

Briselē, 2018. gada 16. maijā
(OR. en)

8721/18

Starpiestāžu lieta:
2017/0237 (COD)

TRANS 182
CODEC 718
CONSOM 133

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
Iepr. dok. Nr.:	ST 7567/18 TRANS 132 CODEC 454 CONSOM 80
K-jas dok. Nr.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (pārstrādāta redakcija) – progresa ziņojums

1. IEVADS

Komisija 2017. gada 27. septembrī Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedza minēto priekšlikumu. Priekšlikums ir noformēts, izmantojot pārstrādāšanas tehniku.

Galvenie iemesli, kādēļ Komisija iesniedza pārstrādātu redakciju, bija – novērst konstatētās problēmas, kas jo īpaši saistītas ar *force majeure* situācijām, atbrīvojumu izmantošanu, personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām un *tranzīta biļešu* pieejamību un informāciju par tām.

2. DARBS CITĀS IESTĀDĒS

Eiropas Parlaments par atbildīgo komiteju attiecībā uz šo priekšlikumu ir iecēlis Transporta un tūrisma komiteju (*TRAN*) un *Bogusław LIBERADZKI* kungu (*SD*, *PL*) – par referentu. Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komiteja (*IMCO*) pieņems atzinumu par priekšlikuma būtību, savukārt Juridiskā komiteja (*JURI*) pieņems atzinumu par pārstrādāšanas tehniku. Gaidāms, ka *TRAN* balsos par ziņojumu 2018. gada 21. jūnijā.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja pieņēma atzinumu par priekšlikumu 531. plenārsēdē 2018. gada 18. janvārī. Eiropas Reģionu komiteja pieņēma lēmumu nenākt klajā ar atzinumu.

Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas juridisko dienestu konsultatīvā darba grupa 2018. gada 19. februārī nāca klajā ar atzinumu par pārstrādāšanas tehnikas izmantošanu.

3. DARBS PADOMES DARBA SAGATAVOŠANAS STRUKTŪRĀS

Sauszemes transporta jautājumu darba grupa darbu ar priekšlikumu sāka 2017. gada 29. septembrī, veicot vispārēju iepazīstināšanu ar priekšlikumu. 2017. gada 5. oktobrī tika analizēts ietekmes novērtējums. Tomēr dokumentācija nebija pilnīga, un ietekmes novērtējumu nevarēja izskatīt pilnīgi detalizēti.

Izskatīšana pa pantiem sākās 2017. gada 17. oktobrī un turpinājās 2017. gada 25. oktobrī un 2017. gada 12. decembrī. Neraugoties uz Sauszemes transporta jautājumu darba grupas ievērojamo darba slodzi, prezidentvalsts savās darba sanāksmēs 2018. gada 16. februārī un 2018. gada 27. martā centās panākt, cik vien iespējams, lielu virzību attiecībā uz šo lietu. 2018. gada 27. marta sanāksmē Komisija līdz ar vairākiem citiem atklātiem jautājumiem vēlreiz īsi pievērsās arī ietekmes novērtējuma analīzei. Šajā sanāksmē tika pabeigts darbs, kas Bulgārijas prezidentūras laikā veikts saistībā ar šo lietu.

Priekšlikumu informatīvos nolūkos iesniedza arī Patērētāju aizsardzības un informācijas jautājumu darba grupai. Darba grupa apsprieda priekšlikumu 2017. gada 11. oktobrī, pamatojoties uz iepazīstināšanu Sauszemes transporta jautājumu darba grupā 2017. gada 29. septembrī.

Padome (TTE, Transports) 2017. gada 5. decembrī tika informēta – punktā "*Citi jautājumi*" – par starpposma stāvokli pirmajā izskatīšanā (dok. 14637/17).

4. KONSTATĒJUMI PIRMAJĀ IZSKATĪŠANĀ

Prezidentvalsts galvenais mērķis bija pabeigt pirmo lietas izskatīšanu pantu pa pantam. Kaut gan saglabājas liels skaits izpētes atrunu, dalībvalstis pauda savas sākotnējās nostājas par galveno jautājumu būtību.

Saistībā ar *ietekmes novērtējumu* dalībvalstis izvirzīja jautājumus par izmaksu aplēšu zemo līmeni un par *force majeure* jēdziena analīzi; šķiet, ka šis jēdziens pašā Komisijas priekšlikumā ir definēts savādāk nekā pielikumā, kur tas ir izrakstīts no piemērojamās starptautiskās konvencijas (*CIV/COTIF*).

