



Brüsszel, 2018. május 16.
(OR. en)

8721/18

Intézményközi referenciaszám:
2017/0237 (COD)

TRANS 182
CODEC 718
CONSOM 133

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága / a Tanács
Előző dok. sz.:	ST 7567/18 TRANS 132 CODEC 454 CONSOM 80
Biz. dok. sz.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (átdolgozás) – Jelentés az elért eredményekről

1. **BEVEZETÉS**

A Bizottság 2017. szeptember 27-én benyújtotta a fent említett javaslatot az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A javaslat benyújtására az átdolgozási technika alkalmazásának keretében került sor.

A Bizottság mindenekelőtt azért látta indokoltnak az eredeti jogszabály módosítását, mert a *vis maior* helyzetekkel, a mentességek alkalmazásával, a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek jogainak érvényesítésével, valamint az átszállójegyek rendelkezésre állásával és az átszállójegyekről való tájékoztatással kapcsolatban problémák voltak tapasztalhatók, amelyeket orvosolni kell.

2. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN FOLYTATOTT MUNKA

Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot jelölte ki illetékes bizottságnak, Bogusław LIBERADZKI-t (SD, PL) pedig a javaslat előadójának. Emellett a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság véleményt fogad majd el a javaslat lényegi elemeiről, a Jogi Bizottság pedig az átdolgozási technikáról. A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság várhatóan 2018. június 21-én szavaz a jelentéséről.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2018. január 18-án tartott 531. plenáris ülésén fogadta el véleményét a javaslatról. A Régiók Bizottsága úgy döntött, hogy nem ad ki véleményt.

Az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság jogi szolgálataiból álló tanácsadó munkacsoport 2018. február 19-én véleményt adott ki az átdolgozási technika alkalmazásáról.

3. A TANÁCS ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEIBEN VÉGZETT MUNKA

A szárazföldi közlekedési munkacsoport 2017. szeptember 29-én a javaslat általános ismertetésével kezdte meg a javaslattal kapcsolatos munkát. A munkacsoport ezt követően 2017. október 5-én elemezte a hatásvizsgálatot. A dokumentáció azonban hiányos volt, és a hatásvizsgálatot nem lehetett minden részletében megvizsgálni.

A javaslat cikkenkénti vizsgálata 2017. október 17-én vette kezdetét, 2017. október 25-én és december 12-én pedig tovább folytatódott. A szárazföldi közlekedési munkacsoportra háruló jelentős munkamennyiség ellenére az elnökségnek a 2018. február 16-i és a március 27-i munkacsoporti ülésen sikerült a lehető legnagyobb előrehaladást elérnie a dossziét illetően. A 2018. március 27-i ülésen emellett a Bizottság néhány más lezáratlan kérdéssel együtt röviden újból áttekintette a hatásvizsgálatot. Ezzel az üléssel egyúttal lezárult a dossziéval kapcsolatban a bolgár elnökség alatt folytatott munka.

A javaslatot tájékoztatás céljából a fogyasztóvédelmi és -tájékoztatási munkacsoport is megkapta, és azt a szárazföldi közlekedési munkacsoport 2017. szeptember 29-i ülésén elhangzott ismertető alapján 2017. október 11-én megvitatta.

A Tanács a 2017. december 5-i ülésén az *Egyéb* napirendi pontok keretében tájékoztatást kapott az első vizsgálat időközi eredményeiről.

4. AZ ELSŐ VIZSGÁLAT SORÁN TETT ÉSZREVÉTELEK

Az elnökség fő célja az volt, hogy lefolytassa a javaslat első, cikkenkénti vizsgálatát. Bár számos kérdéssel kapcsolatban áll még fenn vizsgálati fenntartás, a tagállamok ismertették álláspontjaikat a főbb kérdések lényegi elemeivel kapcsolatban.

A *hatásvizsgálat* tekintetében a tagállamok két kérdést vetettek fel: az egyik a becsült költségek alacsony szintjére, a másik pedig a *vis maior* koncepcióra vonatkozott; úgy tűnik ez utóbbi más-más meghatározással szerepel magában a bizottsági javaslatban és az alkalmazandó nemzetközi egyezményből (Nemzetközi Vasúti Személy- és Poggyászfuvározási Egyezmény/Nemzetközi Vasúti Fuvározási Egyezmény, a továbbiakban: CIV, illetve COTIF) kivonatolt mellékletben.

