



Brüssel, 16. mai 2018  
(OR. en)

8721/18

---

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2017/0237 (COD)

---

---

TRANS 182  
CODEC 718  
CONSOM 133

## ARUANNE

---

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Eelmise dok nr:	ST 7567/18 TRANS 132 CODEC 454 CONSOM 80
Komisjoni dok nr:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (uuesti sõnastatud) – Eduaruanne

---

### 1. SISSEJUHATUS

Komisjon esitas eespool nimetatud ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule 27. septembril 2017. Ettepanek esitati õigusaktide uuesti sõnastamise tehnikat kasutades.

Peamine põhjus, miks komisjon otsustas teha ettepaneku õigusakti läbivaatamiseks, oli käsitleda probleeme, mida oli täheldatud eelkõige seoses *vääramatut jõudu* hõlmavate olukordadega, erandite kasutamisega, puuetega ja piiratud liikumisvõimega isikute õigustega ning nn *otsepiletite* kättesaadavuse ning neid puudutava teabega.

## **2. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES**

Euroopa Parlament on määranud selle ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN) ja raportööriks Bogusław LIBERADZKI (SD, PL). Siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon (IMCO) võtab vastu arvamuse selle ettepaneku sisu kohta ning õiguskomisjon (JURI) võtab vastu arvamuse uuesti sõnastamise tehnika kasutamise kohta. Transpordi- ja turismikomisjon peaks raporti hääletusele panema 21. juunil 2018.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis ettepaneku kohta vastu oma arvamuse täiskogu 531. istungjärgul 18. jaanuaril 2018. Euroopa Regioonide Komitee otsustas arvamust mitte esitada.

Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni õigusteenistuste konsultatiivne tööriühm esitas arvamuse uuesti sõnastamise tehnika kasutamise kohta 19. veebruaril 2018.

## **3. TÖÖ NÕUKOGU ETTEVALMISTAVATES ORGANITES**

Maismaatranspordi tööriühm alustas tööd ettepanekuga 29. septembril 2017 ettepaneku üldise tutvustamisega. 5. oktoobril 2017 analüüsiti mõjuhinnangut. Ent dokumentatsioon ei olnud täielik ning mõjuhinnangu kõiki üksikasju ei saanud analüüsida.

Artiklite kaupa läbivaatamist alustati 17. oktoobril 2017 ning seda jätkati 25. oktoobril 2017 ja 12. detsembril 2017. Vaatamata maismaatranspordi tööriühma märkimisväärsele töökoormusele, püüdis eesistujariik selle ettepanekuga tehtavas töös 16. veebruaril ja 27. märtsil 2018 toimunud koosolekul võimalikult palju edasi liikuda. 27. märtsil 2018 toimunud koosolekul andis komisjon ka uuesti lühikese ülevaate mõjuhinnangust ja hulgest teistest lahendamata küsimustest. Nimetatud koosolekul lõpetati Bulgaaria eesistumise ajal selle ettepanekuga tehtud töö.

Ettepanek esitati teavitamise eesmärgil ka tarbijakaitse ja tarbijate teavitamise tööriühmale. See tööriühm arutas ettepanekut 11. oktoobril 2017, lähtudes 29. septembril 2017 maismaatranspordi tööriühmas esitatud ettepaneku tutvustusest.

Nõukogu (transport, telekommunikatsioon ja energeetika / transport) teavitati päevakorrapunkti „muud küsimused“ all esimese läbivaatamise seisust 5. detsembril 2017 (dok 14637/17).

#### 4. ESIMESEL LÄBIVAATAMISEL TEHTUD TÄHELEPANEKUD

Eesistujariigi peamine eesmärk oli viia lõpule esimene ettepaneku artiklite kaupa läbivaatamine. Kuigi teksti suhtes jäi kehtima suur hulk analüüsi reservatsioone, väljendasid liikmesriigid peamistes küsimustes oma esialgseid seisukohti.

