

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus kansainvälisen rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista”

KOM(2004) 143 lopullinen — 2004/0049 COD

(2005/C 221/02)

Neuvosto päätti 28. huhtikuuta 2004 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 71 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainitusta aiheesta.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 17. tammikuuta 2005. Esittelijä oli Eduardo **Chagas**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 9.–10. helmikuuta 2005 pitämässään 414. täysistunnossa (helmikuun 9. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 119 ääntä puolesta ja 1 vastaan 4:n pidättyessä äänestämästä.

1 Johdanto

1.1 Käsillä oleva ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kansainvälisen rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (jäljempänä ”matkustajaliikenteen laatudirektiivi”) on osa Euroopan komission 3. maaliskuuta 2004 hyväksymää niin kutsuttua **kolmatta rautatiepakettia**. Paketti koostuu seuraavista elementeistä:

— Yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun direktiivin 91/440/ETY muuttaminen (KOM(2004) 139 lopullinen)

— Ehdotus direktiiviksi matkustamomiehistöä koskevista turvallisuusvaatimuksista (KOM(2004) 142 lopullinen)

— Ehdotus asetukseksi rautateiden tavaraliikennepalveluja koskevien sopimusperusteisten laatuvaatimusten noudattamatta jättämisestä aiheutuvasta korvauksesta (KOM(2004) 144 lopullinen)

ja

— Komission tiedonanto Euroopan rautatiejärjestelmän yhdenmääntämisen jatkumisesta (KOM(2004) 140 lopullinen)

— Komission yksiköiden valmisteluasiakirja rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen asteittaisesta avaamisesta kilpailulle (SEC(2004) 236).

1.2 **Ensimmäinen rautatiepaketti** (niin kutsuttu infrastruktuuripaketti) tuli voimaan 15. maaliskuuta 2001, ja se oli saatettava osaksi jäsenvaltioiden lainsäädäntöä 15. maaliskuuta 2003 mennessä. Ensimmäinen rautatiepaketti sisältää seuraavat elementit:

— Direktiivin 91/440/ETY muuttaminen, muun muassa Euroopan laajuisen rautateiden rahtiliikenneverkon avaaminen kansainväliselle kilpailulle 15. maaliskuuta 2003 ja kaiken kansainvälisen tavaraliikenteen vapauttaminen 15. maaliskuuta 2008 mennessä ⁽¹⁾

— Rautatieyritysten eurooppalaisista toimiluvista annetun direktiivin soveltamisalan laajentaminen (direktiivin 95/18/EY muuttaminen) ⁽²⁾

— Rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja rautatieinfrastruktuurin käyttömaksujen perimistä sekä turvallisuustodistusten antamista koskevien säännösten yhdenmukaistaminen (direktiivin 95/19/EY korvaaminen) ⁽³⁾.

1.3 Komissio nosti lokakuussa 2003 yhteisöjen tuomioistuintuomiossa kanteen niitä jäsenvaltioita vastaan, jotka eivät olleet ilmoittaneet ensimmäisen rautatiepaketin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä. Toukokuuhun 2004 mennessä viisi jäsenvaltiota ei ollut vielä ilmoittanut paketin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöään ja kaksi jäsenvaltiota oli tehnyt niin vain joidenkin säännösten osalta.

⁽¹⁾ Direktiivi 2001/12/EY, EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1 – ETSK:n lausunto: EYVL C 209, 22.7.1999, s. 22.

⁽²⁾ Direktiivi 2001/13/EY, EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26 – ETSK:n lausunto: EYVL C 209, 22.7.1999, s. 22.

⁽³⁾ Direktiivi 2001/14/EY, EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29 – ETSK:n lausunto: EYVL C 209, 22.7.1999, s. 22.

