



Brüssel, 2.2.2021
COM(2021) 40 final

2017/0237 (COD)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

**nõukogu seisukohta seoses järgmise õigusakti uuesti sõnastamisega: Euroopa
Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1371/2007
rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta**

(EMPs kohaldatav tekst)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

**nõukogu seisukohta seoses järgmise õigusakti uuesti sõnastamisega: Euroopa
Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1371/2007
rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta**

(EMPs kohaldatav tekst)

1. TAUSTTEAV

Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku edastamise kuupäev 27.9.2017.
(dokument COM(2017) 548 (final) – 2017/0237 COD):

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev: 18.1.2018.

Euroopa Parlamendi seisukoha kuupäev, esimene lugemine: 15.11.2018.

Muudetud ettepaneku edastamise kuupäev: Ei kohaldata

Nõukogu seisukoha vastuvõtmise kuupäev: 25.1.2021.

2. KOMISJONI ETTEPANEKU EESMÄRK

Vastavalt komisjoni ettepanekule ei oleks rongireisijaid käsitlevat määrust vaja täielikult läbi vaadata, vaid see tuleks uuesti sõnastada, et võtta kiiresti vastu järgmised olulised osad.

Erandid. Seadusandliku ettepaneku eesmärk oli a) muuta siseriiklike teenuste suhtes kohaldatavate erandite aegumise tähtaeg varasemaks (praegu kohaldatavate eeskirjade kohaselt peaks erandite kehtivus lõppema 2024. aastal) ning b) tagada, et linnasiseste, linnalähedaste ja piirkondlike piiriüleste teenuste suhtes kohaldatakse alati raudteereisijate õigusi käsitlevaid õigusnorme

Otsepiletid. Kooskõlas neljanda raudteepaketiga, mis jätab liikmesriikide otsustada, kas nad soovivad karmistada otsepileteid käsitlevaid õigusnorme rangemaks, ning millega nähakse ette, et komisjon peaks jälgima asjaomaseid turusuundumusi kuni 2022. aastani, keskenduti uuesti sõnastatud ettepanekus üksnes sellele, et suurendada reisijate õigusi saada teavet. Kui reisijaid ei teavitatud nõuetekohaselt, et nad otsid vaid eraldi pileteid, tuleks neid pileteid käsitada otsepiletina, mis reisi katkemise korral tagab neile igakülgse kaitse.

Vääramatu jõu klausel. Enne Euroopa Kohtu 2013. aasta otsust¹ valitses sidusrühmade hulgas üldiselt arusaam, et määrus sisaldab vääramatu jõu klauslit, mis vabastab vedajad hüvitise maksmise kohustusest. Pärast kohtuotsust leidsid raudteeveo-ettevõtjad, et neid diskrimineeritakse võrreldes muude transpordiettevõtjatega, kellel on võimalik kohaldada

¹ Kohtuasi C-509/11, *ÖBB–Personenverkehr*, punktid 38–42.

vääramatu jõuga seotud erandeid. Seetõttu tegi komisjon ettepaneku lisada selline kitsa kohaldamisalaga säte, mis hõlmaks raskeid ilmaolusid ja suuri loodusõnnetusi. Seadusandliku ettepaneku eesmärk oli tagada võrdsed tingimused, õiglus, proportsionaalsus ja kooskõla teiste transpordiliikide suhtes kohaldatavate nõuetega.

Puuetega ja piiratud liikumisvõimega isikud. Kooskõlas ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsiooni raames võetud kohustustega oli seadusandliku ettepaneku eesmärk tagada, et liikmesriigid ei tohi enam võimaldada vabastust abistamisest ja liikumisvahendi kahjustamise hüvitamisest. Teave tuleb esitada kättesaadavas vormis kooskõlas Euroopa ligipääsetavuse aktis² esitatud nõuetega. Raudteepersonalile tuleb asjakohaselt koolitada. See aitaks muuta raudteetranspordi kaasavamaks.

