

U 63/2017 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (rättigheter och skyldigheter för tågresenärer)

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 27 september 2017 till Europaparlamentets och rådets förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (omarbetning) samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 9 november 2017

Justitieminister Antti Häkkänen

Lagstiftningsråd Katri Kummoinen

JUSTITIEMINISTERIET

PROMEMORIA
3.11.2017

EU/2017/1479

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM RÄTTIGHETER OCH SKYLDIGHETER FÖR TÅGRESENÄRER

1 Förslagets bakgrund och syfte

Europeiska kommissionen lade den 27 september 2017 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (omarbetning; COM(2017) 548 final). Om förslaget antas upphävs den gällande Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007. Förslaget syftar till att skapa en lämplig balans mellan att stärka tågresenärernas rättigheter och minska skyldigheterna för järnvägsföretag och andra aktörer.

2 Det huvudsakliga innehållet i de föreslagna ändringarna

Allmänt

Syftet med förslaget är att uppdatera lagstiftningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer så att den motsvarar förändringarna i omvärlden och unionslagstiftningen när järnvägsmarknaden har öppnats för konkurrens.

Förslaget innehåller ett antal förslag till ändringar av den gällande förordningen. De viktigaste av dem gäller begränsning av möjligheterna till undantag från tillämpningsområdet och stärkande av rättigheterna för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Tillämpningsområde

Kommissionen föreslår att medlemsstaternas rätt att bevilja dispens från tillämpningen av förordningen i fråga om nationell fjärrtrafik ska avskaffas före år 2020. För trafiktjänster som tillhandahålls utanför EU får medlemsstaterna enligt förslaget bevilja dispens endast om de kan bevisa att resenärerna skyddas på lämpligt sätt på deras territorium. Kommissionen föreslår dessutom att förordningen ska tillämpas fullt ut på stads-, förorts- och regiontrafik om tjänsterna är gränsöverskridande (artikel 2.1 och 2.2).

Trots eventuella undantag i fråga om tillämpningsområdet ska på persontrafiktjänster på järnvägarna ändå tillämpas bestämmelserna i artikel 5 (icke-diskriminerande villkor i transportavtal), artikel 10 (tillgång till biljetter, direktbiljetter och bokningar) och artikel 11 (skadeståndsansvar för resenärer och resgods) samt bestämmelserna i kapitel V om skydd av personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. (Artikel 2.3)

Icke-diskriminering

Förslaget innehåller en ny bestämmelse om icke-diskriminering. Enligt artikel 5 ska järnvägsföretag och biljettutfärdare erbjuda biljetter utan diskriminering på grundval av slutkundens nationalitet eller hemvist, eller etableringsort för järnvägsföretaget eller biljettutfärdaren. Diskrimineringsförbudet påverkar dock inte prissättning på sociala grunder.

Bättre tillgång till information för resenärer

Det föreslås att resenärernas möjligheter att få reseinformation ska förbättras. Enligt förslaget ska både järnvägsföretag och biljettutfärdare under resan, inbegripet vid anslutningsstationer, lämna resenären den information som avses i del II av bilaga II. För att järnvägsföretag och biljettutfärdare på ett korrekt sätt ska kunna uppfylla sin informationsskyldighet föreslås en ny bestämmelse enligt vilken stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare ska göra realtidsinformation om tåg tillgänglig för järnvägsföretag och biljettutfärdare på ett icke-diskriminerande sätt. (Artikel 9.2 och 9.4)

Målet är också att förbättra resenärernas möjligheter att få information om de rättigheter och skyldigheter som de har enligt förordningen. Liksom för närvarande gäller informationsskyldigheten enligt den föreslagna artikel 30.1 järnvägsföretag, stationsförvaltare och researrangörer. Ett nytt inslag är att informationsskyldigheten nu också gäller biljettutfärdare och att biljetterna ska förse med ett meddelande om var information om resenärs rättigheter och skyldigheter kan hämtas i händelse av inställd tågavgång, utebliven anslutning eller stor försening.

Ändringar som gäller direktbiljetter

Förslaget syftar till att resenärerna ska få bättre information om direktbiljetter. Med direktbiljett avses enligt artikel 3.8 en biljett eller biljetter som representerar ett enda transportavtal som har ingåtts för att genomföra på varandra följande järnvägstjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag.

