käytetty uudelleenlaatimistekniikkaa.

Tärkein syy komission tarkistuksen esittämiseen oli puuttua ongelmiin, jotka liittyvät mm. *ylivoimaisiin esteisiin*, poikkeuksiin, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksiin sekä niin sanottujen *suorien lippujen* ja niitä koskevien tietojen saatavuuteen.

2. KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

Euroopan parlamentti on nimennyt liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) tästä ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi ja Bogusław LIBERADZKIn (SD, PL) esittelijäksi. Oikeudellisten asioiden valiokunta (JURI) antoi lausunnon uudelleenlaatimistekniikasta 28. helmikuuta 2018 ja sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunta (IMCO) antoi lausuntonsa ehdotuksen asiasisällöstä 5. kesäkuuta 2018.

Liikenne- ja matkailuvaltiokunta (TRAN) äänesti mietinnöstä 9. lokakuuta 2018. Euroopan parlamentti äänesti mietinnöstä täysistunnossaan 15. marraskuuta 2018 ja hyväksyi sen ensimmäisen käsittelyn kantanaan.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa komission ehdotuksesta 531. täysistunnossaan 18. tammikuuta 2018. Euroopan alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa.

Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission oikeudellisten yksiköiden neuvoa-antava työryhmä antoi lausunnon uudelleenlaatimistekniikan käytöstä 19. helmikuuta 2018.

3. KÄSITTELY NEUVOSTOSSA JA SEN VALMISTELUELIMISSÄ

Maaliikennetyöryhmä aloitti ehdotuksen käsittelyn 29. syyskuuta 2017 ehdotuksen yleisellä esittelyllä. Vaikutustenarviointia analysointiin 5. lokakuuta 2017. Ehdotus esiteltiin myös kuluttajansuoja- ja kuluttajavalistustyöryhmälle tiedoksi.

Neuvostolle (TTE, liikenne) esitettiin 5. joulukuuta 2017 *Muut asiat* -kohdassa välikatsaus ensimmäisen tarkastelun tilanteesta (asiak. 14637/17).

Ensimmäinen tarkastelu saatettiin päätökseen keväällä 2018 ja TTE-neuvostolle (liikenne) esitettiin tilanneselvitys 7. kesäkuuta 2018 (asiak. 8721/18).

4. KOMPROMISSITEKSTIN LAADINTATYÖ

Puheenjohtajavaltio toimitti 25. lokakuuta 2018 tarkasteltavaksi ensimmäisen kompromissiehdotuksen, joka sisältää luvut I, II ja III. Alustava teksti, josta ilmenee työn edistyminen, on tämän selvityksen lisäyksessä (asiak. 13760/18 ADD 1).

Puheenjohtajavaltion päätavoite oli keskustelujen edistäminen mainituista kolmesta luvusta sekä niiden artikloista päättäminen mahdollisimman pitkälti. Valtuuskunnat suhtautuivat yleisesti ottaen myönteisesti puheenjohtajavaltion työhön ensimmäisten kolmen luvun osalta. Näissä kolmessa luvussa on edistytty, mikä antaa suuntaa tuleville keskusteluille.

Useat valtuuskunnat esittivät tarkasteluvarauksia puheenjohtajavaltion kompromissitekstin osiin, kun taas toiset säilyttivät varaumansa alkuperäiseen ehdotukseen.

Tärkeimpiin avoimena oleviin kysymyksiin liittyvät huolenaiheet ja muut jäsenvaltioiden keskustelun aikana esittämät huomautukset on esitetty seuraavassa yleisesti luku luvulta. Tarkoituksena on antaa ohjeistusta ja helpottaa jatkotyöskentelyä, jotta voidaan muodostaa neuvoston lopullinen kanta tähän asetukseen.

