

Briuselis, 2018 m. gegužės 16 d.  
(OR. en)

8721/18

---

Tarpinstitucinė byla:  
2017/0237 (COD)

---

TRANS 182  
CODEC 718  
CONSOM 133

## ATASKAITA

---

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato  
kam: Nuolatinųjų atstovų komitetui / Tarybai

---

Ankstesnio  
dokumento Nr.: ST 7567/18 TRANS 132 CODEC 454 CONSOM 80  
Komisijos dok. Nr.: ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1

---

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl geležinkelių  
keleivių teisių ir pareigų (nauja redakcija)  
– Pažangos ataskaita

---

### 1. IVADAS

2017 m. rugsėjo 27 d. Komisija pateikė pirmiau minėtą pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai. Pasiūlymas pateiktas išdėstant jį nauja redakcija.

Pagrindiniai Komisijos motyvai pateikti šią peržiūrėtą redakciją buvo siekis spręsti nustatytas problemas, ypač susijusias su *force majeure* atvejais, išimčių taikymu, neįgalių ir riboto judumo asmenų teisėmis, taip pat vadinamųjų *tęstinės kelionės bilietų* prieinamumu ir informacija apie juos.

## **2. DARBAS KITOSE INSTITUCIJOSE**

Europos Parlamentas paskyrė Transporto ir turizmo komitetą už šį pasiūlymą atsakingu komitetu, o Bogusławą LIBERADZKĄ (SD, PL) – pranešėju. Vidaus rinkos ir vartotojų apsaugos komitetas priims nuomonę dėl pasiūlymo esmės, o Teisės reikalų komitetas – nuomonę dėl išdėstymo nauja redakcija metodo. Transporto ir turizmo komitetas turėtų balsuoti dėl ataskaitos 2018 m. birželio 21 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė nuomonę dėl pasiūlymo 2018 m. sausio 18 d. 531-ame plenariniame posėdyje. Europos regionų komitetas nusprendė nuomonės nepateikti.

Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos teisės tarnybų konsultacinė darbo grupė priėmė nuomonę dėl išdėstymo nauja redakcija metodo naudojimo 2018 m. vasario 19 d.

## **3. DARBAS TARYBOS PARENGIAMUOSIUOSE ORGANUOSE**

2017 m. rugsėjo 29 d. Sausumos transporto darbo grupė pradėjo darbą prie pasiūlymo; darbas pradėtas bendru pranešimu dėl pasiūlymo. 2017 m. spalio 5 d. buvo išnagrinėtas poveikio vertinimas. Tačiau dokumentai buvo neišsamūs, todėl poveikio vertinimo nebuvo galima visiškai išnagrinėti.

2017 m. spalio 17 d. buvo pradėta nagrinėti atskirus straipsnius, jie buvo toliau nagrinėjami 2017 m. spalio 25 d. ir gruodžio 12 d. Nepaisant didelio Sausumos transporto darbo grupės darbo krūvio, 2018 m. vasario 16 d. ir kovo 27 d. darbo posėdžiuose pirmininkaujanti valstybė narė stengėsi padaryti kuo didesnę pažangą dėl šio dokumento. 2018 m. kovo 27 d. posėdyje Komisija taip pat trumpai aptarė poveikio analizę ir kai kuriuos kitus neišspręstus klausimus. Šiame posėdyje buvo baigtas darbas dėl dokumento Bulgarijos pirmininkavimo laikotarpiu.

Pasiūlymas taip pat buvo pateiktas susipažinti Vartotojų apsaugos ir informavimo darbo grupei. 2017 m. spalio 11 d. darbo grupė aptarė pasiūlymą remdamasi 2017 m. rugsėjo 29 d. Sausumos transporto darbo grupėje pateiktu pranešimu.

TTE taryba (transportas) pagal punktą *Kiti klausimai* buvo informuota apie tarpinius rezultatus, susijusius su 2017 m. gruodžio 5 d. įvykusių pirmuoju nagrinėjimu (dok. 14637/17).

#### 4. PIRMOJO NAGRINĖJIMO PASTABOS

Pagrindinis pirmininkaujančios valstybės narės tikslas buvo užbaigti pirmąjį dokumento atskirų straipsnių nagrinėjimą. Nors tebėra nemažai tikrinimo išlygų, valstybės narės pareiškė savo pirmines pozicijas dėl pagrindinių klausimų esmės.

