

Asia

Ehdotus asetukseksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista

Kokous

U/E/UTP-tunnus

U 63/2017 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Pj-valtio Suomen tavoitteena on saada asetusehdotusta koskeva neuvoston yleisnäkemyks hyväksytyksi 2.12.2019 pidettävässä liikenneneuvostossa. Asetusehdotusta käsitellään ennen neuvostoa pidettävässä Coreper I –kokouksessa 20. ja 22.11.2019.

Suomen kanta

Puheenjohtajan kompromissiehdotus on pääosin parempi kuin komission alkuperäinen ehdotus. Säännöksiä on monilta osin selkeytetty ja niihin on saatu neuvottelujen kuluessa merkittäviä Suomen neuvottelutavoitteiden mukaisia parannuksia. Muun muassa syrjäntäkiellon sisältävää asetusehdotuksen 5 artiklaa on muutettu siten, että se ei ole enää ongelmallinen matkustajien asuinpaikkaan perustuvien paikallisliikenteen tukijärjestelmien kannalta. Lisäksi asetusehdotuksen 2 artiklaan sisältyvää kansainvälistä rautatieliikennettä koskevaa soveltamisalapoikkeusta on tarkistettu: uuden muotoilun perusteella on selvää, että uuden asetuksen johdosta ei ole tarpeen muuttaa Suomen ja Venäjän välistä rautatieyhdyshä liikennettä koskevaa valtiosopimusta (SopS 84/2016).

Pääasiallinen sisältö

Komissio antoi 27 päivänä syyskuuta 2017 ehdotuksen Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (uudelleenlaadittu; KOM(2017) 548 lopullinen).

Suomi on puheenjohtajavaltiona tehnyt päämäärätietoista työtä yhteisymmärryksen saavuttamiseksi ehdotuksen suhteen. Ehdotus turvaa kohtuullisen tasapainon rautatieyritysten ja muiden toimijoiden velvollisuuksien ja matkustajien oikeuksien välillä. Säännöksiä on myös useilta osin selkeytetty. Erityisesti voidaan mainita seuraavat muutokset verrattuna komission alkuperäiseen ehdotukseen:

- Kansainvälistä rautatieliikennettä koskevaa soveltamisalapoikkeusta on tarkistettu. Samoin kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen osalta kompromissiehdotuksessa on huomioitu, että kaikkeen rautatieliikenteeseen pakollisina sovellettavat säännökset ovat yhteensopivia tällaisen liikenteen erityispiirteiden kanssa. Mainitut soveltamisalapoikkeukset eivät enää olisi määräaika- (3 artiklan 2 kohta)

- Syrjintäkiellon sisältävä 5 artikla ei enää sisällä asuinpaikkakriteeriä. Tämän johdosta on mahdollista jatkaa sellaisten hinnoittelujärjestelmien käyttämistä, jossa lipun hinta on tietyille matkustajille alempi näiden kotikunnan antaman subvention johdosta.
- Lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien tiedonantovelvoitteita on supistettu ottaen huomioon näiden toimijoiden tosiasialliset mahdollisuudet antaa matkustajalle tietoa matkan eri vaiheissa. (9 artikla)
- Oikeus ostaa tietyissä tilanteissa lippuja junasta on rajattu ehdotuksessa vain pysyvästi vammaisiin henkilöihin, mutta jäsenvaltioilla olisi oikeus ulottaa tämä oikeus koskemaan kansallisesti myös muita matkustajia (10 artiklan 5 kohta).
- Suoralippujen tarjoamiseen liittyviä säännöksiä on selkeytetty (10 a artikla).
- Matkustajan oikeuksia koskevissa ehdotuksen 16–18 artikloissa säädetään viivästystilanteiden lisäksi myös tapauksista, joissa junavuoro peruutetaan. Toisaalta rautatieyrityksen oikeutta olla maksamatta vakiokorvausta viivästystapauksissa on laajennettu koskemaan mm. tapauksia, joissa viivästyminen johtuu terrorismista tai viranomaisen suorittamista lainvalvontatoimenpiteistä (17 artiklan 8 kohta).
- Vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä koskevia säännöksiä on tarkennettu sen osalta, miten asetuksen edellyttämät tiedot on esitettävä, sekä selkeytetty oikeutta ottaa avustajakoira mukaan ja henkilökohtaisen avustajan mahdollisuutta matkustaa maksutta. Avustamista asemilla ja junissa koskevia velvoitteita on jonkin verran kevennetty sen johdosta, että yhä useampi asema ja juna on nykyisin miehittämätön. Näissäkin tilanteissa edellytetään, että avustusta pyritään järjestämään kaikin kohtuullisin keinoin. (21 ja 22 artikla)
- Vahingonkorvaussäännöksiä avustajakoiran menetyksestä, vahingoittumisesta tai katoamisesta sekä säännöksiä tarjota korvaava apuväline on tarkennettu (25 artikla).
- Henkilökunnan koulutusvelvoitetta on jonkin verran supistettu (26 artikla).