Seoses *mõjuhinna*ga tõstasid liikmesriigid küsimusi seoses prognoositavate kulude madala tasemega ning mõiste *vääramatu jõud* analüüsiga, mis paistab olevat määratletud erinevalt komisjoni ettepanekus ning selle lisas, mis koosneb kohaldatava rahvusvahelise konventsiooni (CIV/COTIF) väljavõttest.

Komisjon selgitas, et hüvitistega seotud kulud ekstrapoleeriti kahe liikmesriigi statistikast lähtuvalt. *Vääramatu jõu* määratluste osas viitas komisjon, et eesmärk on mõlemal juhul erinev – CIV puhul keskendutakse kahju tekitamise juhtumitele ning kavandatava muudetud määruse eesmärk on kahju hüvitamine.

Need küsimused ning teised liikmesriikide poolt esimese läbivaatamise käigus tõstatatud teemad on esitatud allpool peatükkide kaupa. Loetletud tähelepanekud ei pruugi käesolevas etapis üksteisega vastavuses olla ning nende eesmärk on üksnes hõlbustada tulevast tööd nõukogu seisukoha kujundamisel selle ettepaneku kohta.

Ettepaneku nelja alustala osas paistab, et:

- mõiste *vääramatu jõud* lisamist toetatakse laialdaselt, kuid vajalik võib olla määratluse ümbersõnastamine, et kirjeldada täpselt neid juhtumeid, mille puhul raudteeveo-ettevõtjad on hüvitise maksmise kohustusest vabastatud;
- *erandite* vähendamise puhul juhiti tähelepanu piiriülestele piirkondlikele ja pendelliikluse teenustele, mille puhul liikmesriigile, kus selliseid teenuseid pakutakse, ning asjaomastele ettevõtjatele oleks mõju ebaproportsionaalne. Muudatused võivad mõjutada ka kehtivaid avaliku teenindamise lepinguid;

- *puuetega ja piiratud liikumisvõimega isikute õiguste osas* on liikmesriikidel ettepaneku eesmärgiga samad eesmärgid. Mitu liikmesriiki soovivad siiski, et teatavaid sätteid muudetakse selgemaks ja toimivamaks, kuna selle õigusakti puhul on tegu määrusega. Lisaks, valveta jaamade ja juhita rongide suurenev hulk toob kaasa praktilise probleemi seoses abi tagamisega ning vajaduse leida proportsionaalne ning õiglane lahendus; *otsepiletite* pakkumise kohustuse osas on seisukohad erinevad.
- Viise seda tüüpi pileteid laiemalt pakkuda võib olla vajalik analüüsida ja/või selgemalt kajastada.

Käesolevas aruandes sisalduvate tähelepanekute (mis on oma olemuselt küll väga erinevad) eesmärk on hõlbustada tulevast tööd nõukogu seisukoha kujundamisel selle ettepaneku kohta. Pärast esimest arutelude etappi ei saa veel teha lõplikke järeldusi liikmesriikide üldiste seisukohtade kohta. On märke sellest, et ettepanekut tuleks paremaks muuta, et saavutada parem õigusselgus ja proportsionaalsus. Seetõttu on kompromissettepanekuga vaja veel palju tööd teha.

Peamiste lahendamata küsimustega seotud märkused koos muude esimese läbivaatamise käigus tehtud tähelepanekutega on esitatud üksikasjalikult allpool peatükkide kaupa. Eesmärk on anda piisavalt juhiseid kompromissettepaneku koostamiseks vajalike selgituste ja paranduste kohta.

#### **4.1. I peatükk – Üldsätted**

- Paljud liikmesriigid märkisid, et teatavates piirkondades on *piirkondlikud teenused* suures ulatuses *piiriüleised* ning juhul, kui need jäävad määruse kohaldamisalasse, on mõju ettevõtjatele ning avalikule teenindamisele ebaproportsionaalne. See paneks need riigisiseste piirkondlike teenustega võrreldes ebavõrdsesse olukorda. Nimelt oleks kaebuste lahendamise mehhanismide kehtestamine suure reisijate hulgaga teenuste puhul kallis.
- Õiguskindlust ning stabiilset pikas perspektiivis planeerimist silmas pidades on teatavad liikmesriigid selle vastu, et piirata riigisisestele raudtee reisijateveo teenustele tehtavat erandit, mida praegu kehtiva määruse kohaselt võib kohaldada kuni aastani 2024.