Kalbant apie *poveikio vertinimą*, valstybės narės iškėlė klausimus dėl to, kad pateikta nedaug išlaidų sąmatų, ir dėl sąvokos *force majeure* analizės, nes, atrodo, kad pačiame Komisijos pasiūlyme ji yra apibrėžta kitaip nei priede, paimtame iš taikytinos tarptautinės sutarties (Tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais sutartis(CIV) / Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartis (COTIF)).

Komisija paaiškino, kad kompensavimo išlaidų sąmatos buvo ekstrapoliuotos remiantis dviejų valstybių narių statistiniais duomenimis. *Force majeure* klausimu Komisija nurodė, kad, jos manymu, tikslai skiriasi: CIV reglamentuojami atvejai, susiję su žala, o siūlomą iš dalies pakeistu reglamentu – kompensavimas.

Per pirmąjį nagrinėjimą valstybių narių iškelti klausimai ir kitos pastabos išdėstyti toliau pagal skyrius. Šiame etape pateiktos pastabos gali būti tarpusavyje nesuderinamos, jomis tik siekiama palengvinti tolesnį darbą rengiant Tarybos požiūrį dėl šio pasiūlymo.

Dėl keturių esminių pasiūlymo klausimų paaiškėjo, kad:

- plačiai pritariama tam, kad sąvoka *force majeure* būtų įtraukta, tačiau apibrėžtį galbūt reikės reformuluoti, kad būtų tiksliai apibrėžti tie atvejai, kada geležinkelio įmonės neturėtų mokėti kompensacijų;
- *išimčių* sumažinimo klausimu buvo akcentuotos tarpvalstybinės regioninės ir vykstančių į darbą ir iš jo grįžtančių žmonių vežimo paslaugos – šiuo atveju poveikis būtų neproporcingas valstybėms narėms, kuriose yra teikiamos tokios paslaugos ir veikia tokios įmonės. Be to, tai gali turėti įtakos sutartims dėl viešųjų paslaugų teikimo;

- dėl *neįgalių ir riboto judumo asmenų teisių* valstybės narės pritaria pasiūlymo tikslui. Be to, kelios valstybės narės pageidauja, kad tam tikros nuostatos būtų išdėstytos aiškiau ir būtų veiksmingesnės, nes svarstoma teisinė priemonė yra reglamentas. Galiausiai dėl to, kad daugėja personalo neaptarnaujamų stočių ir traukinių, kyla praktinė problema, susijusi su pagalbos teikimu, ir raginama rasti proporcingą ir tinkamą sprendimą;
- nuomonės dėl įpareigojimo parduoti *tęstinės kelionės bilietus* skiriasi. Galbūt reikės nagrinėti ir (arba) aiškiau išdėstyti būdus, kaip plačiau siūlyti tokios rūšies bilietus.

Šioje ataskaitoje pateiktomis pastabomis, nors jos ir skirtingos, siekiama palengvinti tolesnį darbą rengiant Tarybos požiūrį dėl pasiūlymo. Po pirmojo diskusijų etapo dar negalima padaryti galutinių išvadų dėl bendrųjų valstybių narių pozicijų. Esama požymių, kad siekiant didesnio teisinio aiškumo ir propocingumo pasiūlymas turėtų būti patobulintas. Todėl reikės atlikti nemažai darbo, kad būtų pasiektas kompromisas.

Pagrindiniai susirūpinimą keliantys klausimai kartu su kitomis per pirmąjį nagrinėjimą pateiktomis pastabomis yra išsamiai išdėstyti toliau pagal skyrius. Taip siekiama pateikti pakankamai gairių dėl reikiamų patikslinimų ir patobulinimų siekiant parengti kompromisinį pasiūlymą.

#### **4.1. I skyrius. Bendrosios nuostatos**

- Daugelis valstybių narių nurodė, kad tam tikrose vietovėse *regioninės paslaugos* yra daugiausia *tarpvalybinio* pobūdžio ir, jeigu reglamentas būtų taikomas, turėtų neproporcingo poveikio operatoriams ir viešųjų paslaugų teikimui. Dėl tokio taikymo jos atsidurtų nevienodoje padėtyje, palyginti su nacionalinėmis regioninėmis paslaugomis. Ypač daug kainuotų sukurti skundų nagrinėjimo mechanizmus, skirtus didelio keleivių skaičiaus pervežimo paslaugoms.
- Siekdamas teisinio stabilumo ir stabilaus ilgalaikio planavimo, kai kurios valstybės narės nepritaria tam, kad būtų apribota išimtis keleivių vežimo geležinkelių transportu vietiniais maršrutais paslaugoms, kuri pagal galiojantį reglamentą gali būti taikoma iki 2024 m.