1.4 **Toinen rautatiepaketti** julkaistiin Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä 30. huhtikuuta 2004, ja se on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä 30. huhtikuuta 2006 mennessä. Toinen rautatiepaketti sisältää seuraavat elementit:

- Direktiivin 91/440/ETY muuttaminen: rautateiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoiden vapauttaminen siirtään alkamaan 1. tammikuuta 2006 ja kotimaan rahtiliikenne, myös kabotaasi liikenne, vapautetaan 1. tammikuuta 2007 alkaen ⁽¹⁾
- Direktiivi yhteisön rautateiden turvallisuudesta ⁽²⁾
- Asetus Euroopan rautatieviraston perustamisesta ⁽³⁾
- Suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin 96/48/EY ja tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta annetun direktiivin 2001/16/EY muuttaminen ⁽⁴⁾.

1.5 Ensimmäinen ja toinen rautatiepaketti muodostavat oikeusperustan rautateiden tavaraliikenteen yhtenäismarkkinoiden luomiselle. Rautatiepakettien sisältämät toimenpiteet kattavat markkinoille pääsyn, rautatieyritysten toimilupien ja turvallisuustodistusten myöntämisen, infrastruktuurin käyttömahdollisuudet ja infrastruktuurimaksut, rautateiden turvallisuutta koskevan oikeudellisen kehityksen luomisen sekä rautatiejärjestelmän teknisen yhteentoimivuuden varmistamisen.

1.6 Kuten ETSK huomautti toisesta rautatiepaketista antamassaan lausunnossa ⁽⁵⁾, edellä mainittu ensimmäisen ja toisen rautatiepaketin perusteella luotava oikeudellinen kehys vaatii alan täydellistä uudelleenorganisointia sekä uusien viranomaisten perustamista ja uusien toimivaltuuksien jakamista.

1.7 Käsillä olevassa ehdotuksessa komissio esittää kansainvälisen rautatieliikenteen matkustajien suojelua lainsäädännön keinoin samalla tavalla kuin lentomatkustajia suojellaan jo nyt. Ylivarausten tai myöhästymisten sattuessa lentomatkustajien oikeudet on turvattu tällä hetkellä paremmin kuin rautatieliikenteen matkustajien.

2 Komission ehdotus

2.1 Vastuu ja korvaukset

2.1.1 Ehdotetussa asetuksessa säädetään, millä tavalla rautatieliikenteen harjoittajat ovat vastuussa matkustajan kuolemasta tai loukkaantumisesta tai matkatavaran vahingoittumisesta tai katoamisesta.

⁽¹⁾ Direktiivi 2004/51/EY, EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164 – ETSK:n lausunto: EUVL C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽²⁾ Direktiivi 2004/49/EY, EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44 – ETSK:n lausunto: EUVL C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ Direktiivi 2004/881/EY, EUVL L 164, 30.4.2004, s. 1 – ETSK:n lausunto: EUVL C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽⁴⁾ Direktiivi 2004/50/EY, EUVL L 164, 30.4.2004, s. 114 – ETSK:n lausunto: EUVL C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽⁵⁾ EUVL C 61, 14.3.2003, s. 131.

2.1.2 Lisäksi siinä määritetään myöhästymisistä maksettavat vähimmäiskorvaukset (liite III). Kyseiset maksut eivät vaikuta matkustajan oikeuteen saada kuljetuspalveluita.

LIITE III

Liikennepalvelun laji	Liikennepalvelun kesto	50 prosentin korvaus, kun kyseessä on	100 prosentin korvaus, kun kyseessä on
Kansainväliset matkat, joissa (osittain) käytetään säännöllisiä suurnopeusliikennepalveluja	Enintään 2 tuntia	30–60 minuutin myöhästyminen	yli 60 minuutin myöhästyminen
	Yli 2 tuntia	60–120 minuutin myöhästyminen	yli 120 minuutin myöhästyminen
Kansainväliset matkat, joissa käytetään muita säännöllisiä liikennepalveluja kuin suurnopeusliikennepalveluja	Enintään 4 tuntia	60–120 minuutin myöhästyminen	yli 120 minuutin myöhästyminen
	Yli 4 tuntia	120–240 minuutin myöhästyminen	yli 240 minuutin myöhästyminen

2.1.3 Ehdotetussa asetuksessa säädetään kattavasti niiden matkustajien oikeuksista, jotka menettävät junayhteyden tai joiden junavuoro peruutetaan, sekä matkustajien kohtelusta siinä tapauksessa että juna on myöhässä tai he menettävät junayhteyden.