I förslaget ingår en ny bestämmelse som föreskriver att järnvägsföretag och biljettutfärdare ska göra sitt yttersta för att erbjuda direktbiljetter, inbegripet för resor över gränser och med fler än ett järnvägsföretag (artikel 10.1). Om en resenär får separata biljetter för en enda resa som omfattar på varandra följande järnvägstjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag, ska resenärens rättigheter till information, assistans, service och ersättning motsvara de rättigheter som gäller för en resenär med direktbiljett, såvida inte resenären informeras skriftligen om något annat. Den information som ges till resenären ska särskilt ange att om resenären missar en anslutning har han eller hon inte rätt till assistans eller ersättning på grundval av resans totala längd. (Artikel 10.6)

Ombokning och förseningsersättningar

Det föreslås att bestämmelserna om ombokning ska preciseras. Enligt artikel 16.2 får en ombokad resa trafikerar av vilket järnvägsföretag som helst, och ombokningen får omfatta användning av transport även i högre klass och alternativa transportsätt förutsatt att inga ytterligare kostnader uppstår för resenären. När ombokningen görs så att ett alternativt transportsätt används ska restiden dock motsvara den ursprungliga restiden. Resenärer får inte heller nedgraderas till en lägre klass om det inte är det enda tillgängliga ombokningsalternativet.

Enligt artikel 17.6 ska ett järnvägsföretag inte längre vara skyldigt att betala förseningsersättning enligt förordningen om det kan bevisa att förseningen har orsakats av svåra väderförhållanden eller större naturolyckor som äventyrar den säkra driften av tjänsten och att förseningen inte kunde ha förutsetts eller förhindrats även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

Dessutom föreslås det att bestämmelserna om förseningsersättningar preciseras i fråga om resenärer som har ett periodkort eller abonnemang. Om förseningar på mindre än 60 minuter inträffar upprepade gånger under periodkortets eller abonnemangets giltighetstid ska förseningarna räknas kumulativt, och resenärer ska få ersättning i enlighet med järnvägsföretagets ersättningsbestämmelser. (Artikel 17.2)

Stärkande av rättigheterna för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Förslaget syftar till att uppfylla de skyldigheter som Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning medför samt till att förbättra och precisera de rättigheter för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet som ingår i den gällande förordningen. Av betydelse med tanke på förslaget är särskilt bestämmelserna i artiklarna 8, 9, 11, 13 och 20 i konventionen.

I förslaget uppdateras definitionen av personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet så att deras jämlikhet med andra resenärer betonas (artikel 3.16). Dessutom åläggs aktörerna att uppfylla olika informationsskyldigheter enligt förordningen så att informationen är tillgänglig för personer med funktionshinder i ett tillgängligt format i enlighet med kraven i det kommande tillgänglighetsdirektivet (förslaget till direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar vad gäller tillgänglighetskrav för produkter och tjänster). Information som ska ges i ett tillgängligt format inkluderar reseinformation som ges på förhand och under resan (artikel 9.3), information om att en trafiktjänst upphör (artikel 8), information om betydande störningar och förseningar (artikel 18.6), information om den fysiska tillgängligheten på stationer (artikel 21.1), information om närbelägna stationer där assistans tillhandahålls (artikel 22.3) samt information om resenärens allmänna rättigheter och skyldigheter enligt förordningen (artikel 30.2).

Förslaget stöder sig också tydligare än tidigare på principen om icke-diskriminering och innebär en skärpning av skyldigheten till assistans på stationer och ombord på tågen (artikel 1 f) samt uppmanar till att vid ombokningar ägna särskild uppmärksamhet åt kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls personer med funktionshinder och äldre personer (artikel 16.3). Assistans ska alltid vara tillgänglig ombord på tåg och på stationer (artiklarna 22.4 och 23.4), men resenärens skyldighet att meddela om assistansbehovet 48 timmar i förväg kvarstår (artikel 24 a). Om avgångsstationen är obemannad eller om det inte finns någon tillgänglig biljettautomat på den ska personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet tillåtas att köpa biljetter ombord på tåget utan extra kostnad (artikel 10.5).