A Bizottság azt a magyarázatot adta, hogy a kártérítési költségekre vonatkozó becsléseket két tagállam statisztikai alapján extrapolálták. A *vis maior* tekintetében a Bizottság jelezte, hogy véleménye szerint két külön célról van szó: a CIV a károkozással járó esetekre vonatkozik, a javasolt módosított rendelet pedig a kártérítésre.

A tagállamoknak az első vizsgálat keretében felvetett kérdéseit és más észrevételeit lejjebb, fejezetenként ismertetjük. A felsorolt észrevételek ebben a szakaszban nem feltétlenül összeegyeztethetők, céljuk csupán az, hogy elősegítsék a Tanács javaslatra vonatkozó álláspontjának a kidolgozására irányuló munkát.

A javaslat négy sarokkövét illetően a következők állapíthatók meg:

- a *vis maior* koncepciónak a jogszabályba való beillesztését széles körű támogatás övezi, de szükség lehet a fogalommeghatározás újraszövegezésére, hogy az pontosan ismertesse: mely esetekben mentesülnének a vasúttársaságok a kártérítés fizetése alól;
- a *mentességek* korlátozása tekintetében a tagállamok a határokon átnyúló regionális és elővárosi szolgáltatásokat említették példaként az olyan területekre, amelyeken a javaslat aránytalan terheket róna az ilyen szolgáltatásokkal rendelkező tagállamokra és az érintett társaságokra. A javaslat ezenfelül a meglévő közszolgáltatási szerződéseket is érintené;

- a *fogyatékossgal élő és csökkent mozgásképességű személyek jogait* illetően a tagállamok egyetértenek a javaslat céljával. Néhány tagállam továbbá úgy véli, hogy bizonyos rendelkezéseket még egyértelműbbé és kézzelfoghatóbbá kell tenni, tekintve, hogy a jogi eszköz egy rendelet. Végezetül, a személyzet nélkül működő vasútállomások és vonatok gyakorlati problémákat okoznak a segítségnyújtás tekintetében – ezekre a problémákra arányos és méltányos megoldást kell találni;
- az *átszállójegyek* kínálására vonatkozó kötelezettségről megoszlanak a vélemények. Alaposabb vizsgálatot és/vagy világosabb magyarázatot igényelne, hogy milyen módon kell szélesebb körben kínálni az ilyen típusú jegyeket.

Az ebben a jelentésben foglalt észrevételek különbözőségük ellenére arra irányulnak, hogy elősegítsék a Tanács javaslatra vonatkozó álláspontjának a kidolgozásával kapcsolatos munkát. A megbeszélések első szakaszát követően még nem lehet határozott megállapításokat tenni a tagállamok általános álláspontjairól. A megjegyzések fényében elmondható, hogy a jogi keret egyértelműbbé tétele és az arányosság érdekében még javítani kell a javaslat szövegét. Ezért komoly munkára lesz szükség a kompromisszumos szöveg kapcsán.

A főbb lezáratlan kérdések kapcsán kifejtett aggályokat, az első vizsgálat során elhangzott többi észrevétellel együtt részletesen, fejezetenként rögzítettük az alábbiakban. Célunk, hogy kellő iránymutatással szolgáljunk arra vonatkozóan, hogy milyen pontosításokra és javításokra van szükség ahhoz, hogy el lehessen készíteni a kompromisszumos javaslatot.

4.1. I. fejezet – Általános rendelkezések

- Több tagállam is utalt arra, hogy bizonyos területeken a *regionális szolgáltatások* nagyrészt *határokon átnyúló* jellegűek, és amennyiben a rendelet hatálya alá tartoznának, az aránytalan terhet róna mind a társaságokra, mind a közszolgáltatásra. A hatály rájuk való kiterjesztése egyenlőtlen helyzetbe hozná őket a nemzeti regionális szolgáltatásokhoz képest. Így például drága lenne panaszkezelési mechanizmusokat kialakítani nagy utasforgalmat lebonyolító szolgáltatások esetében.
- A jogbiztonságra és a hosszú távú tervezhetőségre hivatkozva néhány tagállam ellenzi a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó, a jelenleg hatályos rendelet szerint 2024-ig érvényes mentesség megvonását.