Kuna kaasseadusandjad ei järginud uuesti sõnastamise menetluste eeskirju ja tegid mitu muudatusettepanekut seoses sätetega, mis seadusandlikus ettepanekus puudusid, ei tundunud komisjoni esialgne eesmärk saavutada mitme põhilise sätte kiire vastuvõtmine enam realistlik. Seepärast aitas komisjon läbirääkimiste käigus kaasseadusandjatel otsida lahendusi, mis võiksid stimuleerida raudtee-reisijateveoteenuseid, sealhulgas piletimüügiturgu edasi arendama. Komisjon keskendus oma püüdlustes eelkõige otsepiletitega seotud kohustuse kehtestamisele, reaajas teabe esitamisele, õigusele teekonda ise muuta, jalgrataste vedamisele rongis, etteteatamisaja lühendamisele piiratud liikumisvõimega isikute puhul ja kaebuste käsitlemise mehhanismi täpsustamisele.

3. MÄRKUSED NÕUKOGU SEISUKOHA KOHTA

Nõukogus esimesel lugemisel võetud seisukoht, mis võeti vastu 25. jaanuaril 2021, toetab komisjoni ettepaneku peamist eesmärki, milleks on tugevdada üldiselt reisijate õigusi ning sama ajal tagada nõuetekohane tasakaal reisijate ja raudteesektori huvide vahel. Kehtivas õigusraamistikus tehtavad olulisemad parandused on järgmised.

(1) Liiklus- ja reiseabe edastamine reaajas

Nõukogu nõustub Euroopa Parlamendi ja komisjoniga, et raudteetaristuvõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad peaksid andma reaajas liiklus- ja reiseabete teistele raudteeteenuste ahelas osalejatele (st teistele raudtee-ettevõtjatele, jaamaülematele, piletimüüjatele ja reisikorraldajatele). Kui raudteetaristuvõtjal ei ole tehniliselt võimalik mõnele üksusele reaajas andmeid edastada, võib asjaomane liikmesriik kohaldada kuni üheksa aasta pikkust erandit ning hindab olukorda iga kahe aasta järel uuesti. Sel juhul teavitab liikmesriik komisjoni erandi tegemise põhjustest ning olukorra muutmiseks võetud või kavandatavatest meetmetest.

Komisjon tunneb heameelt selle sätte lisamise üle. See võimaldaks vältida reisijate diskrimineerimist ja võimaldaks neil edaspidi kasutada ühesuguse kvaliteediga ja reaajas kättesaadavat teavet, olenemata sellest, kas pilet osteti otse raudteeveo-ettevõtjalt või vahendajalt. Lisaks võimaldaks juurdepääs reiseabele ja broneerimissüsteemidele piletimüüjatel ja reisikorraldajatel välja töötada uuenduslikumaid piletitooteid ning muuta rongipiletiturg dünaamilisemaks.

(2) Otsepiletid.

Nn ainuettevõtjad, kes pakuvad rahvusvahelisi, siseriiklikke ja piirkondlikke pikamaaraudteeteenuseid, kasutavad nende teenuste osutamiseks nn otsepiletit, mis kaitseb reisijat reisikatkestuste korral rohkem. Ainuettevõtjana võib käsitada nii konkreetset äriühingut kui ka eraldiseisvaid juriidilisi isikuid, kes on omavahel seotud 100 % omandiõiguse kriteeriumi

² Direktiiv (EL) 2019/882 toodete ja teenuste ligipääsetavusnõuete kohta.

alusel.

Komisjon väljendab kahetsust, et raudteeturu arengu praeguses etapis ei olnud võimalik ette näha, et ainuettevõtja tuleks määratleda kontrolli ja otsustavat mõju käsitleva kriteeriumi põhjal. Arvestades, et juba saavutatud kompromiss läheb seadusandlikus ettepanekus esitatust kaugemale ja on veel üks positiivne samm reisijate kaitse tagamisel, on komisjonil hea meel selle üle, et ainuettevõtjatele pannaks uus kohustus pakkuda oma raudteeteenuste jaoks otsepileteid.

(3) Jaemüüja enda algatusel komplekteeritud piletid

Kui piletimüüjad või reisikorraldajad komplekteerivad piletid omal algatusel ja reisijat, kes ostis ühe äritehinguga mitu ühendusreisi, ei teavitatud sellest, et tegemist ei ole otsepiletiga, peaks jaemüüja vastutus reisikatkestuse korral olema suurem.

Selle sättega tagatakse, et eri reisivõimaluste pakkumine tähendaks reisijate jaoks realistlikke ühendusreise. Komisjon kiidab heaks võimaluse, et piletimüüjad ja reisikorraldajad ei ole kohustatud müüma ainult neid tooteid, mida raudteeveo-ettevõtjad juba pakuvad.

