

Bruksela, 16 maja 2018 r.
(OR. en)

8721/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0237 (COD)

TRANS 182
CODEC 718
CONSOM 133

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Nr poprz. dok.:	ST 7567/18 TRANS 132 CODEC 454 CONSOM 80
Nr dok. Kom.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Dotyczy:	Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (wersja przekształcona) – sprawozdanie z postępu prac

1. WPROWADZENIE

W dniu 27 września 2017 r. Komisja przedłożyła wyżej wspomniany wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Wniosek ten został przedstawiony przy użyciu techniki przekształcenia.

Głównymi powodami, dla których Komisja przedstawiła tę zmianę, było zarządzenie zauważonym problemom dotyczącym zwłaszcza sytuacji, w których działa *sila wyższa*, stosowania zwolnień, praw osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz dostępności tzw. *wspólnych biletów* i informacji na ich temat.

2. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

Parlament Europejski wyznaczył Komisję Transportu i Turystyki jako komisję zajmującą się pracami nad tym wnioskiem oraz Bogusława LIBERADZKIEGO (SD, PL) – jako sprawozdawcę. Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów przyjmie opinię dotyczącą treści wniosku, a Komisja Prawna przyjmie opinię w sprawie techniki przekształcenia. Oczekuje się, że Komisja Transportu i Turystyki będzie głosować nad sprawozdaniem w dniu 21 czerwca 2018 r.

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię w sprawie wniosku na 531. posiedzeniu plenarnym w dniu 18 stycznia 2018 r. Europejski Komitet Regionów postanowił nie wydawać opinii.

W dniu 19 lutego 2018 r. konsultacyjna grupa robocza Służb Prawnych Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji wydała opinię w sprawie użycia techniki przekształcenia.

3. PRACE W ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH RADY

W dniu 29 września 2017 r. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego podjęła prace nad wnioskiem, rozpoczynając od jego ogólnej prezentacji. W dniu 5 października 2017 r. przeanalizowano ocenę skutków. Dokumenty nie były jednak kompletne i oceny skutków nie można było przeanalizować szczegółowo.

W dniu 17 października 2017 r. rozpoczęto analizę poszczególnych artykułów, którą kontynuowano w dniach 25 października 2017 r. i 12 grudnia 2017 r. Mimo znacznego obciążenia Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego praca prezydencja starała się dokonać jak największych postępów w tym dossier podczas sesji roboczych w dniach 16 lutego 2018 r. i 27 marca 2018 r. Na posiedzeniu w dniu 27 marca 2018 r. ocena skutków została również pokrótce ponownie przeanalizowana przez Komisję wraz z licznymi innymi nierozstrzygniętymi kwestiami. Posiedzenie to zakończyło prace nad tym dossier prowadzone podczas prezydencji bułgarskiej.

Wniosek ten został także w celach informacyjnych przedstawiony Grupie Roboczej ds. Ochrony Konsumenta i Informacji. W dniu 11 października 2017 r. ta grupa robocza omówiła wniosek na podstawie prezentacji przeprowadzonej na posiedzeniu Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego w dniu 29 września 2017 r.

W dniu 5 grudnia 2017 r. Rada (TTE, Transport) została w ramach punktu *Sprawy różne* poinformowana na temat stanu prac po pierwszej analizie (dok. 14637/17).

4. UWAGI PO PIERWSZEJ ANALIZIE

Głównym celem prezydencji było zakończenie pierwszej analizy przedmiotowego dossier artykuł po artykule. Mimo utrzymującej się dużej liczby zastrzeżeń weryfikacji państwa członkowskie przedstawiły swoje wstępne stanowiska w sprawie głównych kwestii.

W odniesieniu do *oceny skutków* państwa członkowskie zgłosiły problemy związane z niskim poziomem szacowanych kosztów oraz z analizą pojęcia *siły wyższej*, które wydaje się zdefiniowane odmiennie w samym wniosku Komisji i w załączniku zaczerpniętym z obowiązującej konwencji międzynarodowej (COTIF/CIV).