- A tagállamok úgy vélték, hogy a hatály nem világos, és utaltak azokra az esetekre, amelyekben a szolgáltatást „jelentős részben” az *Unión kívül működtetik*, és amelyeknek mentességet kellene élvezniük a rendelet előírásai alól.
- Több tagállam is utalt arra, hogy az „állomás” fogalma nincs meghatározva, holott az átjárhatósági műszaki előírásokban már szerepel egy meghatározás.
- Elhangzott az a javaslat is, hogy a „lekésett csatlakozás” fogalma helyett az utasok által elszenvedett végső késedelemre kellene helyezni a hangsúlyt.

4.2. II. fejezet – Szállítási szerződés, tájékoztatás és menetjegyek

- Néhány tagállam határozottan úgy véli, hogy a *szállítási szerződés megkülönböztetésmentes feltételeire* vonatkozó rendelkezések felülvizsgálatot igényelnek, amit a szolgáltatások területi alapú korlátozásáról szóló rendelet¹ mellett az utasok *lakóhelyére* vonatkozó hivatkozás, a különböző pénznemek használata és a bizonyos csoportokra vonatkozó régiónkénti kedvezményes díjszabás indokol.
- Néhány tagállam úgy véli, hogy a *kerékpárok* szállítása a javasolt feltételek mellett nem megvalósítható bizonyos szolgáltatások, nevezetesen a nagy sebességű vonatok esetében. A javasolt feltételek ezenfelül nem elég egyértelműek ahhoz, hogy a gyakorlatban alkalmazni lehessen őket, és nem világos az sem, hogy ki határoz arról, hogy hol és mikor alkalmazhatók a korlátozások. Az állomások üzemeltetőinek szerepe különösen megkérdőjelezhető.
- A menetjegy-értékesítők, valamint az utazásszervezők számára is lehetővé kell tenni, hogy *kedvezőbb szerződéses feltételeket* kínáljanak.
- Több tagállam is arra az álláspontra helyezkedett, hogy a még elfogadásra váró *európai akadálymentesítési intézkedéscsomag* helyett az uniós vasúti rendszernek a fogyatékosággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségével kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokat kellene hivatkozásként használni.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2018. február 28-i (EU) 2018/302 rendelete a belső piacon belül a vevő állampolgársága, lakóhelye vagy letelepedési helye alapján történő indokolatlan területi alapú tartalomkorlátozással és a megkülönböztetés egyéb formáival szembeni fellépésről, valamint a 2006/2004/EK és az (EU) 2017/2394 rendelet, továbbá a 2009/22/EK irányelv módosításáról (HL L 60., 2018.3.2., 1.o.)

- Néhány tagállam kérte, hogy az *utazási információk* tekintetében a szöveg fogalmazzon pontosabban a szereplők és a kommunikációs eszközök vonatkozásában, ideértve a jegyértékesítők kötelezettségeit is.
- Több tagállam is megjegyezte, hogy a „mindent meg kell tenni az *átszállójegyek* elérhetővé tétele érdekében” megfogalmazás nem egyértelmű, és meg kell vizsgálni az átszállójegyek kínálására vonatkozó előírás feltételeit. Mindemellett néhány tagállam hangsúlyozta, hogy az utasok számára világos információkat kell nyújtani a menetjegy értékesítése alkalmával, különösen a jegy típusával és a kapcsolódó jogokkal kapcsolatban. Arra is rámutattak, hogy a szövegben nincs eléggé világosan rögzítve az, hogy milyen jogi következményekkel jár, ha az utas nem kap tájékoztatást a különböző jegytípusokról.
- Kiemelték továbbá, hogy amikor a szöveg arról rendelkezik, hogy a fogyatékossgal élő és csökkent mozgásképességű személyek jogosultak arra, hogy minden esetben vásárolhassanak menetjegyet a vonaton, nem állapít meg ehhez kapcsolódó további feltételeket, így a rendelkezés betartása nagy költségvonzatokkal járhat. Néhány tagállam emlékeztetett a fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezményben előírt kötelezettségekre, amelyeket figyelembe kellene venni.

