EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 13.5.2026
COM(2026) 228 final

# KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

## rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen (EU) 2021/782 täytäntöönpanosta ja tuloksista

**SISÄLLYSLUETTELO**


1. Johdanto ..... 2

2. Asetuksen (EU) 2021/782 täytäntöönpano ja tulokset ..... 4

2.1. Poikkeukset (2 artikla) ..... 4

2.2. Yhdenvertainen kohtelu (5 artikla) ..... 7

2.3. Polkupyörien kuljetus (6 artikla) ..... 8

2.4. Reaaliaikaiset matkatiedot (10 artikla) ..... 11

2.5. Suorat liput (12 artikla) ..... 13

2.5.1. Ainoan rautatieyrityksen velvollisuus tarjota suoria lippuja ..... 13

2.5.2. Yhteistyö rautateiden muita matkustajaliikennepalveluja varten ..... 14

2.5.3. Suorilla lipuilla matkustaville tiedottaminen ..... 15

2.5.4. Suoria lippuja koskeva vastuu ..... 16

2.6. Oikeus omatoimiseen uudelleenreititykseen (18 artiklan 3 kohta) ..... 18

2.7. Korvaus – ylivoimainen este (19 artiklan 10 kohta) ..... 19

2.8. Yhteinen lomake palautus- ja korvaushakemuksille (18 artiklan 7 kohta ja 19 artiklan 6 kohta) ..... 21

2.9. Merkittävät häiriöt ja valmiussuunnitelmat (20 artiklan 6 kohta) ..... 22

2.10. Vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt (V luku) ..... 23

2.11. Valitusten käsittely ja täytäntöönpano (28 artikla ja VII luku) ..... 27

2.11.1. Rautatieyritysten, asemanhaltijoiden ja lipunmyyjien/matkanjärjestäjien valitusten käsittely (28 artikla) ..... 27

2.11.2. Kansallisen täytäntöönpanoelimen perustaminen (31 artikla) ..... 28

2.11.3. Kansallisten täytäntöönpanoelinten harjoittama valvonta (32 artikla) ..... 28

*2.11.3.1. Raportointi* ..... 28

*2.11.3.2. Lähettäminen ja julkaiseminen määräaikaan mennessä* ..... 29

*2.11.3.3. Raporttien sisältö* ..... 29

2.11.4. Valitusten käsittely kansallisissa täytäntöönpano- ja muissa elimissä (33 artikla) ..... 30

2.11.5. Kansallisten täytäntöönpanoelinten välinen tiedonvaihto ja rajatylittävä yhteistyö (34 artikla) ..... 30

3. Päätelmät ..... 32

LIITE A YLEISKATSAUS ASETUKSEN (EU) 2021/782 MUKAISTEN POIKKEUSTEN KÄYTÖSTÄ ..... 34

LIITE B VERTAILU JÄSENVALTIOIDEN, ASETUKSEN (EY) N:O 1371/2007 MUKAISISTA POIKKEUKSISTA..... 35

## 1. JOHDANTO

Rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 29 päivänä huhtikuuta 2021 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/782[1], jäljempänä ’matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annettu asetus’ tai ’asetus’, tuli voimaan 7. kesäkuuta 2021, ja sitä on sovellettu 7. kesäkuuta 2023 alkaen. Sillä kumottiin ja korvattiin vuonna 2009 voimaan tullut rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annettu asetus (EY) N:o 1371/2007.[2] Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetulla asetuksella muutettiin ja otettiin käyttöön säännöksiä, jotka koskevat poikkeuksia (2 artikla), yhdenvertaista kohtelua (5 artikla), polkupyörien kuljettamista (6 artikla), reaaliaikaisia matkatietoja (10 artikla), suoria lippuja (12 artikla), oikeutta matkustajan itse tekemään uudelleenreititykseen (18 artiklan 3 kohta), ylivoimaista estettä (19 artiklan 10 kohta), yhteisiä lomakkeita palautushakemuksille ja korvaushakemuksille (18 artiklan 7 kohta ja 19 artiklan 6 kohta), merkittäviä häiriöitä ja valmiussuunnitelmia (20 artiklan 6 kohta), vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia (V luku) sekä valitusten käsittelyä) ja täytäntöönpanoa (28 artikla ja VII luku).

Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 39 artiklassa edellytetään, että komissio antaa viimeistään 7. kesäkuuta 2026 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen asetuksen täytäntöönpanosta ja tuloksista. Tämän kertomuksen tarkoituksena on täyttää tämä velvoite. Kertomuksessa keskitytään vuoden 2021 tarkistuksessa käyttöön otettuihin uusiin säännöksiin.

Tämä kertomus perustuu asetuksen nojalla toimitettuihin tietoihin, kuten rautatieyritysten toimittamiin tietoihin siitä, miten ne ovat suoriutuneet palvelujen laadun varmistamisesta, sekä jäsenvaltioiden kansallisten täytäntöönpanoelinten kertomuksiin toiminnastaan[3]. Kertomus perustuu myös tietoihin, joita jäsenvaltiot ovat toimittaneet komissiolle matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 2 artiklan 7 kohdan, 11 artiklan 4 kohdan, 31 artiklan 3 kohdan ja 35 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Lisäksi tässä kertomuksessa esitetään komission johdolla tehdyn taustaselvityksen[4] havaintoja. Kyseisessä selvityksessä kerättiin tietoja matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen täytäntöönpanosta kaikista jäsenvaltioista. Koska selvityksessä tarkasteltiin kunkin jäsenvaltion pääasiallisen rautatieyrityksen käytäntöjä, tässä kertomuksessa esitetyillä viittauksilla havaintoihin, jotka koskevat sääntöjen

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/782, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2021, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (uudelleenlaadittu) (EUVL L 172, 17.5.2021, s. 1).

[2] Ks. matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 41 artikla. Vain asetuksen 6 artiklan 4 kohdan soveltaminen alkoi 7. kesäkuuta 2025. Kyseinen kohta koskee polkupyöräpaikkojen riittävän määrän varmistamista uuden liikkuvan kaluston hankintamenettelyissä tai tehtäessä käytössä olevaan liikkuvaan kalustoon merkittäviä parannuksia.

[3] Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 32 artiklan 3 kohdan mukaan kansallisten täytäntöönpanoelinten on joka toinen vuosi julkaistava tilastotietoja sisältäviä kertomuksia toiminnastaan, myös sovelletuista seuraamuksista, viimeistään seuraavan kalenterivuoden kesäkuun 30. päivänä. Kyseiset kertomukset on asetettava saataville Euroopan unionin rautatieviraston verkkosivustolla.

[4] Rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen (EU) 2021/782 täytäntöönpanoa ja tuloksia koskevan kertomuksen tueksi toteutetun taustaselvityksen laativat Ramboll Management Consulting A/S, Milieu Consulting SRL ja Transport & Mobility Leuven.

soveltamista tietyssä jäsenvaltiossa, tarkoitetaan kyseisen jäsenvaltion pääasiallisen rautatieyrityksen käytäntöjä, jollei toisin mainita.