- Buvo laikomasi nuomonės, kad taikymo sritis neaiški, nes nurodytos paslaugos, kurių „didelė dalis“ *teikiama už Sąjungos ribų* ir kurioms galėtų būti suteikiamos išimties pagal šį reglamentą.
- Kai kurios valstybės narės atkreipė dėmesį, kad pagrindinė sąvoka „stotis“ yra neapibrėžta, nors ją galima lengvai paimti iš Techninių sąveikos specifikacijų (TSS).
- Taip pat buvo pasiūlyta vietoj apibrėžties „praleistas persėdimas“ akcentuoti galutinį keleivio pavėlavimą.

#### 4.2. II skyrius. *Vežimo sutartis, informacija ir bilietai*

- Kai kurios valstybės narės tvirtai mano, kad nuostatas dėl *visiems vienodų vežimo sutarties sąlygų* gali tekti peržiūrėti, siekiant atsižvelgti į reglamentą dėl geografinio paslaugų blokavimo<sup>1</sup>, nuorodą į keleivių *gyvenamąją vietą*, įvairių valiutų naudojimą ir tam tikroms grupėms pagal regionus numatytus lengvatinius tarifus.
- Kai kurios valstybės narės laikosi nuomonės, kad pagal siūlomas sąlygas *dviračių* vežimas tam tikrais traukiniais, ypač greitaisiais traukiniais, gali būti neįmanomas. Be to, siūlomos sąlygos yra nepakankamai aiškios, kad jas būtų galima taikyti praktikoje, ir neaišku, kas sprendžia, kur ir kada galima taikyti apribojimus. Visų pirma daug klausimų kyla dėl stoties valdytojo vaidmens.
- Bilietai pardavėjai ir kelionių operatoriai taip pat turėtų turėti galimybę pasiūlyti *palankesnes vežimo sutarties sąlygas*.
- Tam tikrų valstybių narių teigimu, vietoj nuorodų į *Europos prieinamumo aktą*, kuris dar turi būti priimtas, turėtų būti pateikta nuoroda į Technines sąveikos specifikacijas, susijusias su Sąjungos geležinkelių sistemos prieinamumu neįgaliems ir riboto judumo asmenims (TSS dėl riboto judumo asmenų).

<sup>1</sup> 2018 m. vasario 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/302 dėl nepagrįsto geografinio blokavimo ir kitų formų diskriminavimo dėl klientų pilietybės, gyvenamosios vietos arba įsisteigimo vietos vidaus rinkoje problemos sprendimo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 2006/2004 ir (ES) 2017/2394 ir Direktyva 2009/22/EB (OL L 60, 2018 3 2).

- Kai kurios valstybės narės paprašė aiškiai apibrėžti *kelionės informaciją* teikiančius subjektus ir jos pateikimo priemones, įskaitant įpareigojimus bilietų pardavėjams.
- Kelios valstybės narės pastebėjo, kad įpareigojimas „kuo labiau steng[tis]“ pasiūlyti *tęstinės kelionės bilietus* yra dviprasmiškas ir kad reikėtų išnagrinėti reikalavimo pasiūlyti tęstinės kelionės bilietus sąlygas. Be to, kai kurios valstybės narės akcentavo, kad svarbu teikti aiškia informaciją bilietą perkantiems keleiviams, konkrečiai apie bilieto rūšį ir susijusias teises. Taip pat buvo pažymėta, kad teisinės pasekmės tuo atveju, jeigu neinformuojama apie skirtingų bilietų pobūdį, yra nepakankamai aiškiai išdėstytos.
- Buvo akcentuota, kad užtikrinti neįgalių ir riboto judumo asmenų teisę bet kuriuo atveju įsigyti bilietus traukinyje, nenumatant papildomų sąlygų, gali labai brangiai kainuoti. Kai kurios valstybės narės priminė Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvencijoje numatytus įpareigojimus, į kuriuos gali reikėti atsižvelgti šiame kontekste.