I förslaget preciseras dessutom kraven avseende de regler som järnvägsföretag och stationsförvaltare ska ha om rätten till transport för personer med funktionshinder så att dessa regler även ska tillåta transport av personliga assistenter och assistanshundar (artikel 20.1). I förslaget ges dessutom rätt till ersättning för förlust av eller skada på assistanshundar och förfarandena för ersättning av hjälpmedel eller hundar preciseras (artikel 25).

Förslaget innebär också krav på järnvägsföretag och stationsförvaltare att utbilda och fortbilda sin personal i fråga om medvetenhet om funktionshinder, dvs. hur man ska identifiera och tillgodose behoven hos personer med funktionshinder. Utbildningsskyldigheten gäller förutom personer som ger direkt assistans till personer med funktionshinder även all befintlig och ny personal (artikel 26).

Utarbetande av beredskapsplan

Förslaget innehåller nya bestämmelser om stationsförvaltarens skyldighet att utarbeta en beredskapsplan om stationen hanterar minst 10 000 resenärer per dag i genomsnitt under ett år. Beredskapsplanens syfte är att samordna stationsdriften, järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren som förberedelse för allvarliga avbrott och stora förseningar som leder till att ett betydande antal resenärer blir strandsatta på stationen. Planen ska säkerställa att resenärerna får behövlig information och assistans. Även denna information ska ges på det sätt som anges i tillgänglighetsdirektivet. Stationsförvaltaren ska på begäran av det nationella tillsynsorganet

eller någon annan myndighet som utses av en medlemsstat göra planen och eventuella ändringar av den tillgänglig för organet eller myndigheten. (Artikel 18.6)

Stationsförvaltare vid mindre järnvägsstationer ska enligt förslaget inte vara skyldiga att utarbeta en beredskapsplan, utan de ska i stället göra alla rimliga ansträngningar för att ombesörja samordning avseende stationsanvändare och för att assistera och informera strandsatta resenärer i ovannämnda situationer.

Klagomålsförfaranden

Förslaget innehåller mer detaljerade bestämmelser än den gällande förordningen om såväl tjänsteleverantörers interna klagomålsförfaranden som om klagomål som framförs av resenärer till de nationella tillsynsmyndigheterna eller andra organ som medlemsstaterna utsett.

Vad gäller interna klagomålsförfaranden är ett nytt inslag enligt artikel 28.1 att såväl järnvägsföretag som biljettutfärdare, stationsförvaltare för större stationer och infrastrukturförvaltare ska inrätta ett system för att hantera klagomål i samband med de rättigheter och skyldigheter som anges i förordningen inom sitt respektive ansvarsområde. Enligt punkt 2 i samma artikel ska klagomål framföras till dessa aktörer inom sex månader efter det att den incident som klagomålet gäller inträffade. Aktörerna förutsätts också i två år bevara de incidentdata som är nödvändiga för bedömning av klagomålet.

Enligt artikel 33.1 får resenärerna framföra klagomål till den nationella tillsynsmyndigheten först efter att de i enlighet med de bestämmelser som avses ovan har framfört klagomål till tjänsteleverantören. Bestämmelsen begränsar dock inte konsumentens rätt att ansöka om alternativ tvistlösning enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/11/EU. Den nationella tillsynsmyndigheten ska informera klagande om deras rätt att inge klagomål till organ för alternativ tvistlösning.

Enligt artikel 33.2 får resenärer vända sig till den nationella tillsynsmyndigheten, eller till något annat organ som utsetts av en medlemsstat, med klagomål om påstådda överträdelser av förordningen. Om organet är ett organ för alternativ tvistlösning i den mening som avses i direktiv 2013/11/EU ska de behandlingstider som fastställs i det direktivet tillämpas. I annat fall tillämpas de tidsfrister som ingår i förslaget.

I förslaget preciseras också vilken medlemsstats nationella tillsynsmyndighet som ska hantera resenärers klagomål (artikel 33.3 och 33.4). Undantag från dessa bestämmelser kan dock göras om det av motiverade skäl är i resenärens intresse (artikel 33.6).

Bemyndiganden

Kommissionen ges befogenhet att uppdatera bilagorna I—III i förordningen i syfte att ta hänsyn till de ändringar av de enhetliga rättsreglerna (CIV, bihang till Cotif om internationell transport av resande på järnväg) som gjorts i fördraget om internationell järnvägstrafik (Cotif) och teknisk utveckling på detta område (artikel 36). Artikel 37 innehåller närmare bestämmelser om antagande av delegerade akter.