Tässä kertomuksessa esitetyt havainnot, erityisesti suorien lippujen osalta, ovat merkityksellisiä myös komission uuden ehdotuksen COM(2026) 233 kannalta. Ehdotuksella laajennetaan matkustajien oikeuksia tapauksissa, joissa matkustaja, joka on ostanut matkansa yhdessä ostotapahtumassa yhdeltä varausalustalta, menettää jatkoyhteytensä.

## 2. ASETUKSEN (EU) 2021/782 TÄYTÄNTÖÖNPANO JA TULOKSET

### 2.1. Poikkeukset (2 artikla)

Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 2 artiklassa määritellään asetuksen soveltamisala eli se, mitkä junamatkat ja rautatieliikennepalvelut kuuluvat asetuksen piiriin. Siinä täsmennetään myös, mitkä rautateiden matkustajaliikennepalvelut jäsenvaltiot voivat jättää asetuksen tiettyjen sääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle. Poikkeusten syyt on sisällytettävä komissiolle ilmoitettaviin tietoihin. Poikkeusjärjestelmän vuoden 2021 tarkistuksella pyrittiin rajoittamaan poikkeusten liiallista käyttöä aiempien sääntöjen nojalla, laajentamaan asetuksen soveltamisalaa asteittain aiempaa useampiin palveluihin sekä varmistamaan, että matkustajien oikeudet ovat johdonmukaisempia ja ennustettavampia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava poikkeuksista komissiolle ja esitettävä syyt niiden myöntämiselle.[5]

**Liitteessä A** esitetään yleiskatsaus poikkeuksista, joita kussakin jäsenvaltiossa on myönnetty nykyisen asetuksen nojalla. **Liitteessä B** esitetään vertailu poikkeuksista, joita on myönnetty asetuksen (EU) 2021/782 ja asetuksen (EY) N:o 1371/2007 nojalla kunkin palvelun osalta ja kussakin jäsenvaltiossa.

EU:n 27 jäsenvaltiosta kahdessa – Kyproksessa ja Maltassa – ei ole rautatieverkkoa. Kuusi jäsenvaltiota[6], joissa on rautatieverkko, ei ole hyödyntänyt poikkeuksia lainkaan. Loput 19 jäsenvaltiota käyttävät poikkeuksia – useimmat niistä rajallisesti, muutamat laajemmin.[7]

Asetuksen (EU) 2021/782 2 artiklan 4 kohdassa mahdollisuus soveltaa **rautateiden kotimaan kaukoliikenteen matkustajaliikennepalveluja** koskevia poikkeuksia rajataan jäsenvaltioihin, jotka olivat jo edellisen asetuksen nojalla käyttäneet kyseisten palvelujen osalta vastaavia poikkeuksia vuoteen 2024 saakka. Lisäksi uudella asetuksella on vähennetty niiden säännösten määrää, joiden noudattamisesta voidaan vapauttaa näiden palvelujen osalta[8], ja pidennys voidaan uusia vain kerran, vuoteen 2029 saakka. Periaatteessa tämä mahdollisti enimmillään kymmenelle jäsenvaltiolle näitä palveluja koskevien poikkeusten säilyttämisen vuoteen 2029 saakka.[9] Näistä jäsenvaltioista kuitenkin vain viisi on ilmoittanut jatkavansa kyseisten poikkeusten soveltamista vuoteen 2029 saakka.[10]

Tämä viittaa siihen, että kansallisten poikkeusten käyttö rautateiden kotimaan kaukoliikennepalveluissa on käytännössä vähentynyt merkittävästi asetuksen (EU) 2021/782 voimassaolon aikana, mikä puolestaan voi edistää matkustajien oikeuksien laajempaa ja johdonmukaisempaa soveltamista jäsenvaltioissa. On kuitenkin syytä

5 Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 2 artiklan (*Soveltamisala*) 7 kohta.

6 BE, EE, EL, ES, IE ja SI.

7 Ks. liite A.

8 Näitä säännöksiä ovat 15 artikla (*Ennakkomaksut*), 17 artikla (*Vastuu viivästymisistä, jatkoyhteyden menettämisistä ja peruuttamisista*), 19 artikla (*Korvaus*), 20 artikla (*Avunanto*), erityisesti 2 kohdan a ja b alakohta, sekä 30 artiklan (*Matkustajien oikeuksista tiedottaminen*) 2 kohta.

9 BG, EE, HU, IE, LT, LV, PL, PT, RO ja SK.

10 BG, HU, PT, RO ja SK.

huomata, että poikkeusten soveltamisala edellä mainituissa viidessä jäsenvaltiossa vaihtelee.[11]

Kuten edellinenkin asetus, matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annettu asetus sallii jäsenvaltioille myös rautateiden esikaupunki- ja alueellisen liikenteen matkustajaliikennepalvelujen jättämisen asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle[12], lukuun ottamatta tiettyjä pakollisesti sovellettavia ydinsäännöksiä, joiden suhteen ei voida myöntää poikkeuksia ja joita on siten sovellettava aina. Tällaisia säännöksiä on nykyisessä asetuksessa aiempaa enemmän.[13] Rautateiden alueellisen liikenteen matkustajaliikennepalveluja koskevia pakollisia säännöksiä on suhteellisesti enemmän kuin vastaavia kaupunki- ja esikaupunkiliikenteen palveluja koskevia säännöksiä.[14]

**Rautateiden alueellisiin matkustajaliikennepalveluihin** sovelletaan poikkeuksia 25 jäsenvaltiosta 12:ssa[15]. Samat jäsenvaltiot[16] ovat hyödyntäneet myös **rautateiden kaupunki- ja esikaupunkiliikenteen matkustajaliikennepalveluja** koskevia poikkeuksia.

Asetuksen (EY) N:o 1371/2007 mukaista mahdollisuutta jättää rautateiden kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen matkustajaliikennepalvelut soveltamisalan ulkopuolelle on käyttänyt 18 jäsenvaltiota[17]. Tämä vahvistaa edellä rautateiden kotimaan kaukoliikennepalvelujen yhteydessä mainitun suuntauksen eli sen, että uuden asetuksen aikana pienempi määrä jäsenvaltioita on hyödyntänyt mahdollisuutta jättää palveluja soveltamisalan ulkopuolelle.

Neljä jäsenvaltiota[18] on jättänyt kaupunki- ja esikaupunkiliikenteen matkustajaliikennepalvelut useimpien asetuksen säännösten soveltamisalan ulkopuolelle mutta varmistanut asetuksen pakollisten ydinsäännösten soveltamisen. Kolme muuta jäsenvaltiota[19] noudattaa poikkeusten osalta muutoin samanlaista lähestymistapaa (eli soveltaa pakollisia ydinsäännöksiä), mutta lisäksi ne soveltavat myös joitakin ei-pakollisia

---

11 Kattava yleiskatsaus asetuksen (EU) 2021/782 nojalla myönnetyistä kansallisista poikkeuksista on saatavilla komission verkkosivustolla: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights.

12 Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 2 artiklan (*Soveltamisala*) 6 kohdan a alakohta.