Komisija paskaidroja, ka kompensācijas izmaksu aplēses tika ekstrapolētas, balstoties uz statistiku no divām dalībvalstīm. Jautājumā par *force majeure* Komisija norādīja, ka pēc tās ieskatiem mērķi ir dažādi – *CIV* ir paredzēts lietām, kas saistītas ar zaudējumu atlīdzību, savukārt ierosinātā grozītā regula ir paredzēta kompensācijas mērķiem.

Jautājumi un citas piezīmes, ko dalībvalstis izvirzīja pirmajā izskatīšanā, ir izklāstītas turpmāk pa nodaļām. Uzskaitītie konstatējumi šajā posmā var nebūt savstarpēji saderīgi, un to mērķis ir vienīgi atvieglināt turpmāko darbu, lai izstrādātu Padomes viedokli par šo priekšlikumu.

Attiecībā uz četriem priekšlikuma stūrakmeņiem šķiet, ka:

- *force majeure* jēdziena pievienošanai ir plašs atbalsts, bet definīciju var būt nepieciešams pārstrādāt, lai precīzi aprakstītu tos gadījumus, kad dzelzceļa uzņēmumi būtu atbrīvoti no kompensācijas maksāšanas;
- attiecībā uz *atbrīvojumu* samazināšanu – reģionālie pārrobežu pārvadājumu pakalpojumi un svārstmigrācijas satiksme tika izcelti kā piemērs, kur sekas būtu nesamērīgas tām dalībvalstīm, kurās ir šādi pakalpojumi, un iesaistītajiem uzņēmumiem. Arī esošie līgumi par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu var tikt ietekmēti;

- *attiecībā uz personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām* – dalībvalstis piekrīt priekšlikuma mērķim. Vairākas dalībvalstis turklāt vēlas, lai konkrēti noteikumi tiktu padarīti skaidrāki un iedarbīgāki, jo tiesību akts ir regula. Visbeidzot, ar personālu nenokomplektētu staciju un vilcienu skaita pieaugums rada praktisku problēmu saistībā ar palīdzības sniegšanu, un šeit jāatrod samērīgs un taisnīgs risinājums;
- viedokļi par pienākumu piedāvāt *tranzīta biļetes* ir dažādi. Veidus, kā šāda tipa biļetes piedāvāt plašāk, varētu būt nepieciešams analizēt un/vai izklāstīt skaidrāk.

Ar šajā ziņojumā izklāstītajiem komentāriem, neraugoties uz to dažādo raksturu, tiecas atvieglināt turpmāko darbu saistībā ar Padomes viedokļa izstrādi par šo priekšlikumu. Pēc pirmās apspriežu kārtas vēl nevar izdarīt galīgus slēdzienus par dalībvalstu vispārējām nostājām. Ir norādes, ka priekšlikumu vajadzētu uzlabot, lai panāktu labāku juridisko skaidrību un samērīgumu. Tādēļ būs vajadzīgs pamatīgs turpmāks darbs ar kompromisa risinājumu.

Bažas saistībā ar galvenajiem vēl neatrisinātajiem jautājumiem, kā arī citas piezīmes, kas tika izteiktas pirmās izskatīšanas laikā, ir detalizēti izklāstītas turpmāk – pa nodaļām. Mērķis ir sniegt pietiekamas norādes par vajadzīgajiem skaidrojumiem un uzlabojumiem, ņemot vērā kompromisa priekšlikuma sagatavošanu.

4.1. I nodaļa – Vispārīgi noteikumi

- Daudzas dalībvalstis norādīja, ka atsevišķās jomās *reģionālie pakalpojumi* lielā mērā ir *pārrobežu pakalpojumi*, un, ja uz tiem attiecinātu šo regulu, ietekme uz pārvadātājiem un sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu būtu nesamērīga. Šāda attiecināšana nostādītu tos nevienlīdzīgā stāvoklī attiecībā pret valsts reģionālajiem pārvadājumu pakalpojumiem. Jo īpaši dārgi būtu izveidot sūdzību izskatīšanas mehānismus saistībā ar liela pasažieru skaita pārvadājumu pakalpojumiem.
- Juridiskās stabilitātes un stabilas ilgtermiņa plānošanas apsvērumu dēļ dažas dalībvalstis iebilst pret atbrīvojumu samazināšanu attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kurus saskaņā ar spēkā esošo regulu var piemērot līdz 2024. gadam.

