



Bryssel, 16. toukokuuta 2018
(OR. en)

8721/18

Toimielinten välinen asia:
2017/0237 (COD)

TRANS 182
CODEC 718
CONSOM 133

SELVITYS

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Ed. asiak. nro:	ST 7567/18 TRANS 132 CODEC 454 CONSOM 80
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 muun muassa *ylivoimaisiin esteisiin*, poikkeuksiin, vammaisten ja liikuntarajoitteisten 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. Sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunta (IMCO) antaa lausunnon ehdotuksen asiasisällöstä ja oikeudellisten asioiden valiokunta (JURI) uudelleenlaatimistekniikasta. Liikenne- ja matkailuvaltiokunnan on määrä äänestää mietinnöstä 21. kesäkuuta 2018.

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 NEUVOSTON VALMISTELUELIMISSÄ

Maaliikennetyöryhmä aloitti ehdotuksen käsittelyn 29. syyskuuta 2017 ehdotuksen yleisellä esittelyllä. Vaikutustenarviointia analysointiin 5. lokakuuta 2017. Asiakirjat olivat kuitenkin puutteelliset, eikä vaikutustenarvioinnin kaikkia yksityiskohtia voitu tarkastella.

Artiklakohtainen tarkastelu aloitettiin 17. lokakuuta 2017, ja sitä jatkettiin 25. lokakuuta 2017 ja 12. joulukuuta 2017. Maaliikennetyöryhmän varsin merkittävästä työtaakasta huolimatta puheenjohtajavaltio pyrki edistymään asian käsittelyssä niin paljon kuin mahdollista 16. helmikuuta 2018 ja 27. maaliskuuta 2018. Kokouksessa, joka pidettiin 27. maaliskuuta 2018, komissio palasi lyhyesti myös vaikutustenarviointia koskevaan analyysiin sekä useisiin muihin avoimiin kysymyksiin. Tässä kokouksessa saatettiin päätökseen asian käsittely Bulgarian puheenjohtajakaudella.

Ehdotus esiteltiin myös kuluttajansuoja- ja kuluttajavalistustyöryhmälle tiedoksi. Työryhmä keskusteli ehdotuksesta 11. lokakuuta 2017 maaliikennetyöryhmässä 29. syyskuuta 2017 tapahtuneen esittelyn pohjalta.

Neuvostolle (TTE, liikenne) annettiin 5. joulukuuta 2017 *muut asiat* -kohdassa tilannekatsaus ensimmäisestä tarkastelusta (asiak. 14637/17).

4. **HUOMIOITA ENSIMMÄISESTÄ TARKASTELUSTA**

Puheenjohtajavaltion tärkeimpänä tavoitteena oli saada päätökseen ehdotuksen ensimmäinen artiklakohtainen tarkastelu. Jäljellä on useita tarkasteluvarauksia, mutta jäsenvaltiot esittivät alustavat kantansa tärkeimpien kysymyksien sisältöön.

Vaikutustenarvioinnin osalta jäsenvaltiot ottivat esille kysymyksiä, jotka liittyvät alhaisiin kustannusarvioihin ja *ylivoimaisen esteen* käsitteen analysointiin. Vaikuttaa siltä, että se on määritelty eri tavalla komission ehdotuksessa ja sovellettavasta kansainvälisestä yleissopimuksessa otetussa liitteessä (CIV/COTIF).

Komissio selitti, että korvauskustannuksia koskevat arviot on ekstrapoloitu kahden jäsenvaltion tilastojen perusteella. *Ylivoimaisen esteen* osalta komissio totesi, että sen mielestä käyttötarkoitus on eri. CIV koskee vahinkotapauksia ja muutettu asetusehdotus korvauksia.

Jäsenvaltioiden ensimmäisessä tarkastelussa esille ottamat kysymykset ja muut huomautukset on esitetty seuraavassa luvussa. Luetellut huomiot eivät välttämättä ole yhteensopivia tässä vaiheessa, ja niiden tarkoituksena on ainoastaan helpottaa jatkotyöskentelyä neuvoston kannan muodostamiseksi tästä ehdotuksesta.