4.3. III. fejezet – A vasúttársaságokat az utasokért és azok poggyászáért terhelő felelősség

- Az I. melléklet (CIV) a „fuvarozó” tekintetében eltérő terminológiát használ. A tagállamok rámutattak: nem egyértelmű, hogy ez a terminus az Unió jogi szakszókincsében a *vasúttársaságnak* megfelelő terminus. Következésképpen elemzésre szorul, hogy szükség van-e a fogalom meghatározására. Ezenfelül az V. cím alkalmazása, ami szerepel az I. mellékletben, de nem szerepel a cikkekben, nem világos.
- Néhány tagállam jelezte, hogy a biztosítás céljából végzett kockázatértékelés nem világos, mindenekelőtt a 2012/34/EU irányelvhez való viszonyát illetően.
- Az *előzetes kifizetésre* vonatkozó rendelkezések nem veszik figyelembe az öngyilkosság eseteit. Az is elhangzott továbbá, hogy a rendelet hatályát ki lehetne terjeszteni a súlyos sérülésekkel járó balesetekre is.

4.4. IV. fejezet – Késés, csatlakozásmulasztás és járatkimaradás

- Több tagállam úgy vélte, hogy a visszatérítésre és elterelésre vonatkozó rendelkezéseknek a *járatkimaradásra* is vonatkozniuk kell, hogy a vasúti utasok jogaira vonatkozó iránymutatásokkal kapcsolatban végzett munka eredményei maradéktalanul beépüljenek a javaslatba.
- Egyes tagállamok arra is rámutattak, hogy az *árkülönbözetet* meg kell téríteni olyan esetekben, amikor az elterelés okán *alacsonyabb színvonalú* szolgáltatást nyújtanak.
- A *visszatérítés feltételeire* vonatkozó módosított szövegrész mellett, hogy kedvez az átszállójegyek tulajdonosainak, csorbíthatja a más típusú menetjeggyel utazó utasok meglévő jogait.
- Több tagállam szerint nem elég világosak és gyakorlatiasak *az utasok – különösen a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű utasok – más útvonalra terelésére vonatkozó rendelkezések*.
- Számos tagállam megjegyezte, hogy nem nyilvánvalóak a *visszatérítésre* vonatkozó szabályok arra az esetre vonatkozóan, amikor az utas a járat kimaradása vagy késése miatt eláll az utazástól, mivel nem világos, hogy *vis maior*-ra hivatkozva megtagadható-e a visszatérítés.
- A visszatérítéshez való jogot megalapozó azon feltételt, hogy a késés meghaladja a 60 percet, *az utazás végén* mért késésként kellene meghatározni, így kiterjedne az olyan helyzetekre is, amikor a késés utazás közben lép fel.
- Az *összesített késések* miatt nyújtandó kártérítést illetően néhány tagállam gyakorlati kérdéseket vetett fel az időszakos vagy éves bérlettel rendelkező utasokkal kapcsolatban, különösen a regionális és városi szolgáltatásokkal összefüggésben. Az összesített késések ellenőrzéséhez és nyilvántartásához szükséges rendszer kialakítása és üzemeltetése aránytalanul nagy költségekkel járna. Elemzésre szorul az olyan utasok helyzetének kezelése is, akik szociálpolitikai okokból díjfizetés nélkül utaznak.

- Amellett, hogy a delegációk üdvözltek azt az elgondolást, hogy a *vis maior* indoka mentesítse a vasúttársaságokat az utasoknak fizetendő kártérítés kötelezettsége alól, a tagállamok jelentős része rámutatott, hogy körültekintően kell eljárni az ilyen helyzetek fogalmának részletes meghatározásakor, különösen a terrorcselekmények és a vandalizmus tekintetében.
- Néhány tagállam jelezte, hogy ők a vasúttársaságokat késés esetén a késés okától függetlenül kártérítésfizetésre köteleznék. Más tagállamok számára fontos annak biztosítása, hogy ne minősülhessenek *vis maior*-nak az olyan tényezők, mint a járművek vagy az infrastruktúra nem megfelelő karbantartása.
- Az a küszöbérték, hogy a napi legalább 10 000 utast kiszolgáló *állomások üzemeltetői vészhelyzeti tervet alkalmazzanak*, mind elvi, min gyakorlati aggályokat vetett fel egyes tagállamokban. A fenti küszöbérték megválasztását semmi nem indokolja a hatásvizsgálatban, és előfordulhat, hogy bizonyos tagállamokban egyáltalán nincs a rendelet hatálya alá tartozó állomás. Másfelől a küszöbérték számítása nem feltétlenül méltányos az olyan állomásokkal szemben, amelyek például egy bevásárlóközpont részét képezik vagy amelyeket csak idényjelleggel használnak.
- A *jogorvoslathoz való joggal* kapcsolatban felmerült az az alapvető kérdés, hogy szükség van-e az arról szóló rendelkezésre, illetve hogy az milyen következményeket vonhat maga után. Mivel a polgári jog kiterjed erre a területre, a javasolt rendelkezés nemkívánatos következményekkel járhat.