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Asetuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklan 1 kohta.

Ehdotuksen mukaan komissio valtuutetaan päivittämään liitettä I vastaamaan Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevan yleissopimuksen (COTIF) yhtenäisiin CIV-säännöksiin tehtäviä muutoksia. Lisäksi Komissio valtuutetaan tarkentamaan 13 artiklan 2 kohdassa mainittua summaa vastaamaan muutoksia EU:n laajuisessa harmonisoidussa kuluttajahintaindeksissä (Eurostat).

Käsittely Euroopan parlamentissa

Vastuuvaliokuntana on TRAN (raportoija Boguslaw Liberadski/SD, PL). JURI on ottanut kantaa säädöstekniikkaan ja IMCO ehdotuksen sisältöön. Parlamentti hyväksyi TRANin raportin 15.11.2018.

Kansallinen valmistelu

Oikeusministeriö järjesti ehdotuksesta 27.10.2017 ja 12.6.2019 kuulemistilaisuudet, joihin oli kutsuttu keskeiset viranomaiset sekä elinkeinoelämän ja kuluttajien järjestöt.

Luonnosta U-kirjeeksi käsiteltiin liikennejaoston (EU-22) kirjallisessa menettelyssä marraskuussa 2017 ja luonnosta U-jatkokirjeeksi käsiteltiin saman jaoston kirjallisessa menettelyssä 19. – 20.11.2019.

Ehdotusta on käsitelty lisäksi liikennejaostossa 22.5.2019 ja EU-ministerivaliokunnassa 27.5.2019.

Eduskuntakäsittely

Eduskunta on käsitellyt asetusehdotusta tunnuksella U 63/2017 vp. Liikenne- ja viestintävaliokunta antoi asiassa lausunnon LiVL 29/2017 vp.

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Asetuksen säännökset ovat valtaosaltaan suoraan sovellettavaa oikeutta. Asetuksen soveltamisalaa koskevien poikkeuksien käyttämisestä Suomessa säädetään rautatiekuljetuslain (1119/2000) 8 a §:ssä. Sen mukaan asetusta ei sovelleta Suomen ja Venäjän välisessä rautatieyhdysliikenteessä eikä eräitä asetuksen säännöksiä sovelleta taajamajunaliikenteessä laissa luetelluilla reiteillä. Suomen ja Venäjän välille on tehty suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä valtiosopimus (SopS 84/2016), johon sisältyy määräyksiä muun muassa esteettömyydestä sekä rautatieyrityksen korvausvastuusta myöhästymis- ja junavuoron peruuntumistapauksissa. Kompromissiehdotus mahdollistaa sen, että Suomi voi jatkossakin käyttää asetuksen sallimaa poikkeusmahdollisuutta Suomen ja Venäjän väliseen suoraan rautatieliikenteeseen. Taajamaliikennettä koskeva poikkeus voitaisiin säilyttää nykyisellään. Eräät uudet substanssisäännökset tulisivat kuitenkin sovellettaviksi taajamajunaliikenteeseen.

Asetusehdotus koskee kuluttajien ja muiden matkustajien suojaa, joten se kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 10 ja 41 §:n mukaisesti.

Taloudelliset vaikutukset

Asetusehdotus ei toteutuessaan olennaisesti lisäisi rautatieyritysten tai muiden toimijoiden velvollisuuksia eikä sillä siten olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Valtaosa jäsenvaltioista tukee vahvasti sitä, että rautatieyrityksellä ei ole velvollisuutta maksaa vakiokorvausta viivästyksen tai junavuoron peruuttamisen johdosta tapauksissa, joissa viivästyminen tai peruuttaminen johtuu ylivoimaisesta esteestä.

Asiakirjat

13848/2019 TRANS 520

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Riitta Haapasaari, OM, riitta.haapasaari@om.fi, puh. 02951 50139
Irja Vesanen-Nikitin, LVM, irja.vesanen-nikitin@lvm.fi, puh. 02953 42544

EUTORI-tunnus

EU/2017/1479

Liitteet**Viite**

Asiasanat
Hoitaa

Tiedoksi