13 Ks. matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 2 artiklan (*Soveltamisala*) 8 kohta. Tämä koskee etenkin 5 artiklaa (*Syrjimättömät sopimusehdot ja hinnat*), 11 artiklaa (*Lippujen ja varausten saatavuus*), 13 artiklaa (*Vastuu matkustajista ja matkatavaroista*), 14 artiklaa (*Vakuutus ja vastuun kattaminen*), 21 artiklaa (*Oikeus kuljetukseen*), 22 artiklaa (*Vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille tiedottaminen*), 27 artiklaa (*Matkustajien henkilökohtainen turvallisuus*) ja 28 artiklaa (*Valitukset*).

14 Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 5 artikla (*Syrjimättömät sopimusehdot ja hinnat*), 6 artikla (*Polkupyörät*), 11 artikla (*Lippujen ja varausten saatavuus*), 12 artikla (*Suorat liput*), 13 artikla (*Vastuu matkustajista ja matkatavaroista*), 14 artikla (*Vakuutus ja vastuun kattaminen*), 18 artiklan (*Lipun hinnan palauttaminen ja uudelleenreititys*) 3 kohta, 21 artikla (*Oikeus kuljetukseen*), 22 artikla (*Vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille tiedottaminen*), 23 artikla (*Avunanto rautatieasemilla ja junassa*), 24 artikla (*Avunannon edellytykset*), 25 artikla (*Liikkumisvälineiden, apuvälineiden ja avustavien koirien korvaaminen*), 26 artikla (*Henkilöstön koulutus*), 27 artikla (*Matkustajien henkilökohtainen turvallisuus*) ja 28 artikla (*Valitukset*). Poikkeuksia, joilla rautateiden alueelliset matkustajaliikennepalvelut jätetään 12 artiklan 1 kohdan ja 18 artiklan 3 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle, voidaan kuitenkin soveltaa 7. kesäkuuta 2028 saakka (ks. asetuksen 2 artiklan 8 kohta).

15 AT, BG, DE, FI, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE ja SK.

16 AT, BG, DE, FI, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE ja SK.

17 AT, BG, DE, EE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, LT, LU, LV, PL, PT, RO, SE ja SK.

18 HU, PT, RO ja SK.

19 FR, LU ja PL.

säännöksiä. Viisi muuta jäsenvaltiota[20] on päättänyt soveltaa kohdennetumpia, säännöskohtaisia poikkeuksia. Lähes kaikki nämä jäsenvaltiot[21] soveltavat samoja poikkeuksia myös rautateiden alueellisen liikenteen matkustajaliikennepalveluihin.

Seitsemän jäsenvaltiota[22] on jättänyt **kolmansiin maihin suuntautuvan kansainvälisen rautatieliikenteen palvelut** nykyisen asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, kun edellisen asetuksen aikaan näin toimi kahdeksan jäsenvaltiota. Lisäksi 15 jäsenvaltiota[23] on käyttänyt mahdollisuutta jättää **palvelut, joita harjoitetaan yksinomaan historialliseen tai matkailukäyttöön**, asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Kaikissa näissä jäsenvaltioissa historialliseen tai matkailukäyttöön tarjottavat palvelut on jätetty koko asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle lukuun ottamatta 13 artiklaa (*Vastuu matkustajista ja matkatavaroista*) ja 14 artiklaa (*Vakuutus ja vastuun kattaminen*).

Kuusi jäsenvaltiota[24] soveltaa poikkeusta asetuksen 10 artiklan suhteen, koska rataverkon haltijoiden ei ole teknisesti mahdollista jakaa reaaliaikaisia tietoja rautatieyrityksille, lipunmyyjille, matkanjärjestäjille tai asemanhaltijoille. Kaikissa näissä tapauksissa poikkeusta sovelletaan 7. kesäkuuta 2030 saakka (matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 2 artiklan 5 kohta).

Kahdeksan jäsenvaltiota[25] on käyttänyt mahdollisuutta **soveltaa vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden avuntarpeesta ilmoittamiseen pidempää määräaikaa (24 tunnin sijaan avuntarpeesta on ilmoitettava vähintään 36 tuntia etukäteen)**. Kaikissa näissä jäsenvaltioissa sovelletaan matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 24 artiklan a alakohdan kolmannen alakohdan mukaista pisintä mahdollista enimmäismääräaikaa. Poikkeusta sovelletaan 30. kesäkuuta 2026 asti. Suurimmassa osassa jäsenvaltioita ennakkoon ilmoittamiseen on sovellettu 24 tunnin enimmäismääräaikaa jo asetuksen soveltamisen alkamisesta eli 7. kesäkuuta 2023 lähtien. Tanskassa poikkeuksen soveltamisala on suppeampi, sillä sitä sovelletaan vain Saksaan suuntautuviin rajatylittäviin rautatieliikennepalveluihin, ei siis kaikkiin rautateiden matkustajaliikennepalveluihin.

Kuten edellä esitetty osoittaa, asetuksen sallimien poikkeusten käyttö on suhteellisen yleistä, mutta poikkeusten soveltamisaloissa on huomattavaa vaihtelua. Merkittävä määrä jäsenvaltioita käyttää useampia poikkeusvaihtoehtoja, erityisesti kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen palveluja koskevia poikkeusvaihtoehtoja sekä mahdollisuutta jättää yksinomaan historialliseen tai matkailukäyttöön tarjottavat rautatieliikennepalvelut soveltamisalan ulkopuolelle. Sen sijaan muita poikkeusmahdollisuuksia, kuten rautateiden kotimaan kaukoliikennepalveluja ja kolmansiin maihin suuntautuvia kansainvälisiä rautatieliikennepalveluja koskevia poikkeuksia, käyttää pienempi joukko jäsenvaltioita.

Jos jäsenvaltiot päättävät vapauttaa tiettyjä rautatieliikennepalveluja matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen tiettyjen säännösten soveltamisesta, niiden on ilmoitettava siitä komissiolle. Ilmoittaessaan poikkeuksista jäsenvaltioiden on

---

20 AT, BG, DE, FI ja SE.

21 Itävalta on ainoa jäsenvaltio, jossa rautateiden kaupunki- ja esikaupunkiliikenteen matkustajaliikennepalveluihin sovelletaan eri poikkeuksia. Itävallassa rautateiden esikaupunkiliikenteen matkustajaliikennepalveluihin sovelletaan yleisesti ottaen samoja poikkeuksia kuin rautateiden alueellisen liikenteen matkustajaliikennepalveluihin.

22 BG, CZ, FI, HU, LV, PL ja RO. Poikkeusten soveltamisala ja se, sovelletaanko poikkeuksia kaikkiin vai vain tiettyihin kolmansiin maihin suuntautuvaan liikenteeseen, voi vaihdella.