- Leiti, et kohaldamisala on ebaselge, viidates, et määruse kohaldamisalast võib välja jätta teenused, millest „oluline osa“ *osutatakse väljaspool liitu*.
- Teatavad liikmesriigid märkisid, et määratlemata on oluline mõiste „jaam“, kuigi koostalitluse tehnilises kirjelduses (KTK) on määratlus juba olemas.
- Samuti tehti ettepanek, et mõiste „ühendusreisist mahajäämine“ määratlemise asemel peaks keskenduma reisijatele põhjustatavale lõplikule hilinemisajale.

#### 4.2. II peatükk – Veoleping, teave ja piletid

- Mõned liikmesriigid on kindlal seisukohal, et vajalik võib olla *veolepingu mittediskrimineerivaid tingimusi* käsitleva sätte läbivaatamine lähtuvalt teenuste asukohapõhist tõkestust käsitlevast määrusest,<sup>1</sup> viitest reisijate *elukohale*, piirkonniti erinevate maksevääringute ning teatavate elanikkonnarühmade puhul eelistariifide kasutamisest.
- Mõned liikmesriigid leiavad, et kavandatavatel tingimustel ei pruugi *jalgrataste* transport olla võimalik teatavate teenuste, eelkõige kiirrongide puhul. Lisaks ei ole kavandatavad tingimused piisavalt selged, et neid praktikas kohaldada, ning ei ole selge kes ja millisel juhul otsustab piirangute kohaldamise üle. Eelkõige on küsitav jaamaülema roll.
- *Soodsamaid veolepingu tingimusi* peaks olema võimalik pakkuda ka piletimüüjal ja reisikorraldajal.
- Teatavad liikmesriigid on seisukohal, et selle asemel, et viidata veel vastu võtmata *Euroopa ligipääsetavuse aktile*, tuleks viitena kasutada koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega isikutele juurdepääsuvõimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis (PRM TSI).

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. veebruari 2018. aasta määrus (EL) 2018/302, mis käsitleb siseturul toimuvat põhjendamatu asukohapõhist tõkestust ja muul viisil diskrimineerimist kliendi kodakondsuse, elukoha või asukoha alusel ning millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 2006/2004 ja (EL) 2017/2394 ning direktiivi 2009/22/EÜ, ELT L 60, 2.3.2018.

- Mõned liikmesriigid väljendasid soovi, et *reisiteabe* andmisega seoses tuleks täpsustada osalejad ja teabe edastamise vahendid, sealhulgas piletimüüjate kohustused.
- Hulk liikmesriike täheldas, et kohustus „teha kõik“ selleks, et pakkuda *otsepileteid*, on ebaselge ning otsepiletite pakkumise nõudmise tingimused tuleks läbi vaadata. Lisaks tõid liikmesriigid esile, et pileti ostmisel on reisijatele oluline anda selget teavet, eelkõige seoses pileti liigi ja seotud õigustega. Samuti juhiti tähelepanu sellele, et piisavalt selgelt ei ole välja toodud eri liiki piletite tingimustest teavitamata jätmise õiguslikud tagajärjed.
- Toodi esile, et võib olla väga kulukas tagada puuetega ja piiratud liikumisvõimega isikute õigust osta igal juhul pileteid rongist, ilma täiendavaid tingimusi sätestamata. Mõned liikmesriigid tuletasid meelde ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsioonis sätestatud kohustusi, millega võib olla vajalik selles kontekstis arvestada.