4.5. V. fejezet – Fogatékossággal élő személyek és csökkent mozgásképességű személyek

- Bizonyos delegációk rámutattak, hogy nem biztosított a *mozgást segítő eszköz* járműre való felvitelének joga, míg a segítő kísérőket és a segítő kutyákat kifejezetten említi a szöveg.
- Ezenkívül több tagállam megjegyezte, hogy terminológiai problémák állnak fenn e rendelet, az egyéb szállítási módokra vonatkozó, utasjogokról szóló szabályok, illetve az európai akadálymentesítési intézkedéscsomag között, melyekkel foglalkozni kell.
- Több tagállam is elutasította, hogy a hatályos rendeletből töröljék az akadálymentesítésről szóló 21. cikket.

- Az állomásokon és a vonaton nyújtandó *segítséget* illetően nagy számú tagállam úgy vélte, hogy az a megfogalmazás, miszerint *bármikor* segítséget kell nyújtani, nem alkalmazható napjainkban a személyzet nélkül működő vasútállomásokra és vonatokra. Néhány tagállam ugyanakkor jelezte, hogy azt a kötelezettséget, miszerint „bármikor” segítséget kell nyújtani, a további terhek mérséklése érdekében ahhoz a feltételhez kellene kötni, hogy az utas előzetesen igényelje azt. Ezenkívül a mozgás lehetővé tétele érdekében tett *ésszerű erőfeszítések* követelménye nem áll összhangban a bármikor nyújtandó segítséggel.
- *A mozgást segítő eszközök tekintetében nyújtott kártérítésre* vonatkozó szövegrész módosítása szövegezési kérdéseket vet fel a kár vagy veszteség „okozásával”, valamint a kártérítés felső pénzügyi határa eltörlésének hallgatólagos következményével kapcsolatban.
- *Az ideiglenes helyettesítő felszerelésekre* vonatkozó javasolt új rendelkezések alkalmazása – több tagállam véleménye szerint – meglehetősen tágan értelmezhető.
- Számos tagállam kifejtette, hogy aránytalannak tartja *a személyzet képzésére* vonatkozó azon követelményt, hogy a teljes személyzetre kiterjedjen, így azokra is, akik nem kerülnek kapcsolatba fogyatékkal élő személyekkel és csökkent mozgásképességű személyekkel.
- Azt a követelményt, hogy *harmadik felek és szervezetek képzését* is részévé tegyék a személyzet képzésének, túlságosan előíró jellegűnek tartják, amely túllépi az arányosság és a szubszidiaritás kritériumát.

4.6. VI. fejezet – Biztoság, panaszok és a szolgáltatás minősége

- Jelentős számú tagállam kifogásolta – különböző szempontokból – *a panaszkezelési* mechanizmusokat, nevezetesen azt, hogy négy különböző típusú panaszkezelési mechanizmus jönne létre, különböző címzettekkel, és az utas nem tudná, kihez kell fordulnia, továbbá a panasz tárgyát képező eseményekre vonatkozó adatok hosszabb időre (két év) szóló megőrzését, a panasztételre rendelkezésre álló hosszú időszakot (hat hónap), valamint a menetjegy-értékesítőknek a mechanizmusba való bevonását.

- A delegációk aránytalannak tartották azt a követelményt, hogy a kisebb állomások üzemeltetői (napi 10 000-nél kevesebb utas) szolgáltatásminőségi előírásokat állapítsanak meg. Másrészt megjegyezték, hogy noha a III. melléklet II. szakasza kötelezettségeket ró az infrastruktúra-működtetőkre, azok nem szerepelnek a rendelkező részben.