23 BG, CZ, DE, FI, FR, HU, IT, LT, LV, NL, PL, PT, RO, SE ja SK.

24 AT, HR, HU, LV, PL ja RO.

25 BG, CZ, DE, DK, HR, HU, LV ja RO.

esitettävä syyt poikkeusten myöntämiseen. Kuten asetuksen johdanto-osan 10 kappaleessa selvennetään, ilmoittaessaan komissiolle myönnetyistä poikkeuksista jäsenvaltioiden olisi myös selitettävä toimenpiteet, jotka ne ovat toteuttaneet tai aikovat toteuttaa asetuksen mukaisten velvoitteiden noudattamiseksi, kun kyseisten vapautusten voimassaolo päättyy. Kaikkiaan 26 jäsenvaltiota[26] on ilmoittanut komissiolle kansallisista täytäntöönpanotoimenpiteistä, kuten asetuksen mukaisesti myöntämistään poikkeuksista.

Edelliseen asetukseen verrattuna vaikuttaa siltä, että poikkeuksia käytetään nyt jäsennellymmin ja vaihtelevammin. Aikaisemmassa kehyksessä poikkeuksia käytettiin laajasti eri jäsenvaltioissa ja eri palveluluokkien osalta. Niiden soveltamisala oli usein laaja, ja jotkin niistä olivat myös uusittavissa pitkäksi ajaksi. Nykyisessä kehyksessä poikkeuksia sovelletaan edelleen erityisesti kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen palveluihin, mutta nyt on selvemmin nähtävillä, että rajallinen joukko jäsenvaltioita[27] käyttää poikkeuksia laajemmin. Sen sijaan kasvava joukko jäsenvaltioita käyttää niitä vain vähän[28] tai ei käytä niitä juurikaan[29] tai lainkaan[30]. Lisäksi poikkeukset on laadittu useammin kohdennetuiksi, säännöskohtaisiksi poikkeuksiksi tai ajallisesti rajoitetuiksi lykkäyksiksi eikä laajoiksi, avoimiksi poikkeuksiksi, mikä viittaa siihen, että poikkeusten rooli on hiljalleen kapenemassa ja asetuksen käytännön soveltamisala vastaavasti laajenemassa.

### 2.2. Yhdenvertainen kohtelu (5 artikla)

Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 5 artiklassa edellytetään, että rautatieyritykset, lipunmyyjät ja matkanjärjestäjät tarjoavat sopimusehtoja ja hintoja ilman suoraa tai välillistä syrjintää matkustajan kansalaisuuden (jäsenvaltion kansalaisuuden) tai sen perusteella, minne palveluntarjoaja on sijoittautunut EU:ssa. Tämä säännös ei rajoita sosiaalisen hinnoittelun soveltamista, ja sitä sovelletaan myös asetuksen 11 artiklan mukaisiin varauksiin. Muiden liikennemuotojen osalta vastaavia syrjimättömyyssäännöksiä on ollut olemassa jo ennen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen voimaantuloa, mutta rautatieliikenteen osalta syrjimättömyyden on taannut EU:n toiminnasta tehdyn sopimuksen 18 artiklan yleinen syrjimättömyysmääräys. Näin ollen asetuksen 5 artiklan käyttöönotto lisää oikeusvarmuutta. Tämä artikla on myös yksi matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen pakollisista ydinsäännöksistä, jonka soveltamisesta ei voida myöntää poikkeusta rautateiden kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen matkustajaliikennepalveluille tai kotimaan kaukoliikennepalveluille.

Taustatutkimuksen yhteydessä kerätyn näytön perusteella näyttää siltä, että yhdessäkään jäsenvaltiossa ei esiinny kansalaisuuteen perustuvaa suoraa syrjintää. Kuulemiseen osallistuneet rautatieyritykset vahvistivat, että käytössä voi olla eri hintoja (esimerkiksi sosiaalinen hinnoittelu, ryhmäalennukset, hinnan korottaminen lähellä matkapäivää tai

---

26 Niiden 25 jäsenvaltion lisäksi, joissa on rautatieverkko, yksi jäsenvaltio, jossa ei ole rautatieverkkoa (MT), on ilmoittanut komissiolle täytäntöönpanotoimenpiteistä, kun taas toinen tällaisista jäsenvaltioista (CY) ei ole vielä tehnyt niin. Myös niiden jäsenvaltioiden, joissa ei ole rautatieverkkoa, on nimettävä kansallinen täytäntöönpanoelin, jonka tehtävänä on valvoa, että näiden jäsenvaltioiden alueelle mahdollisesti perustettavat lipunmyyjät ja matkanjärjestäjät noudattavat asetuksessa säädettyjä velvoitteita.

27 BG, HU ja RO.

28 AT, CZ, DE, FI, FR, HR, LU, LV, PL, PT, SE ja SK.

29 Tältä osin todetaan, että useat jäsenvaltiot ovat jättäneet asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle vain palvelut, joita tarjotaan yksinomaan historialliseen tai matkailukäyttöön.

30 BE, DK, EE, EL, ES, IE, IT, LT, NL ja SI.

lipunmyyjän mukaan vaihtelevat hinnat), mutta matkustajia ei syrjitä kansalaisuuden perusteella eikä kansalaisuus vaikuta hintaan.

Samaan aikaan taustatutkimuksessa tuli esiin myös viitteitä siitä, että muihin kuin jäsenvaltioiden kansalaisiin saatetaan käytännössä soveltaa erilaista kohtelua, sillä oikeus sosiaaliseen hinnoitteluun edellyttää tiettyjen vaatimusten täyttämistä (esimerkiksi kansallisia todistuksia). Tämä saattaa rajoittaa matkustajan mahdollisuutta saada tällaisia alennuksia, jos hän ei ole kyseisen jäsenvaltion kansalainen, sillä vaikka hän yleensä olisi oikeutettu alennukseen (esimerkiksi vammaisuuden, liikuntarajoitteen tai opintojensa perusteella), hänellä ei välttämättä ole alennuslipun ostamiseen vaadittavaa kansallista todistusta. Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön[31] mukaisesti jokainen tapaus, joka koskee maassa asuvien henkilöiden oikeutta sosiaaliseen hinnoitteluun, on arvioitava tapauskohtaisesti ja tähän liittyvää syrjivää kohtelua voidaan pitää EU:n oikeuden perusteella oikeutettuna, jos se perustuu yleistä etua koskeviin objektiivisiin, kyseessä olevien henkilöiden kansalaisuudesta riippumattomiin syihin ja on oikeassa suhteessa tavoiteltuun päämäärään.

Kolmen jäsenvaltion[32] kansallisen täytäntöönpanoelimen antamissa matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 32 artiklan mukaisissa kertomuksissa mainitaan 5 artikla elinten täytäntöönpanotoimien kuvauksen yhteydessä. Tällä hetkellä ei kuitenkaan ole vireillä valituksia tai tutkimuksia, jotka liittyisivät nimenomaan asetuksen 5 artiklaan, eikä sen rikkomisesta ole toistaiseksi määrätty seuraamuksia. Vain yhden[33] jäsenvaltion kansallisen täytäntöönpanoelimen kertomuksessa luetellaan 14 valitusta, jotka koskevat matkustajan kansalaisuuteen perustuvaa syrjintää (kaikkiaan 647:stä vuonna 2024 kirjatusta asetukseen liittyvästä tapahtumasta), mutta kertomus ei sisällä yksityiskohtaisia tietoja asetuksen nojalla tehtyjen valitusten tuloksista tai niihin liittyvistä tutkimuksista tai seuraamuksista. Erään toisen jäsenvaltion[34] kansallisen täytäntöönpanoelimen kertomuksessa luetellaan asetuksen 5 artikla seuraamusten yhteydessä, mutta kyseisiä seuraamuksia ei ole mainittu. Tämä on linjassa taustatutkimuksen yhteydessä toteutettujen haastattelujen kanssa, sillä myös niissä tuli ilmi, että suoraan kansalaisuuteen perustuvat syrjintätapaukset ovat harvinaisia tai niitä ei ole ollut lainkaan.