(4) Õigus ise marsruuti muuta

Selle uue sätte kohaselt on reisijal juhul, kui raudteeveo-ettevõtja ei paku 100 minuti jooksul pärast reisi katkemist võimalust marsruuti muuta või reisi jätkata, õigus kasutada alternatiivset avalikku (raudtee- või bussi)transporti ning esialgne vedaja peab talle hüvitama alternatiivse piletiga seotud vajalikud, asjakohased ja mõistlikud kulud.

Komisjon kiidab kõnealuse õigusnormi heaks, kuna see annaks raudteeveo-ettevõtjatele täiendavaid stiimuleid, et pakkuda reisijale õigel ajal võimalusi lõppsihtkohta jõudmiseks. See säte võib parandada koostööd vedajate vahel.

(5) Piiratud liikumisvõimega isikutega seotud etteteated

Komisjon väljendab heameelt sätte üle, mille kohaselt puuetega ja piiratud liikumisvõimega isikud võivad tulevikus esitada oma abitaotlused praeguse 48 tunni asemel 24 tundi enne reisi algust. Kui liikmesriik otsustab, et kuni 30. juunini 2026 tuleb etteteated esitada 36 tunni jooksul, peaks ta teavitama komisjoni ka sellise otsuse põhjustest ja sellega seoses võetud meetmetest.

(6) Jalgrataste vedu rongis

Komisjonil peab kiiduväärseks õigusnormi, et alates 2025. aastast peavad uute veeremite hanke menetlus ja kasutuses olevate rongide suuremate hooldustöödega seotud protseduurid sisaldama jalgrataste veoks reserveeritud kohtadega seotud nõudeid. Raudteeveo-ettevõtjad peaksid pärast avalikke konsultatsioone kindlaks määrama jalgrataste veoks piisava kohtade arvu. Põhimõtteliselt peaks selliseid kohti olema vähemalt neli. Liikmesriikidel oleks võimalus taotleda jalgrataste veoks rohkem kohti (lisaks neljale). Selle sättega toetatakse keskkonnahoidlikke ja mitmeliigilisi liikumisvõimalusi. Eriti positiivne on see, et kõnealune säte oleks kohustuslik ka eranditega hõlmatud piirkondlike teenuste puhul.

(7) Kaebuste menetlemine

Komisjon kiidab heaks kaebuste menetlemise mehhanismile lisatud selgitused, sealhulgas riiklike täitevasutuste koostööd käsitleva sätte ja juhtiva asutuse määramise keerukate juhtumite puhul. Kaebuste käsitlemise mehhanismi peaks nüüd lisaks kõigile raudteeveo-ettevõtjatele kehtestama ka suurte jaamade ülemad. Komisjon on nõus välja töötama hüvitise ja tagasimakse taotlemise vormi, mida kohaldatakse kogu ELis ja mis peaks olema kättesaadav ka piiratud liikumisvõimega reisijatele.

(8) Vääramatu jõu klausel

Komisjon tegi ettepaneku kehtestada vääramatu jõu klausel, mis hõlmaks vaid äärmuslikke ilmaolusid ja suuri loodusõnnetusi. COVID-19 puhang on näidanud, et erakorraliseks asjaoluks tuleks pidada ka ulatuslikku ohtu rahvatervisele. Komisjon mõistab, et on ka muid sündmusi (nt terrorirünnakud või õiguskaitsemeetmete kohaldamine), mis võivad vabastada raudteeveo-ettevõtjad vastutusest maksta hüvitist hilinemise, ühendusreisist mahajäämise ja reisi tühistamise eest. Kavandatud vääramatu jõu klauselis on selgelt sätestatud, et vedajad vabastatakse hüvitise maksmisest (kuid see ei mõjuta reisijate muid rahalisi õigusi). Pidades silmas mitmeid kohtuasju, mis on seotud lennureisijate õigustega nn erakorraliste asjaolude ilmnemisel, kiidab komisjon heaks selgituse, et erakorralisteks asjaoludeks ei saa pidada lennuettevõtja töötajate streike ega sama taristut kasutava teise raudteeveo-ettevõtja, jaamaülema ja taristuettevõtja tehtavaid toiminguid.