2.2 Matkustajille annettavat tiedot ja lippujen saatavuus

2.2.1 Liitteessä I määritetään vähimmäistiedoista, jotka rautatieliikenteen harjoittajan on annettava ennen matkaa, matkan aikana ja matkan jälkeen. Liitteessä II määritetään lipussa esitettävät vähimmäistiedot.

2.2.2 Rautatieliikenteen harjoittajan on myytävä lippuja ja/ tai suoria lippuja päärautatieasemien välisiä matkoja sekä rautatieasemaa ympäröivällä alueella sijaitseville rautatieasemille suuntautuvia matkoja varten. Rautatieliikenteen harjoittajien on tehtävä yhteistyötä tätä tarkoitusta varten ja allekirjoitettava yhteistyösopimuksia, jotka mahdollistavat suorien lippujen myynnin. Tällaisia lippuja on toimitettava matkustajille lippumyymälöiden, lippuautomaattien, puhelimen tai Internetin välityksellä. Jos lippumyymälät ovat suljettuina tai lippuautomaatit epäkunnossa, kansainvälisten matkojen lippuja on voitava ostaa junassa. Järjestelmän toimittajan on varmistettava, että tiedottamista ja lippujen myyntiä koskevat toiminnot ovat avoimia kaikille rautatieliikenteen harjoittajille.

2.2.3 Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava yleisölle suunnitelmistaan lakkauttaa kansainvälisiä palveluita.

2.3 Liikuntarajoitteiset matkustajat

2.3.1 Ehdotetussa asetuksessa säädetään liikuntarajoitteisten henkilöiden avustamisesta asemilla ja junissa myös silloin, kun he nousevat junaan, ovat junassa tai poistuvat junasta. Avun tarpeesta on ilmoitettava 24 tuntia etukäteen.

2.4 Liikennepalveluja koskevat laatuvaatimukset ja valitustentekomenettelyt

2.4.1 Rautatieliikenteen harjoittajien on asetettava liikennepalveluja koskevat laatuvaatimukset (määritellään liitteessä IV) ja otettava käyttöön laadunhallintajärjestelmä. Niiden on julkaistava kertomus liikennepalvelujensa laadun tasosta vuosikertomuksensa yhteydessä.

2.4.2 Lisäksi on perustettava valitusten käsittelymenettely. Menettelyn mukaan valitukseen on vastattava valittajan käyttämällä kielellä. Valitus voidaan esittää niiden jäsenvaltioiden kielillä, joiden alueella rajat ylittävä junamatka on tehty. Valitus voidaan kuitenkin aina tehdä englanniksi, ranskaksi tai saksaksi. Tämä pätee myös valituksiin, jotka tehdään henkilökohtaisesti lippumyymälässä.

3 Ehdotuksen arviointi

3.1 Perushuomiot

3.1.1 Komission ehdotuksessa käsitellään samaan aikaan kahta aihealuetta. Ehdotukset, jotka koskevat liikenteenharjoittajan vastuuta, myöhästymisistä, peruutuksista tai kuljetettavan tavaran katoamisesta tai vahingoittumisesta maksettavia korvauksia sekä liikuntarajoitteisten henkilöiden avustamista, kattavat pääpiirteittäin samat alueet kuin asetus matkustajille heidän lennolle pääsytään epäamisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavasta korvauksesta ja avusta⁽¹⁾. Käsitellään olevan ehdotuksen aiheena ovat matkustajien oikeudet toisella liikennealalla eli rautateillä.