### 2.3. Polkupyörien kuljetus (6 artikla)

Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetulla asetuksella vahvistetaan asetuksen (EY) N:o 1371/2007 mukainen oikeus kuljettaa mukanaan polkupyörää toteamalla, että matkustajilla on oikeus tuoda junaan polkupyöriä (tarvittaessa kohtuullista korvausta vastaan). Tähän sisältyy oikeus varata kuljetus polkupyörälle junissa, joihin vaaditaan varaus, sekä korjaavien toimien toteuttaminen, jos polkupyörälle on tehty varaus mutta polkupyörän kuljettamisesta kieltäydytään ilman perusteltua syytä (oikeus uudelleenreititykseen asetuksen 18 artiklan mukaisesti, korvaus 19 artiklan mukaisesti ja avunanto 20 artiklan 2 kohdan mukaisesti). Lisäksi matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetulla asetuksella otetaan käyttöön polkupyörien junassa säilyttämistä koskevia velvoitteita (polkupyörät on jätettävä merkityille paikoille, tai jos tällaisia paikkoja ei ole saatavilla, matkustajien on valvottava polkupyöriään ja varmistettava, ettei heidän polkupyöristään aiheudu häiriötä muille matkustajille tai rautatieliikenteelle).

---

31 Ks. esimerkiksi yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 1.10.2009, Gottwald, C-103/08, ECLI:EU:C:2009:597, 27 ja 30 kohta.

32 BE, CZ ja PT.

33 PT.

34 BE.

Lisäksi rautatieyritysten on julkaistava kapasiteettirajoitukset ja ehdot polkupyörien kuljettamiselle verkkosivustoillaan ja asemilla soveltaen teknisiä eritelmiä, joilla varmistetaan henkilöliikenteen telemaattisten sovellusten yhteentoimivuus. Asetuksessa säädetään myös uudesta vaatimuksesta, jonka mukaan 7. kesäkuuta 2025 alkaen uuden liikkuvan kaluston hankintamenettelyissä tai tehtäessä kalustoon merkittäviä parannuksia, jotka edellyttävät uutta kalusteyksikön markkinoillesaattamislupaa (pois lukien ravintolavaunut, makuuvaunut ja lepotuolipaikoilla varustetut vaunut), on varmistettava, että junien kokoonpanoissa on riittävä lukumäärä polkupyöräpaikkoja koottuina kuljetettaville (ei pelkästään kokoontaitettaville) polkupyörille. Lisäksi matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 6 artiklan 5 ja 6 kohdan mukaan rautatieyritykset tai asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 määritellyt toimivaltaiset viranomaiset voivat yleisön kuulemisen jälkeen hyväksyä polkupyörien kuljettamista koskevia suunnitelmia. Jos tällaisia suunnitelmia ei ole tai niissä ei määritetä, kuinka monta paikkaa koottuina kuljetettaville polkupyörille on varattava, sovelletaan oletusarvoisesti säännöstä, jonka mukaan jokaisessa junan kokoonpanossa on oltava vähintään neljä polkupyöräpaikkaa. Tämän vaatimuksen osalta voidaan soveltaa objektiivisesti perusteltuja poikkeuksia (esimerkiksi kausittaisen hiihtovälinepaikkojen kysynnän perusteella reiteillä, joilla polkupyöriä kuljetetaan vain vähän), ja tietyntyyppisten palvelujen osalta jäsenvaltiot voivat edellyttää myös suurempaa vähimmäispaikkamäärää.

Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 6 artiklan säännösten **soveltamisalan ulkopuolelle voidaan jättää** rautateiden kaupunki- ja esikaupunkiliikenteen matkustajaliikennepalvelut (2 artiklan 6 kohdan a alakohta), kansainväliset palvelut, joiden merkittävä osa tapahtuu EU:n ulkopuolella (2 artiklan 6 kohdan b alakohta), sekä yksinomaan historialliseen tai matkailukäyttöön tarjottavat palvelut (2 artiklan 2 kohta). Asetuksen 6 artiklan säännösten soveltamisalan ulkopuolelle ei kuitenkaan voida jättää rautateiden alueellisia matkustajaliikennepalveluja, joihin kyseisiä säännöksiä sovelletaan poikkeuksetta (2 artiklan 8 kohdan toinen alakohta), eikä rautateiden kaukoliikenteen matkustajaliikennepalveluja, joilla määritelmän mukaan tarkoitetaan muita kuin rautateiden kaupunki-, esikaupunki- tai alueellisen liikenteen palveluja (3 artiklan 15 kohta). Näin varmistetaan, että polkupyörien kuljettamista koskevat vaatimukset ovat jatkossakin pakollisia näiden rautatieverkon keskeisten palvelujen osalta. Tätä säännöstä koskevaa poikkeusta ei yleisesti ottaen käytetä laajasti eri jäsenvaltioissa. Seitsemän jäsenvaltiota[35] on ilmoittanut soveltavansa kyseistä poikkeusta kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen rautatiepalvelujen osalta, ja niin ikään seitsemän jäsenvaltiota[36] on ilmoittanut soveltavansa sitä sellaisten kansainvälisten palvelujen osalta, joiden merkittävä osa, mukaan lukien vähintään yksi aikataulun mukainen asemalla pysähtyminen, tapahtuu EU:n ulkopuolella.

Taustatutkimuksessa todettiin, että viisi jäsenvaltiota[37] vaatii rautatieyrityksiä laatimaan **polkupyörien kuljetusta koskevia suunnitelmia**. Kahdessa jäsenvaltiossa[38] rautatieyritykset ovat laatineet tällaisia suunnitelmia ilman kansallisia vaatimuksia. Neljässä jäsenvaltiossa[39] rautatieyritysten laatimissa polkupyörien kuljetusta koskevissa suunnitelmissa on esitetty polkupyöräpaikkojen lukumäärä. Taustatutkimuksen mukaan

35 AT, BG, FR, HU, PT, RO ja SK. Ranskan ilmoittamaa poikkeusta ei sovelleta asetuksen 6 artiklan 3 ja 4 kohtaan.

36 BG, CZ, FI, HU, LV, PL ja RO.

37 DE (joulukuusta 2025 alkaen), ES, FR, HU ja LU; matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 6 artiklan 5 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat edellyttää, että toimivaltaiset viranomaiset ja niiden alueella toimivat rautatieyritykset laativat tällaisia suunnitelmia.

38 DE ja NL (Saksassa polkupyörien kuljetusta koskevia suunnitelmia oli laadittu jo ennen kuin niiden laadintaa koskevaa kansallista oikeudellista vaatimusta alettiin soveltaa).