#### 4.3. III peatükk – Raudteeveo-ettevõtja vastutus reisijate ja nende pagasi eest

- I lisa (CIV) kasutatakse „vedaja“ kohta teistsuguseid termineid. Juhiti tähelepanu, et ei ole ilmne, et see termin viitab liidu õigusterminoloogias *raudteeveo-ettevõtjale*. Seega tuleks analüüsida vajaduste selle termini määratlemise järele. Lisaks on ebaselge V jaotise (mis on I lisa, kuid millele artiklites ei viidata) kohaldamine.
- Mõned liikmesriigid märkisid, et kindlustusega seonduv riskide hindamine, eelkõige selle seos direktiiviga 2012/34/EL on ebaselge.
- *Ettemakseid* käsitlevad sätted ei arvesta enesetapujuhtumitega. Lisaks nenditi, et vajalikuks võib osutuda, et reguleerimisalasse kuuluks ka raskeid kehavigastusi põhjustavad õnnetused.

#### 4.4. IV peatükk – Hilinemine, ühendusreisist mahajäämine ja reisi tühistamine

- Hulga liikmesriikide arvamuse kohaselt peaks tagasimaksmiste ja marsruudi muutmise puhul reguleerimisalasse kuuluma ka *reisi tühistamine*, et võtta täiel määral arvesse rongireisijate õigusi käsitlevate juhtnööride osas tehtud tööd.
- Teatavad liikmesriigid rõhutasid ka seda, et *hinnavahe* tuleks hüvitada kui marsruudi muutmise tõttu *pakutakse madalama klassi teenust*.
- *Tagasimaksmise tingimusi* puudutav muudetud tekst, mis paneb soodsamasse olukorda otsepiletite omanikud, võib piirata praegu kehtivaid teist liiki piletitega reisijate õigusi.
- Hulga liikmesriikide arvates peaksid sätted, mis puudutavad *reisijate, eelkõige puuetega ja piiratud liikumisvõimega reisijate marsruudi muutmist*, olema selgemad ja toimivamad.
- Suur hulk liikmesriike märkis, et *tagasimakseid* puudutavad normid juhul, kui reisija reisi tühistamise või hilinemise tõttu reisist loobub, ei ole selged, kuna ei ole selge, kas tagasimaksmisest võib keelduda *vääramatust jõust* lähtuvalt.
- Tingimus, et õigus hüvitisele tekkib vähemalt 60-minutilise hilinemise korral, tuleks määratleda hilinemisena reisi *lõpus*, hõlmates seeläbi ka olukorrad, mil hilinemine leiab aset reisi kestel.
- Mis puudutab *hilinemiste kumulatiivset arvestust*, siis mõned liikmesriigid tõstatasid rea praktilisi küsimusi, mis tekkivad perioodi- või aastapiletiga reisijate puhul, eelkõige piirkondlike ja linnasiseste teenuste puhul. Hilinemiste kumulatiivse arvestuseks ja selle kontrollimiseks vajaliku süsteemi loomise ja käitamise kulud oleksid ebaproportsionaalsed. Analüüsida tuleks ka nende reisijate kohtlemist, kes reisivad sotsiaalpoliitikast tulenevatel põhjustel tasuta piletiga.

- Kiideti heaks *vääramatu jõu* klauslist tulenev raudteeveo-ettevõtjate vabastamine reisijatele hüvitise maksmise kohustusest, ent hulk liikmesriike märkisid, et sellise olukorra määratlemise üksikasjad vajavad suuremat tähelepanu, eelkõige seoses terroriaktide ja vandalismiga.
- Mõned liikmesriigid märkisid, et nad nõuaksid raudteeveo-ettevõtjatelt hüvitise maksmist hilinemise eest sõltumata hilinemise põhjusest. Teised liikmesriigid soovivad tagada, et sellised tegurid nagu sõidukite või taristu vilets hooldus ei saa kujutada endast *vääramatut jõudu*.
- *Jaamaülemate koostatavate hädaolukorra lahendamise plaanide* puhul tõstatuvad teatavate liikmesriikide jaoks olulised ja praktilised probleemid seoses künnisega 10 000 reisijat päevas. Selle künnise valikut ei ole mõjuhinnangus põhjendatud ja mõnedes liikmesriikides võivad kõik jaamad jääda määruse reguleerimisalast välja. Teisest küljest ei pruugi selline künnis olla õiglane juhtudel, mil jaam on näiteks osa ostukeskusest või kui jaama kasutatakse üksnes hooajaliselt.
- *Õiguskaitsega* seoses tõstati põhiküsimusena, kas see säte on vajalik ja mis on selle võimalik mõju. Kuna tsiviilõigus juba hõlmab seda valdkonda, võib kavandataval artiklil olla soovimatu mõju.