3 Befogenhetsgrund och förhållande till subsidiaritetsprincipen

Den rättsliga grunden för förordningen är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Enligt kommissionen skapar den splittrade tillämpningen och det splittrade genomförandet av förordningen rättsosäkerhet, försvagar resenärernas rättigheter och påverkar konkurrensen mellan järnvägsföretagen. Endast samordnade EU-insatser kan lösa dessa problem.

4 Förslagets konsekvenser

4.1 Kommissionens konsekvensbedömning

Till förslaget hör en konsekvensbedömning (SWD(2017) 318 final) och en sammanfattning av den (SWD(2017) 317 final).

Kommissionen har ställt upp två centrala mål för revideringen av lagstiftningen. Dessa är att främja jämlika och förstärkta rättigheter för järnvägsanvändare i EU samt att förbättra järnvägssektorns konkurrenskraft utan att detta negativt påverkar resenärernas rättigheter.

I konsekvensbedömningen har kommissionen bedömt följande tre alternativ vad gäller den viktigaste frågan, dvs. dispens från tillämpningen av förordningen:

- enligt alternativ A tas möjligheterna till dispens för nationell fjärrpersontrafik bort före 2020 och begränsas dispenserna i de avtal som medlemsstaterna ingått med tredjeländer;
- alternativ B omfattar såväl åtgärderna i alternativ A som ett borttagande av möjligheterna till dispens för gränsöverskridande stads-, förorts- och regionaltrafik inom EU;
- alternativ C omfattar såväl åtgärderna i alternativ B som ett borttagande av dispenserna för stads-, förorts- och regionaltrafik inom medlemsstaterna.

Kommissionen har i sin konsekvensbedömning kommit fram till att alternativ B uppfyller målen bäst och på det mest balanserade sättet. Detta alternativ leder till en mer enhetlig tillämpning av dispenser i EU:s medlemsstater, i och med att alla dispenser för fjärrpersontrafik och gränsöverskridande stads-, förorts- och regionaltrafik inom EU tas bort och medlemsstaterna i tillräcklig utsträckning ska trygga resenärernas rättigheter genom nationell lagstiftning även vid järnvägstransporter mellan EU:s medlemsstater och tredjeländer som sker på en medlemsstats territorium. Enligt kommissionen säkerställer alternativet att alla resenärer inom EU:s medlemsstater åtnjuter samma skydd och rättssäkerhet.

Om den föreslagna regleringen enligt alternativ B blir verklighet ökar järnvägsföretagens kostnader med knappt fem procent under de kommande 15 åren jämfört med att nuläget fortsätter. Över 80 procent av järnvägsföretagens kostnadsökningar föranleds av att företagen på grund av de begränsade dispensmöjligheterna i fortsättningen är skyldiga att ersätta resenärerna för en betydligt större andel av försenade tågresor. Att undantag från ersättningsskyldigheten på grund av force majeure inkluderas i regleringen om förseningsersättningar gör dock att cirka 17 procent av ersättningsanspråken faller utanför järnvägsföretagens ersättningsansvar. Resten av kostnadsökningarna, dvs. cirka 20 procent, beror på skyldigheten att tillhandahålla assistans i enlighet med tillgänglighetskraven samt på kostnader i samband med information och utbildning.

Enligt konsekvensbedömningen har den föreslagna regleringen endast små konsekvenser för små och medelstora järnvägsföretag, som i första hand sköter sådan stads-, förorts- och regionaltrafik som inte omfattas av regleringen. Förslaget har inte heller några betydande budgetkonsekvenser för medlemsstaternas myndigheter, även om antalet klagomål kan öka i viss mån, särskilt i de medlemsstater där man tvingas begränsa dispenserna för fjärrpersontrafiken.