Ehdotuksen neljän kulmakiven perusteella vaikuttaa siltä, että:

- *ylivoimaisen esteen* käsitteen lisäämistä kannatetaan laajasti, mutta määritelmää on ehkä muutettava, jotta voitaisiin kuvata täsmällisesti ne tapaukset, joissa rautatieyritykset voisivat saada vapautuksen korvausten maksamisesta;
- *poikkeusten* lukumäärän vähentämisen osalta rajatylittäviä alueellisia ja lähiliikenteen palveluja korostettiin tapauksina, joissa vaikutukset olisivat suhteettomia niille jäsenvaltioille, joilla on tällaisia palveluja, ja palveluja tarjoaville yrityksille. Se voisi vaikuttaa myös olemassa oleviin julkisten palvelujen tarjoamista koskeviin sopimuksiin;

- mitä tulee *vammaisten ja liikuntarajoitteisten oikeuksiin*, jäsenvaltiot ovat samaa mieltä ehdotuksen tavoitteesta. Useat jäsenvaltiot toivovat eräistä säännöksistä selkeämpiä ja operatiivisempia, koska säädös on asetus. Lopuksi miehittämättömiin aseisiin ja juniin liittyy käytännön ongelma avun antamisen osalta, ja tähän olisi löydettävä oikeasuhteinen ja oikeudenmukainen ratkaisu;
- *suorien lippujen* tarjoamista koskevan velvoitteesta on erilaisia mielipiteitä. On ehkä syytä analysoida keinoja tämän tyyppisten lippujen tarjoamiseksi aiempaa laajemmin ja/tai esittää ne aiempaa selkeämmin.

Tässä selvityksessä on esitetty eri tyyppisiä huomioita, mutta niiden tarkoituksena on helpottaa jatkotyöskentelyä neuvoston kannan muodostamiseksi tästä ehdotuksesta. Ensimmäisen käsittelyvaiheen jälkeen on vielä mahdotonta tehdä lopullisia päätelmiä jäsenvaltioiden yleisistä kannoista. On olemassa viitteitä siitä, että ehdotusta olisi paranneltava oikeudellisen selkeyden ja oikeasuhteisuuden parantamiseksi. Sen vuoksi kompromissiteksti edellyttää vielä merkittävää jatkotyöskentelyä.

Tärkeimpiin avoinna oleviin kysymyksiin liittyvät huolenaiheet sekä muut ensimmäisessä tarkastelussa esille tulleet huomiot on esitetty jäljempänä yksityiskohtaisemmin luku luvulta. Tavoitteena on antaa riittävästi ohjausta tarpeellisten selvennysten ja parannusten osalta kompromissiehdotuksen valmistelemiseksi.

4.1. I luku – Yleiset säännökset

- Monet jäsenvaltiot totesivat, että tietyillä alueilla *alueelliset palvelut* ovat valtaosin *rajatylittäviä* ja että vaikutukset toiminnanharjoittajiin ja julkisten palvelujen tarjoamiseen olisivat suhteettomia, jos ne sisällytettäisiin tämän asetuksen soveltamisalaan. Soveltamisalan piiriin kuulumisen asettaisi ne eriarvoiseen asemaan kansallisten alueellisten palvelujen kanssa. Etenkin valitusten käsittelymenettelyjen perustaminen olisi kallista palveluille, joihin liittyy suuria matkustajamääriä.
- Oikeusvarmuuden ja vakaan pitkän aikavälin suunnittelun vuoksi tietyt jäsenvaltiot vastustavat poikkeuksen rajaamista rautateiden kotimaan matkustajaliikennepalveluihin. Voimassa olevan asetuksen mukaisesti poikkeus voidaan myöntää vuoteen 2024.

- Soveltamisala katsotaan epäselväksi, kun viitataan sellaisiin liikennepalveluihin, joista "merkittävä osa" *toteutetaan EU:n ulkopuolella* ja joille voitaisiin myöntää poikkeus asetuksesta.
- Tietyt jäsenvaltiot totesivat, että avainkäsitettä "asema" ei ole määritelty, vaikka yhteentoimivuuden teknisissä eritelmissä olisi sellainen.
- Lisäksi ehdotettiin, että "jatko- tai junayhteyden menettämisen" määritelmän sijaan keskityttäisiin matkustajille aiheutuvaan lopulliseen viivästymiseen.