3.1.2 Toinen ehdotuksessa käsiteltävä aihealue kattaa joukon erillisiä asioita. Ne vaativat liikenteenharjoittajia tekemään yhteistyötä sen varmistamiseksi, että matkustajat saavat tietoa aikatauluista ja hinnoista ja että käytössä on kilpailukyinen järjestelmä, joka mahdollistaa lippujen ostamisen samasta palvelupisteestä. Järjestelmän on katettava päärautatieasemien väliset yhteydet sekä yhteydet lähintä päärautatieasemaa ympäröivälle alueelle. Ehdotus liittyy läheisesti direktiivin 91/440/ETY muuttamista koskevaan ehdotukseen sekä rauta-

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 261/2004, annettu 11. päivänä helmikuuta 2004, matkustajille heidän lennolle pääsytään epäamisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta.

teiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen avaamiseen kilpailulle.

3.1.3 Aikataulu- ja hintatietoja sekä lippujen kirjoittamista (harvoina poikkeuksina mm. Thalys ja Eurostar) koskevat standardit toteutuvat jo nykyisessä järjestelmässä, jossa rautateiden kansainvälistä matkustajaliikennettä harjoitetaan rautateiden liikenteenharjoittajien tai kansainvälisten ryhmittymien solmimien yhteistyösopimusten puitteissa. Kyseiset säännökset on säilytettävä rautatieyritysten keskinäiseen kilpailuun perustuvan järjestelmän puitteissa ja niitä on parannettava asetuksella tai muun lainsäädännön keinoin.

3.2 Soveltamisala

3.2.1 Ehdotus koskee rautateiden kansainvälistä matkustajaliikennettä. Säännöksiä sovelletaan kuitenkin myös yhteyksiin päärautatieasemalta sitä ympäröivälle alueelle.

3.2.2 ETSK huomauttaa, että liittymäyhteydet saattavat kuulua julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten piiriin.

3.2.3 "Rautatieyrityksen" määritelmä (2 artiklan 1 kohta) rajoittaa kuitenkin asetuksen soveltamisalaa. Rautatieyrityksellä tarkoitetaan ainoastaan sellaista yritystä, joka harjoittaa rautateiden matkustajaliikennettä päätoimenaan. Tämän voi tulkita siten, että myös tavaraliikennettä harjoittavat yritykset jäävät asetuksen säännösten soveltamisalan ulkopuolelle, mikä ei ole hyväksyttävää.

3.3 Vastuu ja korvaukset

3.3.1 ETSK kannattaa periaatetta, jonka mukaan unioni antaa säädöksiä korvausten maksamisesta matkustajille, jos heille tarjotut palvelut eivät ole asianmukaisia, sekä rautatieliikenteen harjoittajien vastuusta.

3.3.2 On kuitenkin tärkeää varmistaa, että sitova lainsäädäntö kohtelee kilpailevia liikenteenharjoittajia tasapuolisesti.

3.3.3 On huomiota herättävää, että kansainvälisen rautatieliikenteen matkustajille aletaan maksaa korvauksia lyhyemmän viivästymisen perusteella kuin lentomatkustajille siitä huolimatta, että koska kyseessä on maaliikenne, rautatieliikenteen matka-ajat ovat pidempiä kuin lentoliikenteessä ja myös liikennehäiriöiden riski on siten suurempi. Lentomatkustajille aletaan esimerkiksi maksaa hyvityksiä lipun hinnasta vasta siinä tapauksessa, että lento viivästyy vähintään viisi tuntia.

3.3.4 Jos juna on myöhässä, matkustajille on tarjottava ilmaisia aterioita ja virvokkeita kohtuullisessa suhteessa odotusaikaan. Lentoliikenteen tapauksessa kohtuullinen odotusaika on kaksi tuntia tai enemmän.

