



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2021. gada 19. janvārī
(OR. en)

**Starpiestāžu lieta:
2017/0237(COD)**

**12262/20
ADD 1**

**TRANS 486
CONSOM 179
CODEC 1056**

PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTA PROJEKTS

Temats: Padomes nostāja pirmajā lasījumā, lai pieņemtu EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULU par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (pārstrādāta redakcija)
– Padomes paskaidrojuma raksta projekts

I. IEVADS

1. Eiropas Komisija 2017. gada 27. septembrī pieņēma priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem pārstrādātai redakcijai.
2. Galvenie iemesli, kādēļ Komisija nolēma regulu pārstrādāt, bija šādi: novērst konstatētās problēmas, kas jo īpaši saistītas ar *force majeure* situācijām, atbrīvojumu izmantošanu, personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām un tā saukto tranzīta biļešu pieejamību un informāciju par tām.
3. Padome (Transports, telekomunikācijas un enerģētika) 2019. gada 2. decembrī vienojās par vispārēju pieeju.
4. Eiropas Parlaments 2018. gada 15. novembrī pieņēma nostāju pirmajā lasījumā.
5. Laikposmā no 2020. gada janvāra līdz oktobrim notika sarunas starp Eiropas Parlamentu, Padomi un Komisiju, lai panāktu vienošanos par priekšlikumu. Ceturtajā dialogā 1. oktobrī tika panākta provizoriska vienošanās, ko Pastāvīgo pārstāvju komiteja apstiprināja 2020. gada 21. oktobrī.
6. Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja (TRAN) 2020. gada 29. oktobrī apstiprināja šo politisko vienošanos.
7. Darba gaitā Padome ņēma vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2018. gada 18. janvāra atzinumu. Eiropas Reģionu komiteja nolēma nesniegt atzinumu.
8. Ņemot vērā šo vienošanos un turpmāko juridiski lingvistisko pārskatīšanu, Lauksaimniecības un zivsaimniecības padome tika aicināta 2021. gada 25. janvārī pieņemt Padomes nostāju pirmajā lasījumā saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru, kas noteikta Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. pantā.

II. MĒRKIS

9. Priekšlikuma vispārīgais mērķis ir stiprināt dzelzceļa pasažieru tiesības, uzlabojot dzelzceļa pasažieru aizsardzību kavējumu, reisa atcelšanas vai diskriminācijas gadījumā, un samazināt slogu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem īpašos gadījumos, jo īpaši saistībā ar kavējumiem, kas radušies ārēju iemeslu dēļ un kas nav dzelzceļa uzņēmuma kontrolē (*force majeure*).
10. Dzelzceļa pasažieriem jābūt pilnībā aizsargātiem neatkarīgi no tā, kur ES teritorijā tie ceļo. Regulā ir noteiktas garantijas pienācīgai pasažieru informēšanai un būtiski uzlabotas pasažieru ar invaliditāti vai pasažieru ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesības.
11. Padome, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu, piekrīt iekļaut jaunus noteikumus, lai ņemtu vērā jaunās norises. Turklāt Padome papildus Komisijas priekšlikumam piekrita arī pārskatīt vai pievienot noteikumus attiecībā uz velosipēdu vietu ierīkošanu ritošajā sastāvā, maršruta maiņu, pienākuma attiecībā uz tranzīta biļešu ieviešanu un personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētās iepriekšējas paziņošanas laika saīsināšanu, un sīkāk precizēja sūdzību izskatīšanas mehānismu.

III. PADOMES NOSTĀJAS PIRMAJĀ LASĪJUMĀ ANALĪZE

12. Kompromisu, kas ir atspoguļots Padomes pirmā lasījuma nostājā, veido šādi svarīgākie elementi.

Force majeure

13. Padomes nostājā ir veiktas nelielas izmaiņas *force majeure* klauzulā nolūkā nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus un konsekveni salīdzinājumā ar līdzīgām klauzulām, kas paredzētas citiem transporta veidiem. Sākotnēji tā bija attiecināta tikai uz ekstrēmiem laikapstākļiem un lielām dabas katastrofām. Ņemot vērā jaunākās norises un Covid-19 uzliesmojumu, Padomes nostājā ārkārtas apstākļi ir definēti kā "nopietni sabiedrības veselības apdraudējumi" un *force majeure* ietver arī tādus gadījumus kā teroristu uzbrukumus vai tiesībaizsardzības pasākumus.
14. Attiecībā uz *force majeure* Padomes nostājā ir norādīts, ka operatorus atbrīvotu tikai no kompensācijas maksāšanas, bet pārējie atmaksājumi joprojām būtu jāveic.