Komisja wyjaśniła, że szacunki dotyczące kosztów odszkodowania zostały ekstrapolowane na podstawie danych statystycznych z dwóch państw członkowskich. W sprawie *siły wyższej* Komisja wskazała, że jej zdaniem cele są różne, przy czym CIV dotyczy spraw obejmujących szkody, a proponowane zmienione rozporządzenie służy do celów odszkodowania.

Kwestie problematyczne i inne uwagi zgłaszane przez państwa członkowskie podczas pierwszej analizy są przedstawione poniżej w podziale na rozdziały. Wyszczególnione uwagi mogą nie być ze sobą spójne na tym etapie i mają jedynie ułatwić dalsze prace nad stanowiskiem Rady w sprawie tego wniosku.

W odniesieniu do czterech podstawowych celów wniosku wydaje się, że:

- dodanie pojęcia *siły wyższej* cieszy się szerokim poparciem, ale konieczne może być przeformułowanie definicji, aby dokładnie opisać te przypadki, gdy przedsiębiorstwa kolejowe byłyby zwolnione z wypłaty odszkodowania;
- w kwestii ograniczenia *zwolnień* – przewozy transgraniczne i dojazdowe zostały wskazane jako przypadek, gdy skutki byłyby nieproporcjonalne dla państw członkowskich, w których są takie przewozy, i dla zainteresowanych przedsiębiorstw. Może to mieć również wpływ na istniejące umowy o świadczenie usług publicznych;

- jeżeli chodzi o prawa osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, państwa członkowskie zgadzają się co do celu wniosku. Kilka państw członkowskich chciałoby ponadto, aby niektóre przepisy zostały doprecyzowane i stały się bardziej operacyjne, ponieważ przedmiotowy akt prawny to rozporządzenie. Ponadto wzrost liczby stacji i pociągów bez obsługi stanowi problem praktyczny, jeżeli chodzi o udzielanie pomocy, i wymaga proporcjonalnego i sprawiedliwego rozwiązania;
- opinie na temat obowiązku oferowania *wspólnych biletów* są zróżnicowane. Trzeba będzie przeanalizować lub jaśniej przedstawić sposoby oferowania tego typu biletów na większą skalę.

Uwagi odnotowane w niniejszym sprawozdaniu, mimo ich różnorodności, mają na celu ułatwienie dalszych prac nad wypracowaniem opinii Rady w sprawie wniosku. Po pierwszym etapie dyskusji nie można jeszcze wyciągnąć ostatecznych wniosków w sprawie ogólnych stanowisk państw członkowskich. Istnieją powody, by twierdzić, że wniosek powinien zostać poprawiony w celu osiągnięcia większej jasności prawa i proporcjonalności. Potrzebne zatem będą dalsze intensywne prace nad kompromisem.

Wątpliwości dotyczące głównych nierozstrzygniętych kwestii, wraz z innymi uwagami zgłoszonymi podczas pierwszej analizy, wymieniono poniżej w podziale na rozdziały. Celem jest przekazanie wystarczających wskazówek dotyczących niezbędnych wyjaśnień i usprawnień z myślą o przygotowaniu kompromisowej wersji wniosku.

4.1. Rozdział I – Przepisy ogólne

- Wiele państw członkowskich stwierdziło, że na pewnych obszarach *przewozy regionalne* są w dużym stopniu przewozami *transgranicznymi* i jeżeli zostaną one objęte przedmiotowym rozporządzeniem, będzie to miało nieproporcjonalne skutki dla operatorów i dla świadczenia usług publicznych. Objęcie tych przewozów przedmiotowym rozporządzeniem stawiałoby je w mniej korzystnym położeniu w porównaniu z krajowymi przewozami regionalnymi. W szczególności w odniesieniu do przewozów charakteryzujących się dużą liczbą pasażerów kosztowne byłoby ustanowienie mechanizmów rozpatrywania skarg.
- Ze względów stabilności prawa i stabilnego planowania długoterminowego niektóre państwa członkowskie sprzeciwiają się ograniczaniu zwolnienia do krajowych kolejowych przewozów pasażerskich, które to zwolnienie zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem może zostać przyznane do 2024 r.