#### 4.3. III skyrius. *Geležinkelio įmonių atsakomybė už keleivius ir jų bagažą*

- I priede (CIV) vartojami skirtingi terminai sąvokai „vežėjas“ apibrėžti. Akcentuota, kad nėra akivaizdu, jog Sąjungos teisiniame žodyne šis terminas atitinka terminą *geležinkelio įmonė*. Todėl turėtų būti apsvarstyta, ar reikia apibrėžti tą terminą. Be to, neaiškus yra I priede pateiktos, bet straipsniuose neminimos V antraštinės dalies taikymas.
- Kelios valstybės narės nurodė, kad rizikos vertinimas draudimo tikslais yra neaiškus, ypač kiek tai susiję su Direktyva 2012/34/ES.
- Nuostatose dėl *išankstinių mokėjimų* neatsižvelgiama į savižudybės atvejus. Be to, pažymėta, kad gali taip pat reikėti įtraukti nelaimingus atsitikimus, susijusius su sunkiais sužalojimais.

#### 4.4. IV skyrius. Vėlavimas, praleisti persėdimai ir atšaukimas

- *Atšaukimo* atveju taip pat turėtų būti taikomas kompensavimas ir nukreipimas kitu maršrutu, kad būtų visapusiškai integruotas darbas, nuveiktas rengiant gaires dėl geležinkelių keleivių teisių – tai kelių valstybių narių nuomonė.
- Tam tikros valstybės narės taip pat akcentavo, kad tada, kai paslaugos dėl nukreipimo kitu maršrutu *pakeičiamos į žemesnę kategoriją*, turėtų būti kompensuojamas *kainų skirtumas*.
- Peržiūrėtu tekstu dėl *kompensavimo sąlygų*, pagal kurį pirmenybė teikiama tęstinės kelionės bilietų turėtojams, galėtų būti sumažintos esamos keleivių, keliaujančių su kitų rūšių bilietais, teisės.
- Kelių valstybių narių nuomone, nuostatos dėl *keleivių, visų pirma neįgalių ir riboto judumo keleivių, nukreipimo kitu maršrutu* turėtų būti aiškesnės ir praktiškesnės.
- Daug valstybių narių pažymėjo, kad *kompensavimo* taisyklės tuo atveju, kai keleivis atsisako keliauti dėl atšaukimo ar vėlavimo, nėra labai aiškios, nes neaišku, ar galėtų būti atsisakyta kompensuoti *force majeure* pagrindu.
- Sąlyga dėl 60 minučių, kuria remiantis galima pasinaudoti teise į kompensaciją, turėtų būti apibrėžta kaip vėlavimas kelionės *pabaigoje*, taip apimant ir tas situacijas, kai vėluojama kelionės metu.
- Kalbant apie kompensacijas už *susumuotus vėlavimus*, kai kurios valstybės narės iškėlė keletą praktinių klausimų, susijusių su keleiviais, turinčiais sezoninius ar metinius abonementus, pirma regione ir mieste teikiamoms paslaugoms. Sistemos, kuri būtų reikalinga susumuotiems vėlavimams patikrinti ir užregistruoti, sukūrimo ir veikimo išlaidos būtų neproporcingai didelės. Taip pat turėtų būti išnagrinėtos taisyklės, susijusios su keleiviais, keliaujančiais nemokamai dėl socialinės politikos prižasčių.

- Nors *sąvoka force majeure* kaip pagrindas atleisti geležinkelio įmones nuo prievolės mokėti kompensaciją keleiviams buvo įvertinta teigiamai, nemaža valstybių narių dalis nurodė, kad reikia atidžiau išnagrinėti tokios situacijos apibrėžties aspektus, visų pirma kiek tai susiję su teroristiniais incidentais ir vandalizmo aktais.
- Kai kurios valstybės narės nurodė, kad jos reikalaus iš geležinkelio įmonių mokėti kompensaciją už vėlavimą, nepaisant vėlavimo priežasties. Kitos valstybės narės pageidauja užtikrinti, kad tokie veiksniai kaip prasta transporto priemonių ar infrastruktūros techninė priežiūra negali būti laikomi *force majeure*.
- Kalbant apie *stoties valdytojams skirtus nenumatytų atvejų planus*, 10 000 kasdien aptarnaujamų keleivių ribinis skaičius tam tikroms valstybėms narėms kelia esminių ir praktinio pobūdžio klausimų. Šio ribinio skaičiaus pasirinkimas nėra pagrįstas poveikio vertinime, ir kai kurios valstybės narės gali iš viso neturėti stočių, kurioms šis reglamentas būtų taikomas. Kita vertus, šio ribinio skaičiaus apskaičiavimas gali būti neteisingas tais atvejais, kai stotys yra, pavyzdžiui, prekybos centro dalis arba naudojamos tik tam tikrų sezonų metu.
- Kalbant apie *regresinę teisę*, kilo esminis klausimas dėl šios nuostatos reikalingumo ir galimų pasekmių. Kadangi šią sritį jau apima civilinė teisė, siūlomas straipsnis gali turėti nepageidaujamų pasekmių.