3.3.5 Lennon peruuntumisesta ei tarvitse maksaa korvauksia, jos peruutuksen syynä ovat ”poikkeukselliset olosuhteet”. Korvausvelvollisuudesta ei voi kuitenkaan vapautua samalla perusteella rautateiden matkustajaliikenteessä.

3.3.6 Toisin kuin rautatieliikennettä koskevassa asetuksessa lentoliikennettä koskevassa asetuksessa ei säädetä myöskään myöhästymisestä tai peruuttamisesta aiheutuvista välillisistä vahingoista maksettavista korvauksista. Lisäksi ehdotetussa asetuksessa ei määritetä enimmäismäärää välillisistä vahingoista maksettaville korvauksille.

3.3.7 Korvausvastuun rajat on asetettu eri tasolle käsimatkatavaran ja muun matkatavaran osalta: käsimatkatavarasta maksettava enimmäiskorvaus on 1 800 euroa ja muusta matkatavara- osasta maksettava enimmäiskorvaus 1 300 euroa. Peruste- luosasta käy ilmi, että komission ehdottamat korvaussummat perustuvat kahteen erilliseen mutta toisiinsa verrattavissa olevaan sopimukseen (rautatieliikenteen osalta CIV-säännöksiin ja lentoliikenteen osalta Montrealin yleissopimukseen). Matkus- tajan näkökulmasta tällaista eroa on vaikea ymmärtää.

3.3.8 Ehdotettu asetus sisältää erilaisia säännöksiä liikenteen- harjoittajan asiakasvastuusta sen mukaan, onko vahingon syynä liikkeenharjoittajan tuottamus vai ei. Liikenteenharjoittaja on siten vastuussa käsimatkatavaran katoamisesta tai vahingoittu- misesta vain siinä tapauksessa, että se on myös aiheuttanut vahingon. Toisissa tapauksissa liikenteenharjoittaja on vastuussa vahingosta riippumatta siitä, onko se vahingon aiheuttaja.

3.3.9 Liikenteenharjoittaja ei ole vastuussa myöhästymisestä, jos se johtuu poikkeuksellisista sääoloista, luonnonkatastrofista tai sota- tai terroritoimista. Sen sijaan liikenteenharjoittaja on vastuussa kaikista muista syistä johtuvista myöhästymisistä riip- pumatta siitä, onko se niihin syyllinen.

3.3.10 ETSK kannattaa yleisesti ottaen periaatetta, jonka mu- kaan liikenteenharjoittaja on kaikilla liikennesektoreilla vastuussa myöhästymisistä riippumatta siitä, onko se niihin syyllinen. Kyseessä ei ole niinkään vahinkojen korvaaminen kaikkein suppeimmassa mielessä vaan pikemminkin korvaus siitä, että palveluita ei ole saatu ollenkaan. Kuluttajan tai asiak- kaan näkökulmasta on yhdentekevää, onko liikenteenharjoittaja syyllinen tilanteeseen vai ei. Komission ehdottamat rajoitukset ovat asianmukaisia.

3.3.11 Ehdotetusta asetuksesta ei käy selvästi ilmi, että junan myöhästyessä matkustaja voi peruuttaa matkansa ja saada täyden hyvityksen lipun hinnasta. Erityisesti liikematkan ollessa kyseessä myöhästymisen voi tehdä koko matkan turhaksi.

3.4 Avunanto liikuntarajoitteisille henkilöille ja muille matkustajille

3.4.1 Komitea suhtautuu myönteisesti liikuntarajoitteisten henkilöiden avustamista koskeviin säännöksiin.

3.4.2 Rautatieliikenteen harjoittajien tulisi varmistaa, että niiden antama tieto on kaikkien matkustajien — myös 2 artiklan 21 kohdassa määriteltyjen liikuntarajoitteisten henki- löiden — helposti saatavilla huolehtimalla siitä, että luukut ja tiedotuspisteet on asetettu sopivalle korkeudelle ja että teksteissä käytetään riittävän suurta kirjainkokoja ja ne ovat hel- posti luettavia.