4.2. II Luku – Kuljetussopimus, tiedotus ja liput

- Jotkut valtuuskunnat ovat vankasti sitä mieltä, että *kuljetussopimusten syrjimättömiä ehtoja* koskevia säännöksiä olisi tarkistettava palvelujen maarajoituksia koskevan asetuksen¹, matkustajien *asuinpaikkaa* koskevan viittauksen, eri valuuttojen käytön ja tiettyjen alueellisten ryhmille edullisempien tariffien vuoksi.
- Jotkut jäsenvaltiot ovat sitä mieltä, että *polkupyöriä* ei ehkä ole mahdollista kuljettaa ehdotetuin edellytyksin kaikissa palvelumuodoissa, kuten suunopeusjunissa. Ehdotetut edellytykset eivät myöskään ole tarpeeksi selkeitä käytännön soveltamista varten, ja on epäselvää, kuka päättää, missä ja milloin rajoituksia voidaan soveltaa. Etenkin aseman haltijan rooli on kyseenalainen.
- Myös lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien olisi voitava tarjota *suotuisampia kuljetussopimuksen ehtoja*.
- Tietyt jäsenvaltiot ovat edelleen sitä mieltä, että sen sijaan, että viitattaisiin *eurooppalaiseen esteettömyyssäädökseen*, jota ei ole vielä hyväksytty, olisi viitattava unionin rautatiejärjestelmän esteettömyyttä sekä vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä koskeviin yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/302, annettu 28 päivänä helmikuuta 2018, perusteettomien maarajoitusten ja muiden asiakkaan kansallisuuteen tai asuin- tai sijoittautumispaikkaan perustuvien syrjinnän muotojen torjumisesta sisämarkkinoilla ja asetusten (EY) N:o 2006/2004 ja (EU) 2017/2394 sekä direktiivin 2009/22/EY muuttamisesta (EUVL L 60 I, 2.3.2018).

- Jotkut jäsenvaltiot pyysivät *matkaa koskevia tietoja* toimittavien tahojen ja viestintäkeinojen selventämistä, lipunmyyjiä koskevat velvoitteet mukaan luettuina.
- Useat jäsenvaltiot olivat sitä mieltä, että ilmaisu, jonka mukaan on "kaikin tavoin" pyrittävä tarjoamaan *suoria lippuja*, on epäselvä ja että edellytyksiä vaatia suorien lippujen tarjoamista olisi vielä tarkasteltava. Eräät jäsenvaltiot korostivat lisäksi, että matkustajille olisi annettava lipun ostamisen yhteydessä selkeitä tietoja esimerkiksi lipun tyypistä ja siihen liittyvistä oikeuksista. Vielä todettiin, että tietojen antamatta jättämisestä johtuvia oikeudellisia seuraamuksia ei ole esitetty tarpeeksi selvästi.
- Korostettiin, että voi olla hyvin kallista taata vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeus ostaa lippu junassa kaikissa tapauksissa, jollei säädetä mistään lisäehdoista. Eräät jäsenvaltiot muistuttivat vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan YK:n yleissopimuksessa määräytyistä velvoitteista, jotka on ehkä otettava huomioon tässä yhteydessä.

4.3. III luku – Rautatieyrityksen vastuu matkustajista ja näiden matkatavaroista

- Liitteessä I (CIV) käytetään eri terminologiaa "kuljettajasta". Korostettiin, ettei ole selvää, että tämä termi vastaa *rautatieyritystä* unionin lainsäädännössä. Sen vuoksi arvioitava tarvetta kyseisen termin määritelmälle. Lisäksi V osan – joka on liitteessä I mutta johon ei viitata artikloissa – soveltaminen on epäselvää.
- Eräät jäsenvaltiot totesivat, että riskienarviointi vakuutusta varten on epäselvä, etenkin suhteessa direktiiviin 2012/34/EU.
- *Ennakkomaksuja* koskevissa säännöksissä ei oteta huomioon itsemurhatapauksia. Lisäksi todettiin, että vakavaan loukkaantumiseen johtavat onnettomuudet olisi ehkä myös katettava.