4.2 Konsekvenser för Finlands lagstiftning

Merparten av bestämmelserna i förordningen om järnvägars ansvar är direkt tillämplig lagstiftning. Bestämmelser om undantag i Finland från tillämpningsområdet för förordningen om järnvägars ansvar finns i 8 a § i järnvägstransportlagen (1119/2000). Förordningen om järnvägars ansvar tillämpas enligt 2 mom. i nämnda paragraf inte inom järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland. I lagen föreskrivs dessutom att artikel 10 om reseinformationssystem och bokningssystem, artikel 17 om ersättning av biljettpriset och artikel 18.2 a och 18.2 b om skyldigheten att tillhandahålla måltider och inkvartering i förordningen om järnvägars ansvar inte tillämpas inom regionalstågtrafiken på de banavsnitt som räknas upp i lagen. Finland har inte utnyttjat möjligheten till dispens för fjärrtrafiken: förordningen om järnvägars ansvar tillämpas redan för närvarande fullt ut på sådan trafik i Finland.

Efter att 8 a § i järnvägstransportlagen infördes har en överenskommelse om direkt internationell järnvägstrafik mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering (FördrS 84/2016) trätt i kraft i december 2016. I överenskommelsen ingår bestämmelser om bland annat tillgänglighet och om järnvägsföretags ersättningsansvar vid förseningar och inställda tåg, vilka motsvarar bestämmelserna i den gällande förordningen om järnvägars ansvar (artiklarna 11, 16 och 17 i överenskommelsen). Det är sannolikt att bestämmelserna i överenskommelsen i regel kan anses ge resenärerna ett tillräckligt skydd vid trafik på det finländska bannätet och att Finland därmed även i fortsättningen kan utnyttja den möjlighet till dispens som förordningen tillåter i fråga om den direkta järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland. Kommissionens förslag innehåller dock vissa nya bestämmelser om information och personalutbildning som inte har någon motsvarighet i den gällande överenskommelsen. Vad gäller dessa bestämmelser bör man i samarbete med järnvägsföretagen bedöma närmare om kraven i fortsättningen går att uppfylla i järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland för att man ska kunna utnyttja möjligheten till dispens enligt förordningen.

Den dispens som gäller regionalstågtrafiken kan hållas kvar i nuvarande form eftersom det inte är fråga om gränsöverskridande trafik. På grund av de föreslagna ändringarna i förordningens substansbestämmelser blir vissa nya bestämmelser, t.ex. artikel 10.5 och 10.6 om biljettförsäljning, dock tillämpliga på regionalstågtrafiken.

4.3 Konsekvenser för företagens och resenärernas ställning och för myndigheternas verksamhet

I Finland kommer förslaget till förordning sannolikt inte att väsentligt öka antalet ersättningsanspråk mot järnvägsföretagen (för närvarande endast VR-Group Ab), eftersom det, såsom konstaterats ovan, inte är nödvändigt att göra ändringar i de gällande undantagen från tillämpningsområdet och förordningen kan till stor del fortsätta att tillämpas som förut. Antalet ersättningsanspråk kan till och med minska i viss mån till följd av det föreslagna undantaget på grund av force majeure. De skyldigheter avseende tillgänglighet, utbildning och information som följer av den föreslagna regleringen medför extra kostnader för järnvägsföretag och stationsförvaltare. Enligt uppgifter från VR-Group Ab skulle i synnerhet en utvidgning av utbildningskraven till samtliga anställda i järnvägsföretaget medföra betydande extrakostnader för företaget, om förslaget genomförs..

Förslaget innebär nya informationsskyldigheter för biljettutfärdare. Stationsförvaltare för större stationer blir skyldiga att utarbeta en beredskapsplan för störningar i järnvägstrafiken.

I Finland innebär förslaget generellt sett inga väsentliga förbättringar i skyddet för resenärer. Förordningen främjar närmast resenärernas tillgång till information om resan och om deras rättsställning bl.a. vid resor som omfattar flera delar. Det undantag på grund av force majeure

som införs innebär en inskränkning i resenärernas rätt att i enskilda fall få en standardsättning om ett tåg är försenat. Rättigheterna för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet stärks bl.a. genom att trygga deras möjlighet att få den information som föreskrivs i förordningen i ett tillgängligt format. Främjande av tillgänglighet i kollektivtrafiken kan leda till lägre kostnader för transporttjänster när det gäller personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Förslaget väntas inte ha några betydande konsekvenser för tillsynsmyndigheterna eller för utomrättsliga tvistlösningsorgan. Förslaget kan dock åtminstone till en början, efter att förordningen har trätt i kraft, leda till en ökning av antalet fall i utomrättsliga tvistlösningsorgan på grund av tolkningsfrågor som gäller force majeure.

