



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 19. tammikuuta 2021
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2017/0237(COD)

12262/20
ADD 1

TRANS 486
CONSOM 179
CODEC 1056

EHDOTUS NEUVOSTON PERUSTELUIKSI

Asia: Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEN antamiseksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (uudelleenlaadittu teksti)
– Ehdotus neuvoston perusteluiksi

I JOHDANTO

1. Euroopan komissio hyväksyi 27. syyskuuta 2017 uudelleenlaadintaehdotuksen, joka koskee Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista.
2. Tärkein syy komission uudelleenlaadintaehdotuksen esittämiseen oli puuttua havaittuihin ongelmiin, jotka liittyvät muun muassa ylivoimaisiin esteisiin, poikkeusten käyttöön, vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksiin sekä niin sanottujen suorien lippujen saatavuuteen ja niitä koskeviin tietoihin.
3. Neuvosto (liikenne, televiestintä ja energia) pääsi yhteisymmärrykseen yleisnäkemyksestä 2. joulukuuta 2019.
4. Euroopan parlamentti vahvisti ensimmäisen käsittelyn kantansa 15. marraskuuta 2018.
5. Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission välillä käytiin tammi–lokakuussa 2020 neuvotteluja yhteisymmärryksen saavuttamiseksi ehdotuksesta. Neljännessä kolmikantakokouksessa 1. lokakuuta päästiin alustavaan yhteisymmärrykseen, jonka pysyvien edustajien komitea hyväksyi 21. lokakuuta 2020.
6. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN) vahvisti poliittisen yhteisymmärryksen 29. lokakuuta 2020.
7. Neuvosto otti käsittelyssään huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 18. tammikuuta 2018 antaman lausunnon. Euroopan alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa.
8. Edellä mainittu yhteisymmärrys huomioon ottaen ja lingvistijuristien viimeisteltyä tekstin 25. tammikuuta 2021 kokoontuvaa maatalous- ja kalastusneuvostoa on pyydetty vahvistamaan neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklassa määrättyä tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen.

II TAVOITE

9. Ehdotuksen yleisenä tavoitteena on vahvistaa rautatieliikenteen matkustajien oikeuksia parantamalla junamatkustajien suoja viivästymisten, peruutusten tai syrjinnän varalta ja keventää rautatieyritysten taakkaa erityistapauksissa, jotka liittyvät erityisesti ulkoisista syistä aiheutuviin viivästyksiin, joihin rautatieyritykset eivät voi vaikuttaa (ylivoimainen este).
10. Rautatieliikenteen matkustajien olisi oltava täysimääräisesti suojattuja riippumatta siitä, missä päin EU:ta he matkustavat. Asetuksessa vahvistetaan takeet asianmukaisesta matkustajatiedotuksesta ja parannetaan merkittävästi vammaisten tai liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksia.
11. Neuvosto päättää komission ehdotuksen perusteella sisällyttää uusia säännöksiä uuden kehityksen huomioon ottamiseksi. Neuvosto meni komission ehdotusta pidemmälle sopimalla myös säännösten tarkistamisesta tai lisäämisestä koskien seuraavia: liikkuvan kaluston varustaminen polkupyöräpaikoilla, uudelleenreititys, suoria lippuja koskevan velvoitteen käyttöönotto, liikuntarajoitteisten henkilöiden ennakkoilmoittamisaikojen lyhentäminen, ja selkeyttämällä valitusten käsittelymenettelyä.

III NEUVOSTON ENSIMMÄISEN KÄSITTELYN KANNAN ANALYYSI

12. Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannassa huomioon otettuun kompromissiin sisältyvät seuraavat keskeiset seikat:

Ylivoimainen este

13. Neuvoston kannassa mukautetaan ylivoimaista estettä koskevaa lauseketta tasapuolisten toimintaedellytysten ja johdonmukaisuuden varmistamiseksi verrattuna vastaaviin lausekkeisiin muiden liikennemuotojen osalta. Alun perin se rajoittui äärimmäisiin sääoloihin ja suuriin luonnonkatastrofeihin. Viimeaikaisen kehityksen ja covid-19-pandemian vuoksi neuvoston kanta sisältää "suuret kansanterveysriskit" poikkeuksellisina olosuhteina ja laajentaa ylivoimaisen esteen koskemaan myös muita tapahtumia, kuten terrori-iskuja tai lainvalvontatoimenpiteitä.
14. Neuvoston kannassa todetaan ylivoimaisen esteen osalta, että toiminnanharjoittajat vapautettaisiin ainoastaan korvauksen maksamisesta, kun taas muita palautuksia olisi vielä suoritettava.