4.4. IV luku – Vastuu viivästymisistä, junayhteyden menettämisestä ja liikennepalvelun peruuttamisesta

- Useat jäsenvaltiot sitä mieltä, että lipun hinnan palauttamisen ja uudelleenreitityksen olisi katettava myös *peruutukset*, jotta rautatieliikenteen matkustajien oikeuksia koskeviin suuntaviivoihin liittyvä työ tulisi kokonaisuudessaan huomioon otetuksi.
- Tietyt jäsenvaltiot korostivat myös, että *hintaero* olisi korvattava, jos palvelu *siirretään alempaan liikennepalvelun luokkaan* uudelleenreitityksen vuoksi.
- *Lipun hinnan palauttamisehtoja* koskeva tarkistettu teksti suosii suorien lippujen haltijoita, mutta se saattaisi vähentää muun tyyppisillä lipuilla matkustavien matkustajien nykyisiä oikeuksia.
- Useiden jäsenvaltioiden mielestä *matkustajien ja etenkin vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden uudelleenreititystä* koskevien säännösten olisi oltava selvempiä ja operatiivisempia.
- Useat jäsenvaltiot totesivat, että tapauksissa, joissa matkustaja luopuu matkasta peruutuksen tai viivästymisen vuoksi, *lipun hinnan palauttamista* koskevat säännöt eivät ole selvät, koska ei ole selvää, voidaanko lipun hinnan palauttamisesta kieltäytyä *ylivoimaisen esteen* perusteella.
- Ehto, jonka mukaan 60 minuutin viivästyminen oikeuttaa korvaukseen, olisi määriteltävä viivästyksenä *matkan päättyessä*, jolloin se kattaisi myös tilanteet, joissa viivästyminen tapahtuu matkan aikana.
- Mitä tulee *yhteenlaskettuihin viivästymisiin*, eräät jäsenvaltiot ottivat esille useita käytännön kysymyksiä, jotka liittyvät matkustajiin, joilla on kausi- ja vuosilippu alueellisiin tai kaupunkiliikennepalveluihin. Yhteenlaskettujen viivästymisten todentamis- ja kirjaamisjärjestelmän luominen ja käyttö olisi suhteettoman kallista. Myös sosiaalipoliittisista syistä vapaalipuilla matkustavien matkustajien kohtelua olisi analysoitava.

- *Ylivoimaisen esteen käsite* perusteena sille, että rautatieyritykset voidaan vapauttaa velvoitteesta suorittaa korvauksia matkustajille, otettiin tyytyväisen vastaan. Merkittävä määrä jäsenvaltioita totesi kuitenkin, että tällaisen tilanteen määritelmän yksityiskohtiin olisi kiinnitettävä enemmän huomiota etenkin terroritekojen ja vandalismin osalta.
- Eräät jäsenvaltiot totesivat, että ne vaatisivat rautatieyrityksiä maksamaan viivästymiskorvauksen, viivästymisen syystä riippumatta. Toiset jäsenvaltiot haluavat varmistaa, että sellaiset tekijät kuin kulkuneuvojen tai infrastruktuurin heikko kunnossapito eivät voi olla *ylivoimainen este*.
- Mitä tulee *aseman haltijoita koskeviin valmiussuunnitelmiin*, 10 000 päivittäisen matkustajan kynnyks herättää tietyissä jäsenvaltioissa sekä perustavaa laatua olevia että käytäntöön liittyviä huolenaiheita. Kynnyksen valinnalle ei löydy perusteita vaikutustenarvioinnista, ja joillakin jäsenvaltioilla ei ehkä ole yhtäkään asetuksen kattamaan asemaa. Toisaalta kynnyksen laskutapa ei välttämättä ole reilu tapauksissa, joissa asema on osa esimerkiksi ostoskeskusta tai sitä käytetään vain kausiluoteisesti.
- *Oikeus hyvitykseen* nosti esiin kysymyksen asiaa koskevan säännöksen tarpeellisuudesta ja sen mahdollisista vaikutuksista. Koska yksityisoikeus kattaa jo tämän alan, artiklaehdotuksella voi olla tahattomia vaikutuksia.