5 Den nationella behandlingen av förslagen och behandlingen i EU

Justitieministeriet ordnade den 27 oktober 2017 ett diskussionsmöte om förslaget för centrala myndigheter och näringslivs- och konsumentorganisationer. Ett utkast till denna U-skrivelse har behandlats i ett skriftligt förfarande i trafiksektionen 31.10.—2.11.

Kommissionen presenterade förslaget för arbetsgruppen för landtransporter vid dess möte den 29 september. Behandlingen av de enskilda artiklarna inleddes vid ett arbetsgruppsmöte den 17 oktober.

6 Statsrådets ståndpunkt

I Finland har bestämmelserna i den gällande förordningen om järnvägars ansvar fungerat relativt bra i praktiken. Till skillnad från tvister som gäller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om flygpassagerares rättigheter behandlar konsumenttvistnämnden årligen endast ett tiotal tvister som gäller förordningen om järnvägars ansvar. Ur ett nationellt finländskt perspektiv har det inte kommit fram några väsentliga brister i förordningens bestämmelser som skulle föranleda ett behov av att förnya förordningen vad gäller innehållet i skyddet för resenärer. En uppdatering av förordningen kan dock anses vara motiverad med tanke på en mer långtgående harmonisering av skyddet för resenärer i EU:s medlemsstater och för att skapa likvärdiga konkurrensvillkor mellan järnvägsföretagen. En uppdatering är motiverad också på grund av de ändringar som gjorts i den övriga unionslagstiftningen om järnvägssektorn.

Statsrådet anser att de föreslagna ändringarna i huvuddrag är ändamålsenliga. Statsrådet understöder särskilt det att medlemsstaterna även i fortsättningen ska ha möjlighet att i huvudsak låta bli att tillämpa förordningens bestämmelser på internationell järnvägstrafik när en betydande del av trafiken sker utanför EU:s territorium eller på annan än gränsöverskridande regionaltågstrafik.

Även bestämmelserna om rätten för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet att få den information som föreskrivs i förordningen i ett tillgängligt format samt kraven på att personalen vid järnvägsföretag och stationsförvaltare ska ges utbildning i medvetenhet om funktionshinder kan i princip understödjas. Statsrådet kan även understöda strävandena att stärka resenärernas rättigheter i resekedjor som involverar flera tjänsteleverantörer.

Det finns dock frågor kring flera av de enskilda artiklarna som statsrådet vill få klarhet i under förhandlingarna. I fråga om dispenserna från tillämpningen gäller det bl.a. att säkerställa att bestämmelserna i överenskommelsen mellan Finland och Ryssland i tillräcklig grad tryggar skyddet för resenärer vid trafik på det finländska bannätet. I fråga om dispensen för stads-, förorts- och regionaltrafik bör det säkerställas att de obligatoriska bestämmelser som ska till-

lämpas på all järnvägstrafik är förenliga med särdragen i denna typ av trafik. Utifrån den föreslagna artikel 5 om icke-diskriminering är det t.ex. oklart om det strider mot bestämmelsen att tillämpa ett prissättningssystem där biljettpriset är lägre för vissa resenärer på grund av att deras hemkommun subventionerar det.

Det bör också ytterligare utredas om det är ändamålsenligt att införa ett undantag på grund av force majeure med beaktande av vilka konsekvenser det har förutom på järnvägsföretagens och resenärernas ställning också för myndigheternas verksamhet, och vilka förhållanden som ska betraktas som force majeure, om ett sådant undantag infördes. Likaså bör också detaljer i samband med bestämmelserna om tillgänglighets- och utbildningskrav ytterligare utredas.

I förhandlingarna vill statsrådet främja att bestämmelserna i förordningen är tydliga och fungerande och att de tryggar en rimlig balans mellan järnvägsföretagens och de övriga aktörernas skyldigheter och resenärernas rättigheter. Dessutom bör särskilt bestämmelserna om informationsskyldighet utarbetas så att de är teknikneutrala.

Förslagets rättsliga grund är korrekt och det är förenligt med subsidiaritetsprincipen.