(9) Erandid ja kohaldatavus

Komisjon väljendab kahetsust, et uusi õigusnorme hakatakse kohaldama pärast üldist 24-kuulist üleminekuperioodi. Hankemenetlustega seotud sätet, mis peaks aitama tagada spetsiaalsed kohad jalgratate veoks, hakatakse kohaldama pärast 48-kuulist üleminekuperioodi. Komisjon võtab siiski teadmiseks, et raudteesektori arvates on uute õigusnormidega seotud ettevalmistavate meetmete rakendamiseks vaja üleminekuperioodi.

Komisjonil on kahtlusi seoses võimalusega a) pikendada siseriiklike raudteeteenuste suhtes praegu kohaldatavate erandite kehtivust viie aasta võrra ning b) kohaldada erandeid linnasiseste, linnalähedaste ja piirkondlike piiriüleste teenuste suhtes ilma ajaliste piiranguteta. Selliste teenuste suhtes erandite tegemisest tulenevat olukorda oleks siiski võimalik leevendada järgmiselt:

– siseriiklike pikamaaraudteeteenustega seotud erandeid i) võib kohaldada ainult nende 11 liikmesriigi suhtes, kus neid praegu kohaldatakse; ii) ei või kohaldada kauem kui viis aastat pärast praeguste erandite kehtivuse lõppu ning iii) neid kohaldatakse ainult viie (majanduslikult kõige koormavama) sätte suhtes, samas kui määruse muid sätteid kohaldatakse jätkuvalt;

– linnasiseste, linnalähedaste ja piirkondlike piiriüleste teenuste suhtes kohaldatavad erandid: seadusandliku ettepaneku eesmärk oli tagada, et piiriüleste raudteeteenuste suhtes ei saaks erandit kohaldada. Seda ei ole võimalik saavutada, kuid kohustuslikke sätteid on nüüd rohkem, kui liikmesriigid otsustavad kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega sellised teenused määruse kohaldamisalast välja jätta.

Piirkondlike teenuste osas tervitab komisjon ettepanekut muuta lisatud sätted kohustuslikuks. See puudutab kõiki V peatüki sätteid, mis käsitlevad piiratud liikumisvõimega isikute kaitset ja jalgratta vedamise õigust. Kohustuslikud on ka otsepiletite ja teekonna omaalgatusliku muutmise seotud olulised sätted, kuigi liikmesriikidel oleks võimalik lükata nende kohustuslik kohaldamine edasi viie aasta võrra alates uute õigusnormide kohaldamise alguse kuupäevast.

Seni on liikmesriigid, kes otsustavad linnasisesed, linnalähedased ja piirkondlikud teenused määruse kohaldamisalast välja jätta, saanud seda teha ilma ajalise piiranguta.

4. JÄRELDUS

Komisjon leiab, et eespool loetletud uued õigusnormid suurendavad rongireisijate üldist kaitset, tagades samas asjakohase tasakaalu raudteesektori vajadustega, pidades eelkõige

silmas võimalust vabastada raudteeveo-ettevõtjad hüvitise maksmise kohustusest juhul, kui vedaja ei suuda ära hoida ega vältida nn erakorraliste asjaolude tagajärgi.

Komisjon on kompromissi vaimus valmis nõustuma lahendusega, mille kohaselt teatavad raudteeteenuste suhtes ei kohaldata määruses esitatud õigusnorme ega kavandatavaid üleminekuperioode. Komisjon nõustub nõukogu seisukohaga ja võimaldab seega Euroopa Parlamendil võtta teisel lugemisel vastu lõplik tekst. Kavandatud uued sätted aitaksid parandada praegust raudteereisijate õiguste raamistikku. Need õigusnormid peaksid looma ka uue dünaamika rongipiletite turul, eelkõige võimaldades uusi ja uuenduslikumaid pileteid kombineerida ja reisijatele pakkuda. Lisaks võivad need sätted edendada vedajate koostööd, pidades muu hulgas silmas ka reisijate uut õigust marsruuti ise muuta. Saavutatud tulemused võivad pakkuda kasulikke lahendusi ja neid tuleks arvesse võtta reisijate õigusi käsitleva õigusraamistiku käimasoleval hindamisel muude transpordiliikide puhul.