4.7. VII. fejezet – Tájékoztatás és végrehajtás

- Általánosságban, nagy számú tagállam kifogásolta az európai akadálymentesítési intézkedéscsomagra való hivatkozást, mivel a szöveg még tárgyalási szakaszban van, és mivel a szállítási ágazat ágazatspecifikus szabályokat, többek között átjárhatósági műszaki előírásokat határozott meg.
- A tagállamok többsége gyakorlati okokból meglehetősen kérdésesnek tartotta a *menetjegyeken megjelenítendő tájékoztatás* megvalósíthatóságát, mivel a menetjegyek lehetnek kis méretűek, vagy sok esetben esetleg nem is léteznek fizikai formában, csak elektronikusan.
- A vasúti utasok jogairól való *évenkénti jelentéstételt* túlzott adminisztratív tehernek tartották, és helyette több tagállam kétéves ciklust javasolt. Az adminisztratív terhek csökkentése jegyében az a javaslat is elhangzott, hogy a különböző személyszállítási módokra vonatkozóan közös jelentés készüljön az utasjogokról.
- Egyes tagállamok úgy vélték, hogy a *menetjegy-értékesítőknek a jelentéstételi* mechanizmusban betöltött *szerepe* további elemzésre szorul.
- Néhány tagállam kifejtette, hogy a *nemzeti végrehajtó testületek* munkáját részletesebben meg kell határozni azzal kapcsolatban, hogy a feladatok – vagy azok egy része – átruházható-e egy másik szervre, valamint egyértelműbben kell rögzíteni, hogy az egyes szakaszok mikor kezdődnek, amíg egy adott akta le nem zárul. Emellett a jogsértésekkel és az eseményekkel kapcsolatos terminológiát össze kell hangolni. Végezetül, több tagállam úgy vélte, hogy a különböző határidők időzítését alaposan elemezni kell és össze kell hangolni.

- A nemzeti végrehajtó testületek közötti információcserét illetően néhány tagállam jelezte, hogy pontosítani kell a „vezető” testület szerep- és hatáskörét, mivel ezt a funkciót a nemzeti végrehajtó testülettől eltérő szervezet is betölthetné. Az a kérdés is felmerült, hogy a személyes adatok védelméről szóló ((EU 2016/679) rendeletre való hivatkozás milyen következményekkel jár a különböző testületekre nézve.

4.8. VIII. fejezet – Záró rendelkezések

- A szankciókra vonatkozó mechanizmust zavarosnak és körkörösnek tartotta számos tagállam, különösen ami a különböző nemzeti végrehajtó testületekre való kereszthivatkozásokat illeti.
- A felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal kapcsolatban több tagállam nem támogatta, hogy a Bizottság ilyen széles körű felhatalmazást kapjon.
- A rendelet alkalmazásának kezdőnapját illetően nyilvánvaló, hogy a szinte azonnali hatálybalépés nem hagy elegendő időt a nemzeti rendszerek alkalmazkodására. Számos tagállam elengedhetetlennek tartja a hosszabb, például két éves fokozatos bevezetési időszakot.

4.9. Mellékletek

- A II. melléklet kapcsán nagy számú tagállam általánosságban elutasította az európai akadálymentesítési intézkedéscsomagra való hivatkozást. A menetjegy-értékesítők szerepéről eltérnek a vélemények, és azt alaposabb elemzésnek kell alávetni.
- A III. mellékletet bonyolultnak nevezték, amely bürokratikus terhet teremt, viszont nem nyújt világos értéktöbbletet, ezért azt kritikus elemzésnek kell alávetni.

A tagállamok jelentős része nyomatékosan kijelentette, hogy a rendelettervezet rendelkezéseit jobban alá kell támasztani és javítani kell azokon, mindenekelőtt jobban össze kell kapcsolni azokat a javaslat célkitűzéseivel.

5. KÖVETKEZTETÉSEK

Az elnökség megállapítja, hogy a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól szóló javaslat első vizsgálata jó alapot teremt a szöveggel való további munkához. A tagállamok lényeges számú olyan problémát vetettek fel, amelyekkel részletesen foglalkozni kell. Ezek között a problémák között szerepelnek alapvető szakpolitikai döntések, de számos gyakorlati nehézség is mind a magán- és közsférához tartozó érdekelt felek, mind az utasok szempontjából. Szükségesnek tűnik több technikai jellegű, szövegszintű egyeztetés és az abból adódó módosítások is.

A bolgár elnökség azt a következtetést vonja le, hogy ahhoz, hogy e javaslatról kielégítő szintű kompromisszum jöjjön létre, olyan szintű tárgyalási erőforrásokra lenne szükség, amelyek jelenleg – más szakpolitikai prioritások okán – nem állnak rendelkezésre. Ezt a munkát minden jel szerint a jövőbeli elnökségek alatt kell elvégezni.