b) Poikkeusten käyttö

15. Neuvosto on yhtä mieltä siitä, että uudet säännöt tulevat voimaan 24 kuukauden kuluttua, jotta toiminnanharjoittajat ja viranomaiset voivat valmistautua sujuvaan siirtymiseen. Koska jäsenvaltioiden rautatieinfrastruktuurin ja -palvelujen kehitystasot ovat edelleen erilaisia, neuvosto pitää tärkeänä sallia erityispoikkeuksia, jotta jäsenvaltioilla olisi enemmän aikaa panna täytäntöön tiettyjä osa-alueita.
16. Neuvoston kannassa annetaan mahdollisuus jatkaa kotimaan rautatieliikennepalveluja koskevien nykyisten poikkeusten voimassaoloa viimeisen kerran viidellä vuodella niille jäsenvaltioille, jotka ovat hyödyntäneet kyseisiä poikkeuksia. Jäsenvaltiot voivat myös tietyissä olosuhteissa ja määrittelemättömän ajan päättää poiketa osittain rajatylittävistä alueellisista, kaupunki- ja esikaupunkipalveluista. Jäsenvaltiot eivät kuitenkaan voi jättää liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia, polkupyörien kuljetusta ja suorja lippuja ja uudelleenreititystä koskevia säännöksiä rajatylittävien palvelujen ulkopuolelle.

c) Vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet

17. Neuvosto sopii liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksien yhdenmukaistamisesta tässä asetuksessa ja johdonmukaisuuden varmistamisesta muiden säädösten, erityisesti esteettömyyttä koskevan eurooppalaisen säädöksen (tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista annettu direktiivi (EU) 2019/882) ja vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimuksen kanssa. Jäsenvaltiot eivät enää voi tehdä poikkeuksia avunannosta ja vahingoittuneiden liikkumisvälineiden korvaamisesta. Junalla matkustavia liikuntarajoitteisia henkilöitä koskevia menettelyjä on kaiken kaikkiaan yksinkertaistettu ja selkeytetty, ja niitä on helpotettu, jotta liikuntarajoitteisille henkilöille voidaan taata parempi palvelu.
18. Asemilla annettavaa apua koskeva pyyntö on lähetettävä vasta viimeistään 24 tuntia ennen matkaa nykyisten 48 tunnin sijaan ja ilman lisäkustannuksia; jäsenvaltiot voivat kuitenkin sallia 30. kesäkuuta 2026 asti, että kyseistä määräaikaa pidennetään 36 tuntiin. Jos ennakoilmoitusta ei tehdä, mutta asemalla on koulutettua henkilöstöä, on annettava apua junaan nousemisen tai junasta poistumisen helpottamiseksi. Jos saattaja vaaditaan, hän matkustaa veloituksetta, ja avustavaa koira käyttäville liikuntarajoitteisille henkilöille on taattava, että eläin voi matkustaa heidän kanssaan.

d) *Liikkuvan kaluston varustaminen polkupyöräpaikoilla*

19. Neuvosto on yhtä mieltä yleisestä periaatteesta, jonka mukaan polkupyörät olisi voitava tuoda junaan. Yleisenä tavoitteena on, että joka junan kokoonpanossa on vähintään neljä paikkaa polkupyöriä varten. Jäsenvaltiot voivat päättää ylittää tämän määrän, mutta jos junan kokoonpanossa olisi vähemmän kuin neljä paikkaa, se olisi perusteltava erityisolosuhteilla. Rautatieyritys voi rajoittaa tätä oikeutta entisestään vain erityistapauksissa ja perustelluissa tapauksissa, erityisesti ruuhka-aikojen kapasiteettirajoitusten osalta tai silloin, kun liikkuvaa kalustoa ei ole mukautettu. Rautatieyritys voi tarvittaessa periä kohtuullisen maksun.
20. Kun rautatieyritykset tilaavat uutta tai parantavat merkittävästi olemassa olevaa liikkuvaa kalustoa, niiden on varmistettava, että polkupyörille on paikkoja. Rautatieyrityksen on myös julkaistava tiedot kyseisten polkupyöräpaikkojen saatavuudesta. Erityiset hankintamenettelyt liikkuvan kaluston polkupyöräpaikkojen varmistamiseksi saavat 48 kuukauden siirtymäkauden.