3.5 Matkustajille tiedottaminen ja lippuja koskevat tiedot

3.5.1 ETSK on tyytyväinen säännöksiin, jotka koskevat matkustajille ennen matkaa, matkan aikana ja matkan jälkeen annettavia tietoja (liite I). Puutteellinen tiedottaminen ennen matkaa ja matkan aikana aiheuttaa asiakkaille huomattavasti harmia erityisesti silloin, kun juna on myöhässä.

3.5.2 Lipussa esitettäviin vähimmäistietoihin (liite II) tulisi lisätä tieto siitä, voidaanko lippu lunastaa takaisin ja milloin se on mahdollista. Koska käytössä on toisistaan suuresti poik- keavia varausjärjestelmiä, asia on usein epäselvä matkustajalle.

3.5.3 Asetuksessa säädetään seuraavaa (3, 5 ja 6 artikla):

— Rautatieliikenteen harjoittajien ja/tai matkanjärjestäjien on tiedotettava muun muassa matka-ajoista, hinnoista ja polku- pyörien kuljetusmahdollisuudesta. Tiedot on annettava myös muiden rautatieyritysten tarjoamista palveluista, ja niiden on oltava saatavilla kaikkien myyntijärjestelmien kautta (lippumyymälät, puhelinmyynti, Internet tai muut mahdolliset tulevat myyntijärjestelmät).

— Liikenteenharjoittajien on tehtävä yhteistyötä tarjotakseen matkustajille suoria lippuja kaikkien myyntijärjestelmien kautta.

3.5.4 ETSK kannattaa periaatteessa sitä, että matkustajille tarjotaan yhteen palvelupisteeseen perustuva varaus- ja tietojär- jestelmä kaikkea rautatieliikennettä ja siihen liittyviä palveluita varten.

3.5.5 Komitea kiinnittää kuitenkin huomiota rautateitse matkustamisen erityispiirteisiin:

— Riippuvuus rautatieverkosta sekä pitkän matkan kansainvä- lisen liikenteen, pitkän matkan kotimaan liikenteen ja paikallisliikenteen keskinäinen riippuvuus. Tämä koskee myös julkisen liikenteen reittejä, joihin liittyy muita sopi- muspohjaisia velvoitteita.

— Liput voi varata lyhyellä varoitusajalla (spontaanit matkat), junaan voi nousta reitin varrella ja useissa tapauksissa paikkaa ei tarvitse varata.

— Liput voidaan siirtää henkilöltä toiselle.

3.5.6 Suoraan sovellettavassa asetuksessa ei voida ottaa asianmukaisesti huomioon monimutkaista tilannetta, joka syntyy kun rautateiden kansainväliset matkustajaliikennepalvelut ja alueelliset rautatiepalvelut yhdistetään verkoksi, jonka sisällä on myös yhdistettävä kilpailevien vuoroliikenteen harjoittajien tarjoamat palvelut. Esimerkiksi ehdotuksen piiriin kuuluvien rautatieasemien (päärautatieasemien ja niitä ympäröivillä alueilla sijaitsevien asemien) määrä on huomattava.

3.5.7 Komitea korostaa, että tällaiset rautateiden kansainvälisiä matkustajaliikennepalveluja koskevat standardit ovat jo nyt suurelta osin voimassa. Asiaa koskevat säännökset on säilytettävä rautatieyritysten keskinäiseen kilpailuun perustuvan järjestelmän puitteissa ja niitä on parannettava asianmukaisella lainsäädännöllä.