39 DE, FR, HU ja NL.

suunnitelmien laadinnan yhteydessä on kuultu yleisöä ja asiaankuuluvia edustavia organisaatioita.

Saatavilla olevien tietojen perusteella näyttää myös siltä, että yksi jäsenvaltio (Ranska) on antanut **kansallista lainsäädäntöä, jossa vahvistetaan suurempi vähimmäismäärä polkupyöräpaikkoja** – yksityisten palveluntarjoajien kaupallisten palvelujen, kansallisesti merkittävien palvelujen ja tiettyjen alueellisten palvelujen tarjoamiseen käytettävissä uusissa ja kunnostetuissa junissa on oltava kahdeksan polkupyöräpaikkaa.[40]

Taustatutkimuksessa todettiin myös, että 17 jäsenvaltion[41] vakiintuneet rautatieyritykset tarjoavat junissa vaatimuksen mukaisesti **vähintään neljää polkupyöräpaikkaa**. Jäsenvaltioista 14:ssä[42] rautatieyritysten tarjoamien palvelujen yhteydessä voi kuitenkin tietyissä olosuhteissa olla saatavilla vähemmän kuin neljä polkupyöräpaikkaa. Tämä voi johtua esimerkiksi tiettyjen junien, reittien tai palvelujen rajallisesta kapasiteetista, tiettyinä vuodenaikoina asetetuista rajoituksista tai ruuhka-ajoista. Kunkin rautatieyrityksen tarjoamien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärä voi myös vaihdella junan tai palvelun mukaan. Jäsenvaltioista 11:ssä[43] vakiintuneet rautatieyritykset voivat joissakin tilanteissa tarjota myös enemmän kuin neljä polkupyöräpaikkaa. Näin voi olla esimerkiksi silloin, kun otetaan käyttöön uudempaa liikkuvaa kalustoa.

Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 6 artiklan 4 kohta tuli voimaan kesäkuussa 2025, ja lähes kaikissa niissä jäsenvaltioissa, joissa tarjotaan rautatiepalveluja, taustatutkimuksessa arvioidut rautatieyritykset näyttävät nyt ottavan huomioon polkupyöräpaikkoja koskevat vähimmäisvaatimukset uutta liikkuvaa kalustoa **hankkiessaan**.

Taustatutkimuksesta käy myös ilmi, että lähes kaikissa jäsenvaltioissa rautatieyritykset perivät **maksun** polkupyörän kuljettamisesta junassa. Nämä kiinteät tai muuttuvat maksut ovat suuruudeltaan tavallisesti 1,50–7,95 euroa. Useimmat rautatieyritykset vaativat myös polkupyöräpaikan **varaamista ennakkoon** erityisesti sellaisten palvelujen osalta, joissa paikkavaraukset ovat pakollisia.

Useimmat taustatutkimuksessa tarkastellut rautatieyritykset näyttävät soveltavan polkupyörien kuljettamiseen jonkinlaisia **palveluun liittyviä rajoituksia**, jotka voivat johtua esimerkiksi ruuhka-ajoista, vuodenaikaa koskevista säännöistä tai palvelujen korvaamisesta linja-autoilla, myös kuljetettavien polkupyörien painon ja mittojen osalta (esimerkiksi tavarapyöriä tai niin kutsuttuja ”läskipyöriä” koskevat rajoitukset).

Yhteenvetona voidaan todeta, että täytäntöönpanon taso vaikuttaa yleisesti ottaen hyvältä, mikä on osaltaan myös edistänyt polkupyörien kuljettamista junissa.

Kansallisten täytäntöönpanoelinten kertomusten perusteella tarkastelluissa jäsenvaltioissa on tehty vain vähän polkupyöriin liittyviä valituksia. Kaksi kansallista täytäntöönpanoelintä[44] on kirjannut kumpikin kaksi valitusta, ja yksi kansallinen täytäntöönpanoelin[45] on kirjannut yhden valituksen. Yksi kansallinen täytäntöönpanoelin[46]

---

40 *Code des transports, Article D1272-5*, sellaisena kuin se on otettuna käyttöön asetuksella *Décret n 2021-41 du 19 janvier 2021 relatif à l’emport de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs*.

41 BE, CZ, DE, DK, EE, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, PT, RO, SI ja SK.

42 BE, BG, DE, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, NL, PL, SE ja SI.

43 BE, DE, EE, EL, FI, FR, HU, LU, LV, PL ja PT.

44 BE ja PT.

45 LT.

46 IT.

ilmoitti, että 0,7 prosenttia sen vastaanottamista valituksista koski polkupyöriä. Eräs toinen kansallinen täytäntöönpanoelin[47] seuraa, esitetäänkö kuljettajien verkkosivustoilla polkupyörien kuljetusta koskevia tietoja, ja on suunnitellut täytäntöönpanotoimia tulevaisuudessa. Kansallisten täytäntöönpanoelinten suorittaman, asetuksen 6 artiklan yleisen seurannan osalta todetaan, että jatkuva seuranta on tarpeen ja tarvittaessa on toteutettava toimia sen varmistamiseksi, että junissa on vaadittu vähimmäismäärä polkupyöräpaikkoja ja matkustajille tiedotetaan polkupyörien kuljetusehdoista.

### 2.4. Reaaliaikaiset matkatiedot (10 artikla)

Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 10 artiklalla otettiin käyttöön mahdollisuus saada reaaliaikaista tietoa viivästyksistä, varauksista ja saatavuudesta, jotta junalippujen markkinat kehittyisivät dynaamisemmiksi ja jotta voitaisiin edistää innovatiivisempien lippujen myyntiä. Tämän ansiosta rautatieliikenteenharjoittajilla, lipunmyyjillä ja matkanjärjestäjillä pitäisi olla mahdollisuus myydä eri liikenteenharjoittajilta peräisin olevia ja eri yhteyksiä varten tarkoitettuja yhdistettyjä lippuja. Lisäksi artiklalla poistetaan matkustajien välinen epätasa-arvo, joka johtui siitä, että aiemmin vain ne matkustajat, jotka olivat ostaneet lipun suoraan rautatieyritykseltä, saivat täydelliset tiedot viivästyksistä (reaaliajassa, jos liikenteenharjoittaja tarjosi tällaiset tiedot esimerkiksi sovelluksen kautta) ja jatkoyhteyksistä.

Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 10 artiklassa, joka perustuu asetuksen (EY) N:o 1371/2007 10 artiklaan, esitetään kaksi velvoitetta, jotka koskevat tietojen jakamista rautatiealan eri toimijoiden välillä. Ensinnäkin säännös velvoittaa rataverkon haltijat antamaan reaaliaikaisia tietoja junien saapumisesta ja lähdöstä rautatieyrityksille, lipunmyyjille, matkanjärjestäjille ja asemanhaltijoille. Toiseksi rautatieyritysten on tarjottava niiden palveluja myyville muille rautatieyrityksille, lipunmyyjille ja matkanjärjestäjille pääsy (liitteessä II olevissa I ja II osassa esitettyihin) matkaa koskeviin vähimmäistietoihin ja (liitteessä II olevassa III osassa tarkoitettuihin) varausjärjestelmien toimintoihin. Kuten edellä mainitaan, jäsenvaltiot voivat soveltaa tähän artiklaan poikkeusta 7. kesäkuuta 2030 saakka, jos rataverkon haltijan ei ole teknisesti mahdollista jakaa reaaliaikaisia tietoja 10 artiklassa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti.