#### **4.5. V peatükk – Puuetega isikud ja piiratud liikumisvõimega isikud**

- Teatavad delegatsioonid juhtisid tähelepanu, et tagatud ei ole õigus võtta rongi *liikumisabivahendeid*, samas kui abistajad ja abikoerad on selgesõnaliselt mainitud.
- Lisaks märkisid mitu liikmesriiki, et kontrollida tuleb hulka terminiküsimusi, võrreldes käesolevat määrust, teisi transpordiliike käsitlevaid reisijate õigusi puudutavaid määrusi ning Euroopa ligipääsetavuse akti eelnõud.
- Kehtiva määruse artikli 21, mis käsitleb juurdepääsetavust, väljajätmisele olid vastu hulk liikmesriike.



- Mis puudutab *abi osutamist* jaamades ja rongides, leidis suur hulk liikmesriike, et *pidevat* abi osutamist käsitlev säte on sõnastatud selliselt, et seda ei saa praegu valveta jaamade ja juhita rongide puhul kohaldada. Mõned liikmesriigid märkisid siiski, et „pideva“ abi osutamise kohustuse puhul peaks täiendava koormuse vähendamiseks kohaldama korda, mille kohaselt reisija peab eelnevalt abi taotlema. Lisaks ei ole nõue teha *mõistlikke pingutusi* liikumise võimaldamiseks kooskõlas pideva abi osutamise nõudega.
- *Liikumisevahenditega seotud hüvitist* käsitleva sõnastuse muudatuse osas tõstatub küsimus seoses kaotsimineku või kahjustuse „põhjustamisega“ ning seoses hüvitise piirmäära vaikimisi kaotamisega.
- Hulga liikmesriikide arvates on uusi, *ajutist asendamist* puudutavaid sätteid võimalik kohaldada väga erinevatest tõlgendustest lähtuvalt.
- Mitu liikmesriiki leiavad, et *personali koolitamist* puudutavad sätted, mis nõuavad kõigi töötajate, sealhulgas nende töötajate hõlmamist, kes puuetega isikute ja piiratud liikumisvõimega isikutega otseselt kokku ei puutu, on ebaproportsionaalsed.
- *Kolmandate isikute ja organisatsioonide* hõlmamist personali koolitusega peetakse liigseks ettekirjutuseks ning proportsionaalsuse ja subsidiaarsuse põhimõttest liialt kaugele minevaks.

#### 4.6. VI peatükk – Turvalisus, kaebused ja teenuste kvaliteet

- Märkimisväärne arv liikmesriike kritiseeris kaebuste lahendamise mehhanismi väga erinevatest aspektidest, nimelt seoses sellega, et kavas on luua neli erinevat kaebuste lahendamise mehhanismi, millel on erinevad adressaadid ja mille puhul reisijad ei tea, kelle poole pöörduda; seoses sellega, et vahejuhtumeid käsitlevate andmete säilitamise aeg on pikk (kaks aastat), võimalik kaebuse esitamise aeg on pikk (kuus kuud) ja samuti seoses piletimüüjate hõlmamisega.

- Nõuet, et väikeste jaamade (vähem kui 10 000 reisijat päevas) ülemad peavad kehtestama *teenuste kvaliteedi standardid*, peeti ebaproportsionaalseks. Teisest küljest märgiti, et III lisa II jaos on sätestatud tarituettevõtjaid käsitlevad nõuded, kuid vastavas artiklis neid ei mainita.