4.5. V luku – Vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt

- Tietty valtuuskunnat totesivat, että oikeutta ottaa *liikkumisvälineet* junaan ei ole taattu, kun taas henkilökohtaiset avustajat ja avustavat koirat on mainittu erikseen.
- Useat jäsenvaltiot totesivat lisäksi, että useita tämän asetuksen, matkustajien oikeuksia muissa liikennemuodoissa koskevien asetusten ja eurooppalaista esteettömyysäädöstä koskevan ehdotuksen terminologiaan liittyviä kysymyksiä on tarkistettava.
- Useat jäsenvaltiot vastustivat voimassa olevan asetuksen esteettömyyttä koskevan 21 artiklan poistamista.

- Mitä tulee *avunantoon* asemilla ja junissa, useat jäsenvaltiot pitivät vaatimusta, jonka mukaan apua olisi tarjottava *aina*, mahdolltomana soveltaa nykyisiin miehittämättömiin aseisiin ja juniin. Jotkut jäsenvaltiot olivat sitä mieltä, että velvoitteeseen antaa apua "aina" pitäisi liittää vaatimus, jonka mukaan matkustajan on pyydettävä apua etukäteen, jotta taakkaa voitaisiin vähentää. Vaatimus, jonka mukaan on *kohtuullisin keinoin* pyrittävä mahdollistamaan matkustaminen, ei ole johdonmukainen aina annettavan avun kanssa.
- *Liikkumisvälineiden korvaamista* koskevan säännöksen uudelleen laatimisessa on ongelmana katoamisen tai vahingon "aiheuttaminen" ja epäsuota viittaus korvauksen enimmäismäärän poistamiseen.
- Useat jäsenvaltiot ovat sitä mieltä, että (liikkumisvälineiden) *väliaikaista korvaamista* koskevien uusien säännösten soveltaminen on pitkälti tulkinnanvaraista.
- Useat jäsenvaltiot ovat sitä mieltä, että on suhteetonta vaatia, että *henkilöstön koulutus* koskisi koko henkilöstöä ja siten myös niitä, jotka eivät ole tekemisissä vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden kanssa.
- *Kolmansien osapuolten ja järjestöjen* osallistumista henkilöstön koulutukseen koskevaa säännöstä pidetään liian preskriptiivisenä, ja sen katsotaan ylittävän suhteellisuus- ja toissijaisuuskriteerit.

4.6. VI luku – Turvallisuus, valitukset ja liikennepalvelun laatu

- Huomattavan moni jäsenvaltio esitti monenlaista kritiikkiä *valitusmenettelyjen* osalta. Erityisesti kritisoitiin sitä, että luotaisiin neljä eri valitusten käsittelymenettelyä ja valitusten vastaanottajaa, koska matkustajat eivät tietäisi kehen ottaa yhteyttä; että tapausten tietoja tarvitsisi säilyttää pitkän aikaa (kaksi vuotta); että valituksen voisi tehdä pitkän ajan kuluttua (kuusi kuukautta); ja että lipunmyyjät osallistuivat menettelyyn.

- Vaatimus, jonka mukaan pienten asemien (alle 10 000 matkustajaa päivässä) haltijoiden olisi vahvistettava *liikennepalveluja koskevat laatuvaatimukset*, todettiin kohtuuttomaksi. Toisaalta todettiin, että liitteessä III olevassa II jaksossa säädetään infrastruktuurin haltijaa koskevista velvoitteista, mutta niitä ei mainita artiklaosassa.