Jos rataverkon haltijoiden ei ole teknisesti mahdollista esittää reaaliaikaisia liikennetietoja (eli näitä tietoja ei voida toimittaa millekään taholle), jäsenvaltio voi soveltaa tähän velvoitteeseen poikkeusta vuoteen 2030 saakka. Tällöin jäsenvaltion on kuitenkin arvioitava tilannetta uudelleen ja toimitettava asiaankuuluvat tiedot komissiolle kahden vuoden välein. Tämä ilmoitusvelvollisuus otettiin käyttöön, jotta hankaluudet tulisivat esille ja ratkaisujen löytäminen teknisiin ongelmiin nopeutuisi.

Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 10 artiklan 1 kohdan mukaisen rataverkon haltijoihin sovellettavan, reaaliaikaisen tiedon jakamista koskevan vaatimuksen osalta todetaan, että kuusi jäsenvaltiota[48] on ilmoittanut komissiolle soveltavansa koko artiklaan **poikkeusta vuoteen 2030 saakka**. Jotkin muut jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet soveltavansa tähän artiklaan yksittäisiä poikkeuksia kaupunki- ja esikaupunkiliikenteen palvelujen[49], alueellisten palvelujen[50], EU:n ulkopuolisten

47 CZ.
48 AT, HR, HU, LV, PL ja RO.
49 FR, LU, PT ja SK.
50 FR, LU, PT ja SK.

kansainvälisten palvelujen[51] ja historialliseen tai matkailukäyttöön tarjottavien palvelujen[52] osalta.

Taustatutkimuksessa havaittiin matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 10 artiklan 1 kohdassa **rataverkon haltijoille** asetetun velvoitteen osalta, että rautatieyrityksille reaaliaikaisia liikennetietoja jaetaan laajasti mutta niiden jakamisessa muille toimijoille on vaihtelua. Tutkimuksen mukaan rataverkon haltijat jakavat reaaliaikaisia liikennetietoja rautatieyrityksille 22 jäsenvaltiossa[53], asemanhaltijoille 11 jäsenvaltiossa[54], lipunmyyjille 12 jäsenvaltiossa[55] ja matkanjärjestäjille 10 jäsenvaltiossa[56]. Tutkimuksessa kävi myös ilmi, että rataverkon haltijat jakavat tietoja maksutta 12 jäsenvaltiossa[57]. Joissakin jäsenvaltioissa[58] on näyttöä siitä, että tällaisten tietojen toimittaminen perustuu sopimussuhteeseen. Ranskassa rataverkon haltija esittää tiedot kahdessa muodossa. Avoin data on maksutonta kaikille toimijoille, jotka haluavat käyttää sitä. Lisäksi rataverkon haltija tarjoaa erilaisia tietoja, jotka voidaan liittää suoraan kunkin toimijan, kuten lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien, järjestelmiin. Näiden tietojen käyttö ei ole pakollista lippujen jakelijoille, joskin rataverkon haltija kannustaa käyttämään niitä ja edistää niiden saatavuutta.

Matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen 10 artiklan 2 kohdan osalta todetaan, että asetuksen 2 artiklan 5 kohdasta seuraa, että jäsenvaltion myöntämä poikkeus ulottuu 10 artiklan kaikkiin säännöksiin (kyseisen 10 artiklan 2 kohdan mukaan **rautatieyritysten** on tarjottava palvelujaan myyville muille rautatieyrityksille, lipunmyyjille ja matkanjärjestäjille pääsy asetuksessa vahvistettuihin matkaa koskeviin vähimmäistietoihin). Näin ollen samoissa jäsenvaltioissa, joissa sovelletaan poikkeusta asetuksen 10 artiklan 1 kohtaan, sovelletaan poikkeusta myös 10 artiklan 2 kohdan vaatimuksiin.

Taustatutkimuksessa kerätty käytettävissä oleva näyttö osoittaa, että kahdeksassa jäsenvaltiossa[59] rautatieyritykset jakavat vaaditut tiedot muille rautatieyrityksille, kahdeksassa jäsenvaltiossa[60] lipunmyyjille ja viidessä jäsenvaltiossa[61] matkanjärjestäjille. Lisäksi näyttö osoittaa, että ennen matkaa annettavat tiedot jaetaan 11 jäsenvaltiossa[62], matkaan liittyvät tiedot jaetaan seitsemässä jäsenvaltiossa[63] ja varausjärjestelmien toimintoihin tarjotaan pääsy kymmenessä jäsenvaltiossa[64]. Kahdessa jäsenvaltiossa[65] rautatieyritykset perivät tiedoista ainakin joitakin maksuja, kun taas 12 jäsenvaltiossa[66]

---

51 BG, CZ ja FI.
52 BG, CZ, DE, FI, FR, IT, LT, NL, PT, SE ja SK.
53 BE, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LV, PL, PT, RO, SE, SI ja SK.
54 BE, BG, DE, ES, FI, FR, HU, IE, RO, SE ja SI.
55 BE, CZ, DE, ES, FI, FR, HR, HU, IE, RO, SE ja SI.
56 BE, CZ, DE, ES, FI, FR, HU, IE, SE ja SI.
57 BE, BG, CZ, DK, ES, FI, IE, LT, PT, SE, SI ja SK.
58 DE, EE, PT, RO, SI ja SK. Ranskan osalta asiasta ei ollut saatavilla tietoja, mutta se, että rataverkon haltija veloittaa tiettyjen reaaliaikaisten tietojen jakamisesta, viittaa siihen, että joitakin sopimusjärjestelyjä saattaa olla olemassa.
59 CZ, DE, LT, LU, NL, SE, SI ja SK.
60 CZ, DE, LT, NL, PL, SE, SI ja SK.
61 CZ, DE, NL, SE ja SI.
62 BE, CZ, DE, DK, LT, LU, NL, PT, SE, SI ja SK.
63 BE, DE, NL, PL, PT, SI ja SK.
64 BE, DE, DK, LU, NL, PL, PT, SE, SI ja SK.
65 FR ja NL.
66 CZ, DK, FR, HU, LT, LU, NL, PL, RO, SE, SI ja SK.

tiedot ovat maksuttomia. Neljä jäsenvaltiota[67] ilmoitti, että rautatieyritykset ovat tehneet virallisia sopimuksia tai muita järjestelyjä vähimmäistason matkatietojen jakamisesta.

Kansallisten täytäntöönpanoelinten kertomusten mukaan jotkin niistä[68] ovat vastaanottaneet tietojen antamiseen liittyviä valituksia, mutta kertomuksissa ei ole täsmennetty, liittyvätkö valitukset reaaliaikaisiin liikennetietoihin. Yksi kansallinen täytäntöönpanoelin[69] kuvasi kertomuksessaan asiaan liittyviä täytäntöönpanotoimiaan.