#### 4.7. VIII peatükk – Teavitamine ja täitmine

- Üldjoontes kritiseeris suur hulk liikmesriike viidet Euroopa ligipääsetavuse aktile, kuna selle akti teksti üle käivad veel läbirääkimised ning transpordisektoris on kehtestatud valdkondlikud normid, sealhulgas koostalitluse tehniline kirjeldus.
- Suurem osa liikmesriike seadis praktilistel kaalutlustel küsimuse alla *teabe lisamise piletile*, kuna piletid võivad olla väikesed või neid ei ole, st on paljudel juhtudel elektroonilised.
- *Iga-aastast aruandlust* reisijate õiguste tagamise kohta peeti liikseks halduskoormuseks; hulk liikmesriike tegid ettepaneku kaheaastase tsükli kehtestamiseks. Samuti pakuti välja idee, et eri transpordiliikide reisijate õiguste tagamise alast aruandlust võiks halduskoormuse vähendamiseks koondada.
- Teatavad liikmesriigid olid arvamusel, et täiendavat analüüsi vajab *piletimüüjate roll* aruandlusmehhanismis.
- Mõned liikmesriigid leidsid, et *riiklike täitevasutuste* töö osas tuleks üksikasjalikumalt ette näha võimalus delegeerida töö või osa sellest teisele asutusele ning täpsemalt kehtestada, millal teatavad, menetluse lõpetamisele eelnevad etapid algavad. Lisaks oleks vaja omavahel vastavusse viia *rikkumisi* ja *vahejuhtumeid* puudutav terminoloogia. Lisaks vajavad hulga liikmesriikide arvates põhjalikumalt analüüsi ja koordineerimist erinevad tähtajad.

- Seoses riiklike täitevasutuste vahelise teabevahetusega märkisid mõned liikmesriigid, et *juhtiva asutuse* roll ja volitused peaks olema selgemad, kuna selline juhtiv asutus võiks olla muu asutus kui riiklik täitevasutus. Samuti tõstatati küsimus seoses sellega, milline mõju erinevate asutuste jaoks on viitel isikuandmete kaitset käsitlevale määrusele ((EL) 2016/679).

#### 4.8. VIII peatükk – Lõppsätted

- Mitu liikmesriiki leidsid, et *karistuste* mehhanism, eelkõige eri ristviited erinevatele riiklikele täitevasutustele on segased ja iseendale viitavad.
- *Delegeeritud õigusaktide* osas ei toetanud mitu liikmesriiki komisjonile laialdaste volituste andmist.
- Määruse *kohaldamise kuupäeva* osas on ilmne, et selle peaaegu kohese jõustumise puhul ei jää riiklike süsteemide kohandamiseks piisavalt aega. Mitu liikmesriiki leidsid, et väga oluline oleks pikem üleminekuperiood, nt kaks aastat.

#### 4.9. Lisad

- *II lisa* puhul oli suur hulk liikmesriike vastu Euroopa ligipääsetavuse aktile tehtud viidetele. Piletimüüjate rolli osas ollakse erinevatel seisukohtadel ning vajalik on põhjalikum analüüs.
- *III lisa* peeti äärmiselt keeruliseks, selge lisaväärtuseta bürokraatiakoormuseks ning see vajab kriitilist analüüsi.

Märkimisväärne hulk liikmesriike rõhutas, et määruse eelnõu sätteid on vaja selgemaks ja paremaks muuta, eelkõige need paremini eelnõu eesmärkidega siduda.

## 5. JÄRELDUSED

Eesistujariik järeldeb, et rongreisijate õigusi käsitleva määruse ettepaneku esimene läbivaatamine on hea alus tekstiga tulevikus tehtavale tööle. Liikmesriigid tõid välja märkimisväärse hulga suuremat tähelepanu vajavaid küsimusi. Need küsimused hõlmavad nii peamisi poliitilisi valikuid kui ka mitmeid küsimusi, millel on praktiline mõju nii erasektori ja avaliku sektori sidusrühmadele kui ka reisijatele. Samuti on vajalikud mitmed tehnilised sõnastuse ühtlustamised ning sellest tulenevad muudatused.

Eesistujariik Bulgaaria leiab, et ettepaneku osas rahuldava kompromissi saavutamine vajaks sellist hulka läbirääkimisressursse, mis ei ole teiste poliitiliste prioriteetide tõttu praegu kättesaadav. Kõnealune töö tuleb suure tõenäosusega ära teha tulevaste eesistumisperiodide jooksul.

---