- Tika pausts viedoklis, ka piemērošanas joma ir neskaidra, norādot uz pakalpojumiem, kuru "būtiska daļa" tiek veikta ārpus Savienības, kam varētu piešķirt atbrīvojumu no regulas.
- Dažas dalībvalstis atzīmēja, ka nav definēts būtiskais "stacijas" jēdziens, lai gan savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās (SITS) definīcija ir viegli pieejama.
- Tika arī ierosināts, ka "nokavētas pārsēšanās" definēšanas vietā uzsvāru vajadzētu likt uz pasažieru galīgo nokavēšanos.

4.2. II nodaļa – Pārvadājuma līgums, informācija un biļetes

- Dažas dalībvalstis pauž stingru viedokli, ka noteikumus par *nediskriminējošiem pārvadājuma līguma nosacījumiem* var būt nepieciešams pārskatīt, un tam par iemeslu ir regula par pakalpojumu ģeogrāfisko bloķēšanu ¹, atsauce uz pasažieru *dzīvesvietu*, dažādu valūtu izmantošana un preferenciālie tarifi attiecībā uz konkrētām grupām pa reģioniem.
- Dažas dalībvalstis uzskata, ka *velosipēdu* pārvadāšana saskaņā ar ierosinātajiem nosacījumiem var nebūt iespējama attiecībā uz dažiem pārvadājumu pakalpojumiem, jo īpaši ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumiem. Turklāt ierosinātie nosacījumi nav pietiekami skaidri, lai tos piemērotu praksē, un nav skaidrs, kas izlemj, kur un kad var piemērot ierobežojumus. Īpaši apšaubāma ir staciju apsaimniekotāju loma.
- Arī biļešu pārdevējiem un ceļojumu rīkotājiem vajadzētu spēt nodrošināt *labvēlīgākus pārvadājuma līguma nosacījumus*.
- Dažas dalībvalstis uzstāj, ka tā vietā, lai atsauktos uz *Eiropas Pieejamības aktu*, kas vēl ir jāpieņem, kā atsauci vajadzētu izmantot savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas attiecībā uz Savienības dzelzceļu sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/302 (2018. gada 28. februāris), ar ko iekšējā tirgū novērš nepamatotu ģeogrāfisko bloķēšanu un citus diskriminācijas veidus klientu valstspiederības, dzīvesvietas vai uzņēmējdarbības veikšanas vietas dēļ un groza Regulas (EK) Nr. 2006/2004 un (ES) 2017/2394 un Direktīvu 2009/22/EK (OV L 60, 2.3.2018.).

- Dažas dalībvalstis norādīja, ka vajadzētu precizēt iesaistītās personas un līdzekļus attiecībā uz *ceļojuma informācijas* sniegšanu, tostarp biļešu pārdevēju pienākumus.
- Vairākas dalībvalstis norādīja, ka pienākums "darīt visu iespējamo", lai piedāvātu *tranzīta biļetes*, ir neskaidrs un nosacījumi, lai pieprasītu piedāvāt tranzīta biļetes, būtu jāizskata. Turklāt dažas dalībvalstis uzsvēra, ka ir svarīgi sniegt skaidru informāciju pasažieriem, kad tie pērk biļeti, konkrēti attiecībā uz biļetes veidu un ar to saistītajām tiesībām. Tika arī minēts, ka nav pietiekami skaidri norādītas juridiskās sekas tam, ka nav tikusi sniegta informācija par dažādu biļešu būtību.
- Tika uzsvērts, ka – jebkurā gadījumā – tiesību garantēšana personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nopirkt biļetes vilcienā, neparedzot papildu nosacījumus, var izmaksāt ļoti dārgi. Dažas dalībvalstis atgādināja pienākumus, kas paredzēti ANO Konvencijā par personu ar invaliditāti tiesībām, kurus šajā sakarā var būt nepieciešams ņemt vērā.