#### 4.5. *V skyrius. Neįgalūs ir riboto judumo asmenys*

- Kai kurios delegacijos nurodė, kad nėra užtikrinama teisė traukinyje vežtis *judėjimo įrangą*, nors asmeniniai padėjėjai ir šunys yra konkrečiai paminėti.
- Be to, kelios valstybės narės atkreipė dėmesį į tai, kad reikia išnagrinėti eilę terminologinio pobūdžio klausimų, susijusių su šiuo reglamentu, kitais reglamentais dėl įvairių rūšių transporto, kuriuose apibrėžiamos keleivių teisės, ir Europos prieinamumo akto projektu.
- Kelios valstybės narės nepritarė 21 straipsnio dėl prieinamumo išbraukimui galiojančiame reglamente.



- *Pagalbos* stotyse ir traukinyje klausimu daug valstybių narių laikėsi nuomonės, kad reikalavimas teikti pagalbą *visą laiką* yra suformuluotas taip, kad šiandien jo nebūtų įmanoma taikyti personalo neaptarnaujamose stotyse ir traukiniuose. Tačiau kai kurios valstybės narės nurodė, kad įpareigojimas suteikti pagalbą „visą laiką“ turėtų būti vykdomas tik gavus išankstinį keleivio prašymą, kad būtų sumažinta papildoma našta. Be to, reikalavimas dėti *pagrįstas pastangas* judumui užtikrinti nėra suderinamas su pagalba visą laiką.
- Performuluojant nuostatas dėl *su judumo įranga susijusio kompensavimo* kyla redakcinis klausimas dėl pametimo ar sugadinimo ir dėl numanomų pasekmių, jei bus panaikintos finansinės kompensavimo ribos
- Keleto valstybių narių nuomone, pasiūlytų naujų nuostatų dėl *laikinos pakaitinės įrangos* taikymas gali būti aiškinamas labai įvairiai.
- Kelios valstybės narės teigia, kad *darbuotojų mokymo* srityje yra neproporcinga reikalauti taikyti jį visiems darbuotojams, įskaitant tuos darbuotojus, kurie neturi kontaktų su neįgaliais ir riboto judumo asmenimis.
- Sprendimas *trečiųjų asmenų ir organizacijų mokymą* įtraukti į darbuotojų mokymą yra laikomas pernelyg preskriptyviniu, viršijančiu proporcingumo ir subsidiarumo kriterijus.

#### 4.6. VI skyrius. Saugumas, skundai ir paslaugų kokybė

- Diskutuodamos apie *skundų* mechanizmus labai daug valstybių narių išsakė įvairios kritikos, visų pirma dėl keturių skirtingų skundų nagrinėjimo mechanizmų rūšių sukūrimo, nes nurodomi skirtingi adresatai ir keleiviai nežinotų, į ką kreiptis; dėl duomenų apie incidentus saugojimo ilgą laiką (dvejus metus); dėl numatomo ilgo laiko (šeši mėnesiai) skundai pateikti ir dėl bilietų pardavėjų įtraukimo.

- Reikalavimas nustatyti *paslaugų kokybės standartus* mažų stočių, kuriose per dieną aptarnaujama mažiau nei 10 000 keleivių, valdytojams buvo nurodytas kaip neproporcingas. Kita vertus, buvo atkreiptas dėmesys į tai, kad III priedo II dalyje numatomi reikalavimai infrastruktūros valdytojams, bet jie nepaminėti rezoliuciniame straipsnyje.