- Uznano, że niejasny jest zakres stosowania odnoszący się do „znaczej części” *wykonywanej poza terytorium Unii*, która może zostać zwolniona z zakresu rozporządzenia.
- Niektóre państwa członkowskie odnotowały, że nie zdefiniowano kluczowego pojęcia „stacji”, mimo że definicja ta jest łatwo dostępna w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI).
- Zasugerowano także, że należałoby się skupić na ostatecznym opóźnieniu dla pasażerów, a nie na definicji „utraty połączenia”.

4.2. *Rozdział II – Umowa przewozu, informacje oraz bilety*

- Niektóre państwa członkowskie uważają stanowczo, że przepisy dotyczące *niedyskryminacyjnych warunków umowy przewozu* mogą wymagać zmiany w związku z rozporządzeniem w sprawie blokowania geograficznego usług¹, z odniesieniem do miejsca *zamieszkania* pasażerów, używaniem różnych walut i stosowaniem preferencyjnych taryf dla niektórych grup w zależności od regionu.
- Niektóre państwa członkowskie uważają, że przewóz *rowerów* na proponowanych warunkach może nie być wykonalny podczas niektórych przewozów, zwłaszcza przewozów pociągami dużych prędkości. Ponadto proponowane warunki nie są wystarczająco jasne, aby można je było stosować w praktyce; niejasne jest też, kto decyduje, gdzie i kiedy ograniczenia mogą mieć zastosowanie. Kwestionowana jest w szczególności rola zarządcy stacji.
- Powinna istnieć możliwość oferowania *korzystniejszych warunków umowy przewozu* przez sprzedawców biletów i operatorów turystycznych.
- Niektóre państwa członkowskie twierdzą, że zamiast odniesień do *europiejskiego aktu w sprawie dostępności*, który dopiero ma zostać przyjęty, należy użyć odniesienia do technicznych specyfikacji interoperacyjności związanych z dostępnością unijnego systemu kolei Unii dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/302 z dnia 28 lutego 2018 r. w sprawie nieuzasadnionego blokowania geograficznego oraz innych form dyskryminacji klientów ze względu na przynależność państwową, miejsce zamieszkania lub miejsce prowadzenia działalności na rynku wewnętrznym oraz w sprawie zmiany rozporządzeń (WE) nr 2006/2004 oraz (UE) 2017/2394 i dyrektywy 2009/22/WE (Dz.U. L 60 z 2.3.2018).

- Niektóre państwa członkowskie postulowały, aby doprecyzować przepisy dotyczące podmiotów i środków komunikacji w zakresie *informacji dotyczących podróży*.
- Kilka państw członkowskich zauważyło, że obowiązek poczynienia wszelkich możliwych starań, aby oferować *wspólne bilety*, jest niejednoznaczny, i że należy przeanalizować warunki dotyczące wymogu oferowania wspólnych biletów. Niektóre państwa członkowskie podkreśliły ponadto znaczenie przekazywania jasnych informacji pasażerom przy kupowaniu biletu, mianowicie jeżeli chodzi o rodzaj biletu i związane z nim prawa. Wskazano także, że prawne konsekwencje nieinformowania o charakterze różnych biletów nie są wystarczająco jasne.
- Zaznaczono, że zagwarantowanie osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej prawa do kupowania biletów na pokładzie w każdym przypadku, bez określania dalszych warunków, może być bardzo kosztowne. Niektóre państwa członkowskie przypomniały o obowiązkach przewidzianych w Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych; obowiązki te być może będą musiały zostać uwzględnione w tym kontekście.

4.3. Rozdział III – Odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych za pasażerów oraz ich bagaż

- W załączniku I (CIV) używa się innej terminologii związanej z „przewoźnikiem”. Podkreślono, że nie jest oczywiste, że pojęcie to odnosi się do *przedsiębiorstwa kolejowego* w unijnej terminologii prawnej. Należy zatem przeanalizować potrzebę zdefiniowania tego pojęcia. Ponadto niejasne jest stosowanie tytułu V, występującego w załączniku I, ale bez odniesień w artykułach.
- Niektóre państwa członkowskie wskazały, że ocena ryzyka na potrzeby ubezpieczenia nie jest jasna, zwłaszcza w związku z dyrektywą 2012/34/UE.
- Przepisy dotyczące *zaliczek* nie biorą pod uwagę przypadków samobójstw. Ponadto stwierdzono także, że być może trzeba także będzie uwzględnić wypadki, w których dochodzi do ciężkich obrażeń ciała.