e) *Suorat liput*

21. Neuvosto hyväksyy velvoitteen tarjota suoria lippuja sellaisille palveluille, joita liikennöi yksi ainoa rautatieyritys: kansainvälisille ja kaukoliikenteen palveluille soveltamispäivästä alkaen ja viiden vuoden kuluttua myös alueellisille palveluille. Tämä tarkoittaa, että jos tällainen matka koostuu eri osista, kaikkien osien yhdistelmä katsotaan yhdeksi matkalipuksi. Jos rautatieyritystä ei voida pitää ainoana yrityksenä, sen on toteutettava kaikki kohtuulliset toimenpiteet suorien lippujen tarjoamiseksi, mukaan lukien rautatieyritysten välinen hyvä yhteistyö.
22. Jos vähittäismyyjät yhdistävät lippuja omasta aloitteestaan ja matkustaja on ostanut lipun yhdessä ostotapahtumassa eikä matkustajalle ole ilmoitettu, että kyseessä ei ole suora lippu, vähittäismyyjät ovat suuremmassa vastuussa matkan keskeytyessä.

f) Oikeus uudelleenreitittää itse

23. Neuvosto päättää lyhentää 100 minuuttiin aikaa, jonka jälkeen matkustajat voivat järjestää uudelleenreitityksen itse, jos rautatieyritys ei ilmoita matkustajille vaihtoehtoja uudelleenreititykselle. Rautatieyrityksen on myös varmistettava itse järjestetyn uudelleenreitityksen kustannusten korvaaminen ylivoimaisen esteen sattuessa.

g) Tosiaikaiset matka- ja liikennetiedot

24. Neuvosto on yhtä mieltä siitä, että tosiaikaiset matka- ja liikennetiedot asetetaan muiden palveluntarjoajien saataville. Matka- ja liikennetietojen paremman ja helpomman saatavuuden ansiosta voidaan tarjota uusia palveluja, jotka luovat erityisiä liiketoimintamahdollisuuksia ja tekevät rautatieliikenteestä houkuttelevamman nykyisille ja uusille asiakkaille. Erityistapauksissa jäsenvaltio voi myöntää rataverkon haltijalle yhdeksän vuoden poikkeuksen; jäsenvaltioiden on kuitenkin arvioitava uudelleen tilanne ja mahdollisuus toimittaa tiedot kahden vuoden välein.

h) Valitusten käsittely

25. Neuvosto päättää selkeyttää edelleen valitusten käsittelymenettelyä. Komission on kehitettävä malli korvausten ja palautusten hakemista varten ja varmistettava, että tällaiset lomakkeet ovat liikuntarajoitteisten henkilöiden saatavilla esteettömässä muodossa. Lisäksi kansallisten täytäntöönpanoelinten välistä yhteistyötä parannetaan erityisesti ottamalla käyttöön ja nimeämällä "johtava elin" monimutkaisia tapauksia varten.

i) Syrjimättömyyslauseke

26. Neuvosto sopii, että uudessa artiklassa säädetään ja selkeytetään, että kaikenlainen välitön tai välillinen syrjintä, joka perustuu matkustajan kansalaisuuteen tai rautatieyrityksen, lipunmyyjän tai matkanjärjestäjän sijoittautumispaikkaan unionissa, on kielletty.

IV PÄÄTELMÄ

27. Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannassa on otettu täysin huomioon neuvoston ja Euroopan parlamentin välillä käydyissä neuvotteluissa komission avustuksella aikaansaatu kompromissi. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan puheenjohtajan pysyvien edustajien komitean puheenjohtajalle osoittama kirje (30. lokakuuta 2020) vahvistaa tämän kompromissin. Liikenne- ja matkailuvaliokunnan puheenjohtaja ilmoitti tuossa kirjeessä suosittelevansa valiokuntansa jäsenille ja myöhemmin täysistunnolle, että neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta hyväksyttäisiin tarkistuksitta Euroopan parlamentin toisessa käsittelyssä sen jälkeen, kun kummankin toimielimen lingvistijuristit ovat tarkastaneet tekstin.
28. Neuvosto katsoo näin ollen, että sen ensimmäisen käsittelyn kanta on tasapainoinen tulos ja että kun uudelleenlaadittu asetus on hyväksytty, se auttaa varmistamaan toisaalta matkustajien ja erityisesti rautatiepalveluja käyttävien vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet ja toisaalta rautatieyrityksiä ja matkapalvelujen tarjoajia koskevat selkeät velvoitteet.
-