#### 4.7. VII skyrius. Informavimas ir vykdymas

- Apskritai daug valstybių narių kritikavo nuorodą į Europos prieinamumo aktą, nes dėl teksto dar deramasi, o transporto sektoriuje nustatytos tam sektoriui skirtos taisyklės, įskaitant Technines sąveikos specifikacijas.
- *Informacijos apie bilietus teikimas* kėlė daug praktinio pobūdžio klausimų daugumai valstybių narių, nes bilietai gali būti mažo dydžio arba daugeliu atveju jų išvis gali nebūti, t. y. kai jie yra elektroniniai.
- *Ataskaitų teikimas* apie geležinkelių keleivių teises *kiekvienais metais* įvardytas kaip pernelyg didelė administracinė našta; kelios valstybės narės siūlė dvejų metų ciklą. Taip pat buvo iškelta idėja teikti ataskaitas apie keleivių teises sujungiant skirtingų transporto rūšių sektorius, kad būtų išvengta administracinės naštos.
- Tam tikros valstybės narės laikosi nuomonės, kad *bilietų pardavėjų vaidmuo* ataskaitų teikimo mechanizme turi būti toliau nagrinėjamas.
- Kai kurios valstybės narės nurodė, kad *nacionalinių vykdančiųjų įstaigų* darbas turi būti aiškiau apibrėžtas, kiek tai susiję su galimybe deleguoti darbą arba jo dalį kitai įstaigai, ir aiškiau nustatyti, kada prasideda atitinkami etapai, kol atvejis baigiamas nagrinėti. Be to, reikia suderinti terminiją, vartojamą kalbant apie pažeidimus ir incidentus. Galiausiai, kelių valstybių narių nuomone, reikia atidžiau išanalizuoti ir suderinti įvairių laiko terminų išdėstymą laike.

- Diskutuodamos apie nacionalinių vykdančiųjų įstaigų tarpusavio keitimąsi informacija kai kurios valstybės narės nurodė, kad reikia aiškiau apibrėžti *vadovaujančiosios įstaigos* vaidmenį ir įgaliojimus, nes tokia vadovaujančiąja įstaiga galėtų būti ne tik nacionalinė vykdančioji įstaiga, bet ir kita organizacija. Taip pat buvo keliamas klausimas dėl poveikio įvairioms įstaigoms dėl to, kad įrašyta nuoroda į Reglamentą dėl asmens duomenų apsaugos ((ES 2016/679).

#### 4.8. VIII skyrius. Baigiamosios nuostatos

- Kelių valstybių narių manymu, *sankcijų* mechanizmas, visų pirma įvairios kryžminės nuorodos į įvairias nacionalines vykdančiąsias įstaigas, yra painus ir nelogiškas.
- Kelios valstybės narės nepritarė tam, kad Komisijai būtų suteikti platūs įgaliojimai dėl *deleguotųjų aktų*.
- Kalbant apie reglamento *taikymo pradžios datą*, akivaizdu, kad priėmus sprendimą, kad jis įsigalios beveik iš karto, nebus pakankamai laiko pagal jį pritaikyti nacionalines sistemas. Kelios valstybės narės laikėsi nuomonės, kad itin svarbu nustatyti ilgesnį laipsniško taikymo pradžios laikotarpį, pvz., dvejų metų laikotarpį.

#### 4.9. Priedai

- *II priedas* – didelė dalis valstybių narių iš esmės prieštaravo nuorodoms į Europos prieinamumo aktą. Nuomonių dėl bilietų pardavėjų vaidmens yra įvairių ir tam reikia atidesnės analizės.
- *III priedas* įvardytas kaip painus, užkraunantis biurokratinę našą ir neturintis aiškios pridėtinės vertės, todėl jį reikia iš esmės peržiūrėti.

Didelė valstybių narių dalis primygtinai nurodė būtinybę geriau išaiškinti ir patobulinti reglamento projekto nuostatas, visų pirma geriau jas susieti su pasiūlymo tikslais.

## 5. IŠVADOS

Pirmininkaujanti valstybė narė apibendrindama teigia, kad pirmasis pasiūlymo dėl geležinkelių keleivių teisių nagrinėjimas bus geras pagrindas darbui dėl teksto ateityje. Valstybės narės atkreipė dėmesį į nemažai klausimų, kuriuos reikia išsamiau išnagrinėti. Šie klausimai apima platų temų spektrą – nuo svarbių politinių sprendimų iki daugelio praktinių pasekmių privačiojo ir viešojo sektorių suinteresuotiesiems subjektams, taip pat keleiviams. Taip pat paaiškėjo, kad reikia techninio pobūdžio formuluočių suderinimo ir atitinkamų teksto pakeitimų.

Pirmininkaujanti Bulgarija laikosi nuomonės, kad siekiant patenkinamo kompromiso dėl šio pasiūlymo reikėtų nemažų derybinių išteklių, kurių šiuo metu nėra dėl kitų politikos prioritetų. Šį darbą greičiausiai reikės atlikti ateityje pirmininkausiančioms valstybėms narėms.