b) *Atbrīvojumu izmantošana*

15. Padome piekrīt, ka jaunie noteikumi stāsies spēkā pēc 24 mēnešiem, lai operatori un iestādes varētu sagatavoties vienmērīgai pārejai. Ņemot vērā, ka dalībvalstīs joprojām ir atšķirīgs dzelzceļa infrastruktūras un pakalpojumu attīstības līmenis, Padome uzskata, ka ir svarīgi atļaut īpašus atbrīvojumus, lai dotu dalībvalstīm vairāk laika konkrētu aspektu īstenošanai.
16. Padomes nostājā ir paredzēts pašreizējo atkāpju galīgs pagarinājums uz pieciem gadiem iekšzemes dzelzceļa pakalpojumiem tajās dalībvalstīs, kuras ir izmantojušas minētās atkāpes. Dalībvalstis var arī nolemt konkrētos gadījumos un uz nenoteiktu laiku piešķirt daļēju atbrīvojumu pārrobežu reģionālajiem, pilsētas un piepilsētas pārvadājumu pakalpojumiem. Tomēr dalībvalstis nevar piešķirt atbrīvojumus pārrobežu pakalpojumiem attiecībā uz personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, velosipēdu pārvadājumiem un noteikumiem par tranzīta biļetēm un maršruta maiņu.

c) *Personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesības*

17. Padome piekrīt saskaņot personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesības šajā regulā un nodrošināt saskaņotību ar citiem juridiskajiem instrumentiem, jo īpaši ar Eiropas Piekļūstamības aktu (Direktīva (ES) 2019/882 par produktu un pakalpojumu piekļūstamības prasībām) un ANO Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām (*UNCRPD*). Dalībvalstis vairs nevarēs piešķirt atbrīvojumu no pienākuma sniegt palīdzību un izmaksāt kompensāciju par bojātiem pārvietošanās palīg līdzekļiem. Kopumā procedūras attiecībā uz personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kuras ceļo ar vilcienu, ir vienkāršotas, precizētas un kļuvušas mazāk apgrūtinātas, lai nodrošinātu labākus pakalpojumus personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.
18. Lūgums nodrošināt palīdzību dzelzceļa stacijās būs jānosūta vēlākais 24 stundas pirms brauciena pašreizējo 48 stundu vietā, un tas neradīs papildu izmaksas; tomēr dalībvalstis var ļaut līdz 2026. gada 30. jūnijam pagarināt šo termiņu līdz 36 stundām. Ja iepriekšēja paziņošana nav veikta, bet dzelzceļa stacijā ir pieejami apmācīti darbinieki, tiek nodrošināta palīdzība iekāpt vilcienā vai izkāpt no vilciena. Ja ir nepieciešama pavadošā persona, šī persona ceļo bez maksas, un personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kurām līdzī ir servisa suns, nodrošina, ka dzīvnieks var ceļot kopā ar šīm personām.

d) *Velosipēdu vietu ierīkošana ritošajā sastāvā*

19. Padome piekrīt vispārējam principam, ka velosipēdu pārvadāšanai vilcienā vajadzētu būt iespējamai. Vispārējais mērķis ir nodrošināt vismaz četras velosipēdu vietas katrā vilciena sastāvā. Dalībvalstis var nolemt palielināt šo vietu skaitu, bet, ja vilciena sastāvā būtu mazāk par četrām vietām, tas būtu jāpamato ar īpašiem apstākļiem. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums var ierobežot šīs tiesības vairāk tikai īpašos un pamatotos gadījumos, jo īpaši ietilpības ierobežojumu dēļ sastrēgumstundās vai ja ritošais sastāvs nav pielāgots. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums attiecīgā gadījumā var iekasēt samērīgu maksu.
20. Pasūtot jaunu ritošo sastāvu vai veicot ievērojamu esošā ritošā sastāva modernizāciju, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir pienākums nodrošināt velosipēdiem paredzētu vietu. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums arī publicē informāciju par šo velosipēdu vietu pieejamību. Īpašajām iepirkuma procedūrām velosipēdu vietu nodrošināšanai ritošajā sastāvā būs paredzēts 48 mēnešu pārejas periods.