4.3. *III nodaļa – Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildība par pasažieriem un viņu bagāžu*

- I pielikumā (CIV) ir izmantota atšķirīga terminoloģija attiecībā uz "pārvadātāju". Tika uzsvērts, ka nav nepārprotami skaidrs, ka šis termins atbilst *dzeltzceļa pārvadājumu uzņēmumam* Savienības juridiskajā terminoloģijā. Tādēļ būtu jāizanalizē nepieciešamība pēc šā termina definīcijas. Turklāt nav skaidra V sadaļas izmantošana I pielikumā, ja uz to nav atsauces pantos.
- Dažas dalībvalstis norādīja, ka riska novērtējums apdrošināšanas vajadzībām nav skaidrs, jo īpaši saistībā ar Direktīvu 2012/34/ES.
- Noteikumos par *avansa maksājumiem* nav ņemti vērā pašnāvības gadījumi. Turklāt tika arī norādīts, ka varētu būt nepieciešams ietvert arī negadījumus ar smagiem ievainojumiem.

4.4. IV nodaļa – Kavējumi, nokavētas pārsēšanās un atcelti reisi

- Saskaņā ar vairāku dalībvalstu pausto viedokli – arī *atcelti reisi* būtu jāiekļauj saistībā ar atlīdzināšanu un maršruta maiņu, lai pilnībā ietvertu darbu, kas veikts ar norādēm par dzelzceļa pasažieru tiesībām.
- Dažas dalībvalstis arī uzsvēra, ka būtu jākompensē *cenu atšķirība*, ja pakalpojumu līmenis tiek *pazemināts* maršruta maiņas dēļ.
- Lai gan pārskatītais teksts par *kompensāciju nosacījumiem* ir labvēlīgs tranzīta biļešu turētājiem, tas varētu samazināt esošās tiesības tiem pasažieriem, kuri ceļo ar cita veida biļetēm.
- Vairākas dalībvalstis uzskata, ka noteikumiem par *pasažieru maršruta maiņu, jo īpaši attiecībā uz personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām*, vajadzētu būt skaidrākiem un iedarbīgākiem.
- Liels skaits dalībvalstu norādīja, ka noteikumi par *atlīdzināšanu* gadījumos, ja pasažieris atsakās no ceļojuma reisa atcelšanas vai kavēšanās dēļ, nav skaidri, jo nav skaidrs, vai atlīdzināšanu var atteikt, balstoties uz *force majeure*.
- Noteikumu par 60 minūtēm, pēc kurām iestājas tiesības uz kompensāciju, vajadzētu definēt kā aizkavēšanos ceļojuma *beigās*, tādējādi ietverot arī situācijas, kad kavēšanās notiek ceļojuma laikā.
- Attiecībā uz kompensāciju par *summētu kavēšanos* dažas dalībvalstis izvirzīja vairākus praktiskus jautājumus saistībā ar pasažieriem ar sezonas vai gada abonementiem, jo īpaši reģionālo un pilsētas pārvadājumu pakalpojumu gadījumos. Sistēmas, kas nepieciešama, lai pārbaudītu un reģistrētu summētu kavēšanos, izveide un ekspluatācija izmaksā nesamērīgi dārgi. Būtu jāizanalizē arī rīcība attiecībā uz pasažieriem, kuri sociālās politikas apsvērumu dēļ ceļo ar brīvbiļetēm.

- Lai gan koncepcija par *force majeure* izmantošanu kā pamatu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbrīvošanai no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem tika vērtēta atzinīgi, liels skaits dalībvalstu norādīja, ka šādas situācijas detalizētai definēšanai ir vērts pievērst lielāku uzmanību, jo īpaši attiecībā uz terorisma incidentiem un vandālismu.
- Dažas dalībvalstis norādīja, ka tās prasītu, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi maksātu kompensāciju par kavēšanos neatkarīgi no kavēšanās iemesla. Citas dalībvalstis vēlas nodrošināt, lai tādi apstākļi kā vagonu vai infrastruktūras slikta uzturēšana netiktu traktēta kā *force majeure*.
- Attiecībā uz *ārkārtas rīcības plāniem staciju apsaimniekotājiem* dažām dalībvalstīm fundamentālas un praktiskas bažas izraisa robežvērtība – 10 000 pasažieru dienā. Robežvērtības izvēles pamatojums ietekmes novērtējumā nav rodams, un dažām dalībvalstīm vispār var nebūt tādu staciju, uz kurām attiektos šī regula. No otras puses, robežvērtības aprēķināšana var nebūt taisnīga gadījumos, ja stacijas ir, piemēram, daļa no iepirkšanās centra vai ja stacijas tiek izmantotas vienīgi sezonas laikā.
- Attiecībā uz *regresa tiesībām* – parādījās fundamentāls jautājums par nepieciešamību pēc šāda noteikuma un par tā potenciālajām sekām. Tā kā šī joma jau ir ietverta civiltiesībās, ierosinātajam pantam var būt nevēlamas sekas.