4.1 I luku

a) Kohde (1 artikla)

Eräät jäsenvaltiot vaativat, että soveltamisala osoittaisi selvästi, että asetuksessa säädetään suojan vähimmäistasosta, mikä antaisi jäsenvaltioille mahdollisuuden säätää matkustajien oikeuksien tiukemmasta suojasta. Jotkin jäsenvaltiot palauttivat mieleen, että vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä koskeva terminologia on yhdenmukaistettava esteettömyyssäädöstä koskevan työskentelyn tulosten kanssa. Neuvosto ja Euroopan parlamentti neuvottelivat esteettömyyssäädöksestä samaan aikaan tästä ehdotuksesta käytyjen keskustelujen kanssa (ks. myös 2 artikla).

b) Soveltamisala (2 artikla)

Useat jäsenvaltiot olivat tyytyväisiä puheenjohtajavaltion kompromissitekstiin ja pitivät sitä askeleena oikeaan suuntaan siltä osin kuin siinä täsmennetään, että valtioiden rajat ylittävät palvelut unionissa voidaan jättää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Kuitenkin 1 kohdassa esitetyn soveltamisalan osalta jäsenvaltioiden näkemykset poikkeavat edelleen toisistaan; yhden jäsenvaltion ehdotus kaiken kotimaan liikenteen jättämiseksi soveltamisalan ulkopuolelle kohtasi joidenkin jäsenvaltioiden vastustuksen.

Muutamit jäsenvaltiot suhtautuivat epäillen niiden vaatimusten täytäntöönpanoon, joista on säädetty erityisesti sanamuodoilla "...suojataan [...] **riittäväällä tavalla**..." ja "... **merkittävä osa**...", sekä V luvun soveltamiseen kaikkiin rautateiden matkustajaliikennepalveluihin, joille ei voida myöntää poikkeusta soveltamisalasta. Useat jäsenvaltiot vastustivat entisen 4 kohdan kumoamista, sillä tietyissä tapauksissa poikkeus on jo myönnetty ja perustuu oletukseen, että sen voimassaoloa voidaan jatkaa. Lisäksi eräät jäsenvaltiot pyysivät, että tekstissä ei viitattaisi esteettömyyssäädökseen, sillä sitä koskevan työskentelyn tuloksia ei vielä tunneta (ks. myös 1 artikla).

Yksi jäsenvaltio pyysi, että palveluille, joita tarjotaan ainoastaan historiallisista tai turismiin liittyvistä syistä, myönnettäisiin poikkeus asetuksen soveltamisesta.

c) Määritelmät (3 artikla)

Vaikka määritelmiä koskevissa keskusteluissa voitiin puheenjohtajavaltion kompromissitekstin ansiosta edistyä jonkin verran, on selvää, että tätä artiklaa on tarkasteltava uudelleen, kun ehdotuksen muista osista on päästy yhteisymmärrykseen.

Jäsenvaltioiden huomautukset voidaan tiivistää seuraavasti:

- 'Lipunmyyjän' määritelmää voi olla tarpeen tarkistaa sekä toimituksellisesti että sisällöllisesti uusi lippujen verkkomyynti huomioon ottaen.
- 'Suoran lipun', 'rataverkon haltijan', 'rautatieyrityksen', 'kuljettajan', 'suorittavan kuljettajan' sekä 'vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden' määritelmät on saatettava vastaavan alan lainsäädännön mukaisiksi, erityisesti rautateiden hallinnointidirektiivin, COTIF-yleissopimuksen matkustajien oikeuksia koskevien sääntöjen ja esteettömyyssäädöksen mukaisiksi.

- 'Aseman' määritelmää sekä termin käyttöä kaikkialla tekstissä on monen jäsenvaltion mielestä muokattava. Ehdotettiin, että tekstiä muutettaisiin tältä osin.

4.2 II luku

a) Kuljetussopimusta koskevat syrjimättömät edellytykset (5 artikla)

Jotkin jäsenvaltiot pitivät ehdotettua tekstiä liian laajana. Väitettiin, että asiakkaan asuinpaikka vaikuttaa olemassa olevien seutuliikennepalvelujen tukien suuruuteen. Lisäksi eräät valtuuskunnat huomauttivat, että artikla voisi tosiasiaa kieltää kilpailun ja estää rautatieyritysten ja lipunmyyjien erikoistarjoukset.

b) Polkupyörät (6 artikla)