4.4. Rozdział IV – Opóźnienia, utrata połączeń oraz odwołania pociągów

- Według kilku państw członkowskich *odwołania pociągów* powinny być także ujęte w odniesieniu do zwrotu kosztów i zmiany trasy, aby w pełni uwzględnić przeprowadzone prace nad wytycznymi w sprawie praw pasażerów w ruchu kolejowym.
- Niektóre państwa członkowskie podkreśliły również, że należy także zrekompensować *różnicę w cenie*, gdy oferowane połączenie jest *niższej klasy* w związku ze zmianą trasy.
- Zmieniony tekst dotyczący *warunków zwrotu kosztów*, uprzywilejowując posiadaczy wspólnych biletów, może spowodować zmniejszenie istniejących praw pasażerów podróżujących z innymi rodzajami biletów.
- Przepisy dotyczące *zmiany trasy podróży pasażerów, w szczególności osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się*, powinny być zdaniem kilku państw członkowskich jaśniejsze i łatwiejsze do wykonania.
- Duża liczba państw członkowskich odnotowała, że przepisy dotyczące *zwrotu kosztów* w przypadku, gdy pasażer rezygnuje z podróży w wyniku odwołania pociągu lub opóźnienia, nie są oczywiste, ponieważ nie jest jasne, czy zwrotu kosztów można odmówić w oparciu o *siłę wyższą*.
- Warunek 60 minut aktywujący prawo do odszkodowania powinien zostać określony jako opóźnienie *na końcu* podróży, czyli obejmując również sytuacje, gdy opóźnienie nastąpi w czasie podróży.
- Jeżeli chodzi o odszkodowania za *skumulowane opóźnienia*, niektóre państwa członkowskie podniosły kilka praktycznych kwestii związanych z pasażerami posiadającymi bilety sezonowe lub roczne, zwłaszcza w odniesieniu do przewozów regionalnych i miejskich. Utworzenie i obsługiwanie systemu niezbędnego do weryfikacji i rejestracji skumulowanych opóźnień jest nieproporcjonalnie kosztowne. Należy także przeanalizować traktowanie pasażerów podróżujących z darmowymi biletami w związku z polityką społeczną.

- Z zadowoleniem przyjęto *pojęcie siły wyższej* jako powodu zwolnienia przedsiębiorstw kolejowych z ich obowiązku wypłaty odszkodowań pasażerom, jednak znaczna liczba państw członkowskich stwierdziła, że bliższej uwagi wymagają szczegóły określenia takiej sytuacji, zwłaszcza w odniesieniu do ataków terrorystycznych i wandalizmu.
- Niektóre państwa członkowskie zaznaczyły, że będą wymagać od przedsiębiorstw kolejowych wypłaty odszkodowania za opóźnienie niezależnie od powodu opóźnienia. Inne państwa członkowskie chciałyby zapewnić, aby czynniki takie jak słaby stan utrzymania pojazdów lub infrastruktury, nie mogły stanowić *siły wyższej*.
- W odniesieniu do *planów postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych dla zarządców stacji* wątpliwości natury fundamentalnej i praktycznej budzi u niektórych państw członkowskich próg 10 000 pasażerów obsługiwanych dziennie. Wybór tego progu nie znajduje uzasadnienia w ocenie skutków i niektóre państwa członkowskie mogą w ogóle nie mieć stacji objętych rozporządzeniem. Z drugiej strony obliczenie progu może nie być sprawiedliwe w przypadkach, gdy stacje są częścią, na przykład, centrum handlowego lub są używane jedynie sezonowo.
- Co do *prawa do dochodzenia roszczeń* pojawiła się fundamentalna kwestia dotycząca potrzeby i ewentualnych implikacji tego przepisu. Obszar ten jest już objęty prawem cywilnym, dlatego proponowany artykuł może mieć niepożądane konsekwencje.