4.7. VII luku – Tiedottaminen ja täytäntöönpano

- Useat jäsenvaltiot kritisoivat yleisesti viittausta eurooppalaiseen esteettömyyssäädökseen, koska sen tekstistä vasta neuvotellaan ja koska liikennealalla on vahvistettu alakohtaiset säännöt, kuten yhteentoimivuuden tekniset eritelmät.
- Jäsenvaltioiden enemmistö kyseenalaisti *lippuja koskevien tietojen antamista* koskevat säännökset käytännön syistä, koska useissa tapauksissa liput ovat kooltaan pieniä tai niitä ei edes ole (sähköiset liput).
- Sitä, että rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista olisi *raportoitava vuosittain*, pidettiin kohtuuttomana hallinnollisena taakkana. Useat jäsenvaltiot ehdottivat, että raportointi voisi tapahtua joka toinen vuosi. Myös eri liikennemuotojen yhdistettyä raporttia matkustajien oikeuksista esitettiin keinoksi keventää hallinnollista taakkaa.
- Tietyt jäsenvaltiot olivat sitä mieltä, että *lipunmyyjien roolia* raportointimenettelyssä olisi vielä analysoitava.
- Eräät jäsenvaltiot totesivat, että *kansallisten täytäntöönpanoelinten* työn osalta olisi esitettävä yksityiskohtaisemmin mahdollisuus delegoida työ tai sen osa toiselle elimelle ja selvennettävä, milloin tietyt vaiheet alkavat odotettaessa asian käsittelyn saattamista päätökseen. Säännösten rikkomiseen ja tapahtumiin liittyvää terminologiaa olisi yhdenmukaistettava. Useiden jäsenvaltioiden mielestä myös määräaikoja olisi vielä analysoitava ja koordinoitava.

- Eräät jäsenvaltiot totesivat kansallisten täytäntöönpanoelinten välisen tietojenvaihdon osalta, että *johtavan elimen* roolia ja valtuuksia olisi vielä selvennettävä, koska johtava elin voisi olla jokin muu organisaatio kuin kansallinen täytäntöönpanoelin. Myös sitä kysyttiin, miten viittaus henkilötietojen suojaa koskevaan asetukseen (EU) 3026/679 vaikuttaa eri elimiin.

4.8. VIII luku – Loppusäännökset

- Useat jäsenvaltiot pitivät *seuraamusmenettelyä* ja etenkin ristiviittauksia kansallisiin täytäntöönpanoelimiin hämmentävinä ja kehäpäätelmiin johtavina.
- Mitä tulee *delegoituihin säädöksiin*, useat jäsenvaltiot eivät kannattaneet sitä, että komissiolle annettaisiin laaja valtuutus.
- Asetuksen *soveltamispäivän* osalta on selvää, että jos asetus tulee voimaan melkein heti, kansallisten järjestelmien mukauttamiseen ei jää riittävästi aikaa. Useat jäsenvaltiot olivat sitä mieltä, että soveltaminen olisi ehdottomasti toteutettava vaiheittain pidemmän ajanjakson, esimerkiksi kahden vuoden kuluessa.

4.9. Liitteet

- Erittäin moni jäsenvaltio vastusti *liitteessä II* olevia viittauksia eurooppalaiseen esteettömyyssäädökseen. Lipunmyyjien roolista ollaan montaa eri mieltä ja sitä olisi vielä analysoitava.
- *Liite III* on monimutkainen, byrokraattinen ja ilman selvää lisäarvoa, joten sitä olisi vielä analysoitava kriittisesti.

Huomattavan moni jäsenvaltio oli sitä mieltä, että asetusehdotuksen säännöksiä olisi selitettävä paremmin ja hiottava, jotta ne saataisiin liitettyä paremmin ehdotuksen tavoitteisiin.

5. PÄÄTELMÄT

Puheenjohtajavaltio toteaa, että rautatieliikenteen matkustajien oikeuksia koskevan ehdotuksen ensimmäinen tarkastelu antaa hyvän pohjan tekstin tulevaa käsittelyä varten. Jäsenvaltiot ottivat esille merkittävän määrän lisätarkastelua edellyttäviä kysymyksiä. Nämä kysymykset vaihtelevat tärkeistä poliittisista valinnoista yksityisen ja julkisen sektorin sidosryhmiin sekä matkustajiin kohdistuviin käytännön vaikutuksiin. Myös teknistä yhdenmukaistamista ja siitä johtuvia muutoksia joudutaan tekemään.

Puheenjohtajavaltio Bulgaria katsoo, että tyydyttävän kompromissitekstin valmistelu edellyttäisi sellaisia neuvotteluresursseja, joita ei nyt ole tarjolla muiden poliittisten prioriteettien vuoksi. Tämä työ jää mitä todennäköisemmin tulevien puheenjohtajavaltioiden tehtäväksi.