Useat jäsenvaltiot pitivät puheenjohtajavaltion kompromissitekstiä myönteisenä, kun taas toiset pitivät sitä riittämättömänä. Kaiken kaikkiaan jäsenvaltioilla on tästä artiklasta monenlaisia näkemyksiä. Joidenkin jäsenvaltioiden ehdotus, jonka mukaan rautatieyrityksillä olisi oikeus kieltäytyä polkupyörien kuljetuksesta, sai vastaansa muita jäsenvaltioita, jotka vaativat helpompaa pääsyä polkupyörille. Eräät jäsenvaltiot ehdottivat toimituksellisia muutoksia, joiden mukaan ilmaus '*toiminnallisten syiden*' muutettaisiin ilmaukseksi '*turvallisuuteen liittyvien syiden*' ja tekstiin lisättäisiin edellytys, että asianomaisen kaluston on mahdollistettava tämä. Jotkin jäsenvaltiot tiedustelivat, katsotaanko polkupyörät matkatavaraksi tai voitaisiinko ne katsoa matkatavaraksi, ja esittivät huolensa ylimittaisista polkupyöristä ja siitä, olisiko niitä kohdeltava samalla tavoin. Lopuksi eräät jäsenvaltiot muistuttivat siitä, että yhteentoimivuuden tekninen eritelmä (komission asetus (EU) 454/2011) kattaa jo polkupyörien kuljettamisen junissa.

c) Velvollisuus tiedottaa liikenteen lakkauttamisesta (8 artikla)

Puheenjohtajavaltio lykkäsi keskustelua siihen saakka kunnes esteettömyyssäädöksestä on päästy yhteisymmärrykseen.

d) Matkaa koskevat tiedot (9 artikla)

Useilla jäsenvaltioilla oli epäilyksiä sen suhteen, olisiko lipunmyyjille asetettava velvollisuuksia ja olisiko näiden velvollisuuksien oltava oikeasuhteisia lipunmyyjän liikeyrityksen kokoon nähden. Jotkin jäsenvaltiot vastustivat selkeästi lisävelvollisuuksien asettamista lipunmyyjille.

Eräät jäsenvaltiot pyysivät myös määrittelemään tarkemmin, mitkä reaaliaikaiset tiedot matkustajille olisi välitettävä.

e) Lippujen, suorien lippujen ja varausten saatavuus (10 artikla)

Puheenjohtajavaltion kompromissitekstiä pidettiin yleisesti myönteisenä kehitysaskelena. Joillakin jäsenvaltioilla oli epäilyksiä siitä, olisiko nimenomainen suorien lippujen tarjoamista koskeva velvoite tarpeellinen ja voitaisiinko sen täytäntöönpanoa valvoa. Keskusteluja tästä artiklasta on kuitenkin jatkettava, koska aikaa oli liian vähän.

4.3 III luku

a) Vakuutus ja vastuun kattaminen, jos matkustaja kuolee tai kärsii henkilövahingon (12 artikla)

Puheenjohtajavaltion kompromissitekstissä ehdotettu yhdenmukaistaminen sai alustavaa tukea, mutta teknisiä yksityiskohtia on vielä tarkasteltava.

5. PÄÄTELMÄT

Puheenjohtajavaltio korostaa, että on tärkeää suojella matkustajien oikeuksia, ja jos se tehdään älykkäästi ja tasapainoisesti, rautatieliikennepalvelujen houkuttavuutta voitaisiin lisätä.

Liikkuvuuspaketeista I, II ja III johtuvasta suuresta työmäärästä huolimatta puheenjohtajavaltio Itävalta käytti resursseja ehdotusta koskevan työn edistämiseksi. Neuvostossa parhaillaan käytävissä keskusteluissa kuitenkin korostuu, että teknisesti moitteettoman ja tasapainoisen ratkaisun löytäminen on merkittävä haaste ja että kaikkein soveltuvimman poliittisen valinnan määrittäminen vaatii jatkossakin yksityiskohtaista ja kokonaisvaltaista tarkastelua.

Edellä esitetyn perusteella pysyvien edustajien komiteaa ja neuvostoa pyydetään panemaan merkille edistymisen tämän asetusehdotuksen tarkastelussa.