4.5. *Rozdział V – Osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się*

- Niektóre delegacje zwróciły uwagę, że nie jest zagwarantowane prawo do zabierania na pokład *sprzętu ułatwiającego poruszanie się*, natomiast wyraźnie wymieniono osoby towarzyszące i psy.
- Ponadto kilka państw członkowskich odnotowało, że weryfikacji wymagają różne problemy terminologiczne dotyczące przedmiotowego rozporządzenia, rozporządzeń dotyczących praw pasażerów w innych środkach transportu oraz projektu europejskiego aktu w sprawie dostępności.
- Kilka państw członkowskich odrzuciło skreślenie w obowiązującym rozporządzeniu art. 21 dotyczącego dostępności.

- Jeżeli chodzi o *pomoc* na stacjach i na pokładzie duża liczba państw członkowskich uznała, że wymóg oferowania pomocy przez *cały czas* jest sformułowany w sposób, który nie ma obecnie zastosowania na stacjach i w pociągach bez obsługi. Niektóre państwa członkowskie wskazały jednak, że obowiązek udzielania pomocy „przez cały czas” powinien podlegać uprzedniemu zgłoszeniu się o pomoc przez pasażera, tak aby zmniejszyć obciążenie administracyjne. Ponadto wymóg poczynienia *racjonalnych starań* w celu zapewnienia mobilności nie jest spójny z wymogiem dostępności pomocy przez cały czas.
- Przeformułowanie przepisu dotyczącego *odszkodowania za sprzęt ułatwiający poruszanie się* rodzi problem redakcyjny w odniesieniu do „spowodowania” straty lub szkody oraz w zakresie dorozumianego zniesienia pułapu finansowego dla tego odszkodowania.
- Według różnych państw członkowskich stosowanie nowych przepisów zaproponowanych w odniesieniu do *tymczasowego zastępczego sprzętu* jest w dużej mierze otwarte na różne interpretacje.
- Kilka państw członkowskich argumentuje, że wymóg *szkolenia personelu* jest nieproporcjonalny, ponieważ dotyczy całego personelu, także tych jego członków, którzy nie mają kontaktu z osobami z niepełnosprawnością i osobami o ograniczonej możliwości poruszania się.
- Włączenie *szkolenia osób trzecich i organizacji* do szkolenia personelu uznaje się za zbyt nakazowe, wykraczające poza kryteria proporcjonalności i pomocniczości.

4.6. Rozdział VI – Bezpieczeństwo, skargi oraz jakość usług

- W odniesieniu do mechanizmów dotyczących *skarg* znaczna liczba państw członkowskich wyraziła liczne krytyczne uwagi, zwłaszcza co do stworzenia czterech różnych rodzajów mechanizmów rozpatrywania skarg przez różnych adresatów, w związku z czym pasażer nie wiedziałby, z kim ma się kontaktować; utrzymywania danych na temat incydentów przez długi okres (dwa lata); dopuszczenia długiego okresu (sześć miesięcy) na złożenie skargi; i włączenia sprzedawców biletów.

- Wskazano, że nieproporcjonalny jest wymóg ustanowienia *norm jakości obsługi* dla zarządców małych stacji, obsługujących mniej niż 10 000 pasażerów dziennie. Z drugiej strony odnotowano, że w sekcji II załącznika III przewiduje się obowiązki zarządców infrastruktury, ale nie są one wymienione w artykule operacyjnym.