3.6 Asetuksen työllisyysvaikutukset

3.6.1 Ehdotetun asetuksen 21 artiklassa todetaan, että rautatieyritys on vastuussa henkilöstöstään. Toisaalta korvausvaatimusten kokonaismäärä käsittelevässä 22 artiklassa mainitaan mahdollisuus nostaa korvauskanne myös henkilöstöä vastaan. Onkin tehtävä täysin selväksi, että matkustajat tai muut kolmannet osapuolet eivät voi osoittaa korvausvaatimuksia henkilöstölle vaan vastuu on aina työnantajalla.

3.6.2 Myöhästymisistä maksettavat suuret korvaukset eivät saa johtaa siihen, että rautatieyritykset ovat korvausvaatimukset välttääkseen valmiit hyväksymään aiempaa suurempia turvallisuusriskejä. Rautatieyritykset eivät myöskään saa lisätä henkilöstönsä työpaineita kohtuuttomasti sillä seurauksella, että työ-, ajo- ja lepoaikoja koskevia säädöksiä saatetaan jättää noudattamatta. Lisäksi on varmistettava, että laatuvaatimuksia täyttämässä on riittävästi hyvin koulutettua henkilökuntaa.

3.6.3 Liitteen IV sisältämien, liikennepalvelujen laatua koskevien vähimmäisvaatimusten on siten katettava myös asianomaisen henkilökunnan osaaminen. Tämä ei koske pelkästään junahenkilökuntaa vaan myös asemilla työskentelevää henkilöstöä ja valitusten käsittelijöitä.

4 Päätelmät

4.1 ETSK suhtautuu myönteisesti ehdotukseen asetukseksi kansainvälisen rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista. Sen ansiosta ainoastaan lentomatkustukseen tällä hetkellä sovellettavat kuluttajansuojasäännökset ulotetaan koskemaan myös rautatieliikennettä.

4.2 ETSK vastustaa kuitenkin kilpailevien liikennemuotojen epätasapuolista kohtelua. Rautatiealalla sovellettavat säännökset eivät saa olla lentoliikenteessä sovellettavia säännöksiä tiukempia.

4.3 ETSK:n mielestä asetuksessa olisi parantamisen varaa niiden yksittäisten säännösten osalta, jotka koskevat vastuuta välillisistä vahingoista, korvausvastuun enimmäismäärän asettamista sekä korvausvastuusta vapautumista junavuorojen peruuttamisten yhteydessä.

4.4 ETSK kannattaa periaatteessa lipun hinnan palauttamista, jos palvelua ei tarjota ollenkaan tai jos se tarjotaan puutteellisesti riippumatta siitä, onko liikenteenharjoittaja syyllinen asiaan, kunhan samaa käytäntöä sovelletaan kaikkiin liikennemuotoihin.

4.5 ETSK kannattaa yhteen palvelupisteeseen perustuvaa varaus- ja tietojärjestelmää, joka takaa matkustajille tarjottavien palveluiden hyvän laadun. Komitea suhtautuu kuitenkin varuksellisesti siihen, että asiaa käsitellään samassa asetuksessa kuin vastuu- ja korvauskysymyksiä.

4.6 ETSK huomauttaa, että on erittäin vaikeaa perustaa yhteen palvelupisteeseen pohjautuva varaus- ja tietojärjestelmä yhteenliitetystä verkossa, jossa toimii kansainvälisten, kansallisten, alueellisten ja julkisten liikennepalveluiden tarjoajia ja jossa lisäksi vuoroliikenteen harjoittajat kilpailevat keskenään, varsinkin jos kyseisen järjestelmän on oltava kaikkien myyntijärjestelmien käytettävissä.

4.7 Komitea tähdentää, että rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen vapauttamista koskevan direktiivin 91/440/ETY tarkistuksen yhteydessä olisi harkittava säädösten laatimista myös matkustajille annettavista tiedoista ja lippujen kirjoittamisesta rautateiden kansainvälisessä liikenteessä.

Bryssel 9. helmikuuta 2005

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Anne-Marie SIGMUND