4.5. *V nodaļa – Personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām*

- Dažas delegācijas norādīja, ka nav nodrošinātas tiesības ņemt līdzi transportlīdzeklī *pārvietošanās palīgļīdzekļus*, savukārt personīgie palīgi un suņi ir nepārprotami pieminēti.
- Turklāt vairākas dalībvalstis norādīja, ka ir jāpārbauda vairāki terminoloģijas jautājumi starp šo regulu, citiem noteikumiem par pasažieru tiesībām, kuri saistīti ar kādu transporta veidu, un Eiropas Pieejamības akta projektu.
- Vairākas dalībvalstis noraidīja spēkā esošās regulas 21. panta par piekļuvi svītrosanu.

- Attiecībā uz *palīdzību* stacijās un vilcienos liels skaits dalībvalstu uzskatīja, ka prasība piedāvāt palīdzību *jebkurā laikā* ir formulēta tā, ka šobrīd to nevar piemērot stacijās un vilcienos, kuri darbojas bez personāla. Tomēr dažas dalībvalstis norādīja – lai samazinātu papildu slogu, pienākums sniegt palīdzību "jebkurā laikā" būtu jāattiecina uz pasažiera iepriekšēju lūgumu. Turklāt prasība veikt *pamatotus pasākumus* ar mērķi nodrošināt mobilitāti nav saderīga ar palīdzību jebkurā laikā.
- Pārstrādātais formulējums *kompensācija par pārvietošanās palīgīdzekļiem* rada jautājumu par formulējumu attiecībā uz zaudējuma vai kaitējuma "izraisīšanu" un kompensācijai paredzēto finanšu līdzekļu maksimālās summas atcelšanas automātisku īstenošanu.
- Pēc vairāku dalībvalstu domām, jauno ierosināto noteikumu par *pagaidu aizstājējiem* piemērošana lielā mērā ir atvērta interpretācijai.
- Vairākas dalībvalstis uzskata, ka *personāla apmācība* ir nesamērīga attiecībā uz prasību aptvert visu personālu, tostarp to, kuram nav saskares ar personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.
- *Trešo personu un organizāciju apmācības* iekļaušana personāla apmācībā tiek uzskatīta par pārāk preskriptīvu, tādējādi pārsniedzot proporcionalitātes un subsidiaritātes kritērijus.

4.6. VI nodaļa – drošība, sūdzības un pakalpojumu kvalitāte

- Ievērojams skaits dalībvalstu pauda plašu kritiku par *sūdzību* mehānismiem, jo īpaši par četru dažādu veidu sūdzību izskatīšanas mehānismu izveidi ar dažādiem adresātiem, kā rezultātā pasažieri nezinātu, ar ko sazināties; incidentu datu ilgo glabāšanas periodu (divi gadi); garo termiņu (seši mēneši), kas ir paredzēts sūdzību iesniegšanai; un biļešu pārdevēju iesaistīšanu.

- Kā nesamērīga tika minēta prasība noteikt *pakalpojumu kvalitātes standartus* mazo staciju, kurās apkalpo mazāk nekā 10 000 pasažierus dienā, apsaimniekotājiem. No otras puses, tika atzīmēts, ka III pielikuma II iedaļā ir paredzēti pienākumi infrastruktūras pārvaldītājiem, bet tie nav minēti attiecīgajā pantā.