e) *Tranzīta biļetes*

21. Padome piekrīt, ka tiek ieviests pienākums piedāvāt tranzīta biļetes pakalpojumiem, ko sniedz viens un tas pats dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums: starptautiskiem un tālsatiksmes pakalpojumiem – no piemērošanas dienas, un pēc pieciem gadiem – arī reģionāliem pakalpojumiem. Tas nozīmē, ka tad, ja šādu braucienu veido dažādas daļas, visu daļu kombināciju uzskata par vienu biļeti. Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nav viens un tas pats uzņēmums, tas dara visu iespējamo, lai piedāvātu tranzīta biļetes, kā arī nodrošina labu sadarbību starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
22. Ja mazumtirgotāji biļetes kombinē pēc savas iniciatīvas un pasažieris ir iegādājies biļeti vienā komercdarījumā, un pasažieris nav informēts par to, ka tā nav tranzīta biļete, pārvadājumu traucējumu gadījumā mazumtirgotājiem būs jāuzņemas lielāka atbildība.

f) Tiesības pašrocīgi mainīt maršrutu

23. Padome piekrīt saīsināt laikposmu līdz 100 minūtēm, kuram beidzoties, pasažieriem ir atļauts pašiem veikt maršruta maiņu, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nepaziņo pasažieriem maršruta maiņas iespējas. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina arī to izmaksu atlīdzināšanu, kas saistītas ar pašrocīgi veiktu maršruta maiņu *force majeure* gadījumā.

g) Reāllaika ceļošanas un satiksmes informācija

24. Padome piekrīt, ka reāllaika satiksmes un ceļošanas informāciju dara pieejamu citiem pakalpojumu sniedzējiem. Nodrošinot labāku un vieglāku piekļuvi satiksmes un maršruta informācijai, ir iespējams piedāvāt jaunus pakalpojumus, kas savukārt rada konkrētas uzņēmējdarbības iespējas un padarītu dzelzceļa pārvadājumus pievilcīgākus pašreizējiem un jauniem klientiem. Konkrētos gadījumos dalībvalsts var piešķirt infrastruktūras pārvaldītājam atbrīvojumu uz deviņiem gadiem; tomēr dalībvalstīm ir atkārtoti jāizvērtē situācija un iespēja sniegt informāciju reizi divos gados.

h) Sūdzību izskatīšana

25. Padome piekrīt sīkāk precizēt sūdzību izskatīšanas procedūru. Komisijai būs jāizstrādā kompensāciju un atlīdzinājumu pieprasījuma veidlapa un jānodrošina, ka šādas veidlapas ir pieejamas personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām piekļūstamā formātā. Ir uzlabota arī sadarbība starp valsts izpildes struktūrām, jo īpaši attiecībā uz sarežģītiem gadījumiem ieviešot "vadošās struktūras" jēdzienu un šādu struktūru nosakot.

i) Nediskriminēšanas klauzula

26. Padome piekrīt ieviest jaunu pantu, kurā nosaka un precizē, ka ir aizliegta jebkāda tieša vai netieša diskriminācija, pamatojoties uz pasažiera valstspiederību vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, biļešu pārdevēja vai ceļojumu rīkotāja iedibinājuma vietu Savienībā.

IV. SECINĀJUMS

27. Padomes nostāja pirmajā lasījumā pilnībā atbilst kompromisam, kas panākts Padomes un Eiropas Parlamenta sarunās, kuras sekmēja Komisija. Šis kompromiss ir apstiprināts Eiropas Parlamenta TRAN komitejas priekšsēdētājas vēstulē Pastāvīgo pārstāvju komitejas priekšsēdētājam (2020. gada 30. oktobris). Šajā vēstulē TRAN komitejas priekšsēdētāja norāda, ka viņa ieteiks TRAN komitejas locekļiem un pēc tam plenārsēdes dalībniekiem Eiropas Parlamenta otrajā lasījumā bez grozījumiem pieņemt Padomes nostāju pirmajā lasījumā, kad to būs pārbaudījuši abu iestāžu juristi lingvisti.
28. Tādēļ Padome uzskata, ka tās nostāja pirmajā lasījumā ir līdzsvarots rezultāts un ka pārstrādātā regula – kad tā būs pieņemta – palīdzēs nodrošināt, no vienas puses, pasažieru, jo īpaši personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kuras izmanto dzelzceļa pakalpojumus, tiesības un, no otras puses, skaidri noteikt pienākumus dzelzceļa pārvadātājiem un ceļojumu pakalpojumu sniedzējiem.
-