4.7. Rozdział VII – Informacja i egzekwowanie przepisów

- Ogólnie odniesienie do europejskiego aktu w sprawie dostępności zostało skrytykowane przez dużą liczbę państw członkowskich, ponieważ tekst ten jest przedmiotem negocjacji, a sektor transportu opracował własne sektorowe przepisy, w tym specyfikacje techniczne dotyczące interoperacyjności.
- *Przekazywanie informacji w sprawie biletu* było szeroko kwestionowane ze względów praktycznych przez większość państw członkowskich, ponieważ w wielu przypadkach bilety mogą być małego rozmiaru lub nawet nie istnieć fizycznie, tj. mogą być elektroniczne.
- Uznano, że *raportowanie* w sprawie praw pasażerów w ruchu kolejowym *co roku* stanowi nadmierne obciążenie administracyjne; kilka państw członkowskich zasugerowało cykl dwuletni. Podobnie jako sposób walki z obciążeniami administracyjnymi przedstawiono pomysł łączonego sprawozdania dotyczącego praw pasażerów w różnych środkach transportu.
- Niektóre państwa członkowskie uważają, że dalszej analizie należy poddać *rolę sprzedawców biletów* w mechanizmie sprawozdawczości.
- Niektóre państwa członkowskie stwierdziły, że prace *krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów* muszą być bardziej szczegółowe w odniesieniu do możliwości delegowania pracy lub jej części na inny organ oraz muszą wyraźniej określić, kiedy dane etapy się rozpoczynają, w oczekiwaniu na zakończenie prac nad daną sprawą. Ponadto należy dostosować terminologię dotyczącą naruszeń i incydentów. Wreszcie, zdaniem kilku państw członkowskich również harmonogram różnych terminów wymaga uważniejszej analizy i koordynacji.

- Jeżeli chodzi o wymianę informacji między krajowymi organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów, niektóre państwa członkowskie wskazały, że większej jasności wymaga rola i uprawnienia *organu wiodącego*, ponieważ taki organ wiodący mógłby być organizacją inną niż krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów. Zastanawiano się także nad skutkami, jakie dla różnych podmiotów może mieć odniesienie do rozporządzenia w sprawie ochrony danych osobowych ((UE) 2016/679).

4.8. *Rozdział VIII – Przepisy końcowe*

- Kilka państw członkowskich uznało, że mechanizm *sankcji*, zwłaszcza różne odniesienia do różnych krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów, jest mylący i zapętlający się.
- Jeżeli chodzi o *akty delegowane*, kilka państw członkowskich nie poparło szerokich uprawnień przekazanych Komisji.
- Oczywiście jest, że z *dnem rozpoczęcia stosowania* rozporządzenia niemal natychmiastowe wejście w życie nie wystarczy, aby dostosować systemy krajowe. Kilka państw członkowskich za kluczowe uznało dłuższy okres stopniowego wprowadzania, wynoszący dwa lata.

4.9. *Załączniki*

- Jeżeli chodzi o *załącznik II*, duża liczba państw członkowskich stanowczo odrzuciła odniesienia do europejskiego aktu w sprawie dostępności. Opinie na temat roli sprzedawców biletów różnią się i wymagają dokładniejszej analizy.
- Uznano, że *załącznik III* jest zawiły – stanowi obciążenie administracyjne bez żadnej jasnej wartości dodanej – i wymaga krytycznej analizy.

Znaczna liczba państw członkowskich nalegała, że należy lepiej wyjaśnić i udoskonalić przepisy projektu rozporządzenia, a zwłaszcza lepiej powiązać je z celami wniosku.

5. PODSUMOWANIE

Prezydencja stwierdza, że pierwsza analiza wniosku w sprawie praw pasażerów w ruchu kolejowym będzie stanowić dobrą podstawę do przyszłych prac nad tym tekstem. Państwa członkowskie wskazały dużą liczbę kwestii wymagających większej uwagi. Kwestie te odnoszą się do kluczowych decyzji dotyczących polityki, a także wielu praktycznych skutków dla zarówno prywatnych, jak i publicznych zainteresowanych stron, oraz dla pasażerów. Wydaje się także, że konieczne będą pewne techniczne dostosowania redakcyjne i wynikające z nich modyfikacje.

Prezydencja bułgarska uważa, że wypracowanie zadowalającego kompromisu w sprawie przedmiotowego wniosku wymagałoby takiego nakładu zasobów negocjacyjnych, który nie jest obecnie dostępny w związku z innymi priorytetami politycznymi. Prace te będą najprawdopodobniej musiały zostać przeprowadzone podczas przyszłych prezydencji.