4.7. VII nodaļa – Informācija un izpilde

- Kopumā liels skaits dalībvalstu kritizēja atsauci uz Eiropas Pieejamības aktu, jo par tekstu pašlaik vēl notiek sarunas un transporta nozare ir izveidojusi īpašus nozares noteikumus, tostarp tehniskās specifikācijas par savstarpējo izmantojamību.
- Lielākā daļa dalībvalstu praktisku iemeslu dēļ lielā mērā apšaubīja *informācijas sniegšanu uz biļetes*, jo daudzos gadījumos biļetes var būt neliela formāta vai pat nebūt pieejamas vispār, proti, tikai elektroniski.
- *Ikgadēja ziņošana* par dzelzceļa pasažieru tiesībām tika uzskatīta par pārmērīgu administratīvo slogu; vairākas dalībvalstis ieteica divu gadu ciklu. Kā iespēja administratīvā sloga novēršanai tika ierosināta arī ideja par apvienotu ziņojumu par pasažieru tiesībām visos transporta veidos.
- Dažas dalībvalstis uzskata, ka sīkāk ir jāanalizē jautājums par *biļešu pārdevēju lomu* ziņošanas mehānismā.
- Dažas dalībvalstis norādīja, ka detalizētāk jāapraksta *valsts izpildes struktūru* darbs attiecībā uz iespēju deleģēt uzdevumus vai daļu no uzdevumiem citai struktūrai un skaidrāk jānosaka konkrētu posmu sākums, kamēr lieta vēl nav pabeigta. Turklāt jāskaidro terminoloģija attiecībā uz pārkāpumiem un incidentiem. Visbeidzot, pēc vairāku dalībvalstu domām, rūpīgāk jāanalizē un jākoordinē arī dažādo termiņu grafiks.

- Attiecībā uz informācijas apmaiņu starp valstu izpildes struktūrām – dažas dalībvalstis norādīja, ka sīkāk vajadzētu precizēt *vadošās struktūras* lomu un pilnvaras, jo šāda vadošā struktūra varētu būt cita organizācija, nevis valsts izpildes struktūra. Aktualizēts tika arī jautājums par ietekmi, ko uz dažādām struktūrām rada atsauce uz Regulu par personas datu aizsardzību ((ES) 2016/679).

4.8. VIII nodaļa – Nobeiguma noteikumi

- Vairākas dalībvalstis uzskatīja, ka *sankciju* mehānisms, jo īpaši daudzās savstarpējās atsauces uz dažādām valstu izpildes struktūrām, ir mulsinošs un cirkulārs.
- Attiecībā uz *deleģētajiem aktiem* vairākas dalībvalstis neatbalstīja Komisijai paredzētās plašās pilnvaras.
- Attiecībā uz regulas *piemērošanas dienu* – ir acīmredzams, ka gandrīz tūlītējā stāšanās spēkā nedod pietiekami daudz laika, lai pielāgotu valstu sistēmas. Vairākas dalībvalstis uzskatīja, ka noteikti ir nepieciešams ilgāks ieviešanas periods, piemēram, divi gadi.

4.9. Pielikumi

- Attiecībā uz *II pielikumu* liels skaits dalībvalstu plaši noraidīja atsauces uz Eiropas Pieejamības aktu. Viedokļi par biļešu pārdevēju lomu atšķiras, un par šo jautājumu ir vajadzīga dziļāka analīze.
- *III pielikums* tika uzskatīts par sarežģītu un par birokrātisku slogu bez skaidras pievienotās vērtības, un par to ir jāveic kritiska analīze.

Ievērojams skaits dalībvalstu uzsvēra, ka labāk jāizskaidro un jāuzlabo regulas projekta noteikumi, jo īpaši, lai tos labāk sasaistītu ar priekšlikuma mērķiem.

5. SECINĀJUMI

Prezidentvalsts secina, ka priekšlikuma par dzelzceļa pasažieru tiesībām pirmā izskatīšana būs labs pamats turpmākajam darbam pie teksta. Dalībvalstis norādīja uz ievērojamu skaitu jautājumu, kuriem ir jāpievērš lielāka uzmanība. Tas ir plašs jautājumu loks – sākot no būtiskām politikas izvēlēm līdz pat daudzām praktiskām sekām gan uz privātā, gan publiskā sektora ieinteresētām personām, kā arī uz pasažieriem. Turklāt šķiet, ka ir nepieciešami arī vairāki tehniski redakcionāli pielāgojumi un no tiem izrietoši grozījumi.

Prezidentvalsts Bulgārija uzskata – lai izstrādātu apmierinošu kompromisu attiecībā uz priekšlikumu, būtu nepieciešams tāds sarunu resursu apjoms, kas pašlaik nav pieejams citu politikas prioritāšu dēļ. Šāds darbs, visticamāk, būs jāveic turpmāko prezidentūru laikā.