## 2.5. Suorat liput (12 artikla)

### *2.5.1. Ainoan rautatieyrityksen velvollisuus tarjota suoria lippuja*

Asetuksen 12 artiklan 1 kohdassa otettiin käyttöön uusi velvoite, jonka mukaan tilanteessa, jossa rautateiden kaukoliikennepalvelut tai alueelliset matkustajaliikennepalvelut ovat yhden ainoan rautatieyrityksen[70] liikennöimiä, kyseisen yrityksen on tarjottava suora lippu[71]. Toimenpiteen tavoitteena on varmistaa kattavampi suoja matkustajille, jotka menettävät jatkoyhteyden matkansa aikana, ja parantaa suorien lippujen saatavuutta markkinoilla. Erityisesti matkustajilla, joilla on suora lippu ja jotka menettävät jatkoyhteyden kyseisen lipun kattamien rautatieliikennepalvelujen välillä, on oikeus valita joko lipun hinnan palauttaminen tai matkan jatkaminen tai uudelleenreitittäminen lopulliseen määräpaikkaan, oikeus saada korvaus (paitsi jos lipun hinta on palautettu) sekä oikeus saada apua (virvokkeita, aterioita tai majoitus)[72].

Taustaselvityksen havainnot osoittavat, että kaikissa jäsenvaltioissa, joissa rautatieliikennepalveluita on tarjolla, rautatieyritykset, jotka katsotaan ainoiksi rautatieyrityksiksi, tarjoavat yleensä matkoja omissa rautateiden kaukoliikenteen palveluissaan ja alueellisissa matkustajaliikennepalveluissa suorana lippuna. Tämä yleinen vaatimustenmukaisuus voi selittyä velvoitteen suppealla soveltamisalalla, joka rajoittuu ainoaksi rautatieyritykseksi katsottavan toimijan tarjoamiin palveluihin eli saman rautatieyrityksen tai useiden samaan täyteen omistukseen kuuluvien yritysten palveluihin.

Lisäksi eräissä jäsenvaltioissa on havaittu tiettyjä erityispiirteitä. Esimerkiksi Luxemburgissa päärautatieyrityksen liikennöimien matkustajaliikennepalveluiden toisen luokan junamatkat ovat maksuttomia eivätkä edellytä (suoraa) lippua.[73] Alankomaissa käytössä on kansallinen ilmoittautumis- ja uloskirjautumisjärjestelmä. Matkustajien matkat alkavat, kun he ilmoittautuvat lähtöasemalla, ja päättyvät, kun he kirjautuvat ulos lopullisen määränpään asemalla, riippumatta mahdollisista vaihdoista, käytetyn

---

67 LU, PT, SI ja SK.

68 BE, BG, EL, ES, HR, PL ja RO.

69 EL.

70 Termi ’ainoa rautatieyritys’ kattaa saman rautatieyrityksen palvelut sekä kaikkien sellaisten rautatieyritysten palvelut, jotka ovat joko saman omistajan kokonaan omistamia tai jonkin asiaan liittyvän rautatieyrityksen kokonaan omistamia tytäryhtiöitä.

71 Suoralla lipulla tarkoitetaan yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21 päivänä marraskuuta 2012 annetun direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 35 kohdan mukaan ”lippua tai lippuja, jotka vastaavat kuljetussopimusta, joka on tehty yhden tai useamman rautatieyrityksen liikennöimien peräkkäisten rautatiematkojen tekemistä varten”. Ks. myös asetuksen (EU) 2021/782 3 artiklan 9 kohta.

72 Asetuksen 12 artiklan (*Suorat liput*) 3 kohta.

73 Luxemburg jätti rautateiden kotimaiset alueelliset matkustajaliikennepalvelut asetuksen 12 artiklan 1 kohdan soveltamisalueen ulkopuolelle kesäkuuhun 2028 asti. Ks. rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen (EU) 2021/782 täytäntöönpanoa ja tuloksia koskevan raportin taustaselvitys, lippujen saatavuutta käsittelevä loppuraportin 2.6.4.1 kohta.

rautatieliikennepalvelun tyypistä tai rautatieyrityksen vaihtumisesta. Käytännössä tämä näyttää toimivan suoralippujärjestelmänä.

### *2.5.2. Yhteistyö rautateiden muita matkustajaliikennepalveluja varten*

Muiden kuin yhden ainoan rautatieyrityksen liikennöimien kaukoliikenteen tai alueellisten matkustajaliikennepalvelujen osalta asetuksen 12 artiklan 1 kohdassa säädetään, että rautatieyritysten on pyrittävä kaikin kohtuullisin keinoin tarjoamaan suoria lippuja ja tehtävä tältä osin yhteistyötä keskenään.

Rautateiden kaupunki- ja esikaupunkiliikenteen matkustajaliikennepalveluiden osalta taustaselvityksessä havaittiin, että 17 jäsenvaltiossa[74] myös näille rautatieyritysten liikennöimille palveluille tarjotaan suoria lippuja. Niitä näyttää tarjoavan jopa kahden sellaisen jäsenvaltion päärautatieyritys, jotka ovat ilmoittaneet (esi)kaupunkiliikenteen jättämisestä asetuksen 12 artiklan 1 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle.[75] Nämä tapaukset viittaavat siihen, että suoria lippuja voidaan käytännössä tarjota näihin palveluihin laajemmin kuin pelkästään poikkeuskehyksen perusteella voidaan päätellä. Sitä vastoin (esi)kaupunkiliikenteen suoria lippuja ei näytä olevan saatavilla kolmessa jäsenvaltiossa, jotka eivät ole ilmoittaneet asetuksen 12 artiklan 1 kohdan soveltamatta jättämisestä.[76]

Kotimaan rautatiematkojen osalta (eli yhden jäsenvaltion sisällä) vain muutamissa jäsenvaltioissa havaittiin näyttöä suorista lippujärjestelmistä, jotka kattavat useamman rautatieyrityksen:

- Tšekissä *Oneticket*-järjestelmässä rautatieyritysten lukumäärästä riippumatta koko matka katsotaan yhdeksi kuljetussopimukseksi, kun se toteutetaan maan rataverkossa. Matkustajan oikeudet matkustushäiriötilanteissa ovat tuolloin voimassa.[77]

- Saksassa rautatieyritykset osallistuvat yhteiseen *Deutschlandtarif*-maksujärjestelmään. Sellaisia lippuja, jotka on myönnetty matkalle, joka koostuu *Deutschlandtarif*-järjestelmään osallistuvien rautatieyritysten toisiaan suoraan seuraavista junayhteyksistä – mukaan lukien väliaikaiset liput, kuten kuukausittainen *Deutschlandticket* –, pidetään asetuksen mukaan suorina lippuina. *Deutschlandtarif* koskee pääasiassa noin 50 julkisen ja yksityisen rautatieyrityksen tarjoamia alueellisia ja (esi)kaupunkiliikenteen matkustajaliikennepalveluita. Se ei sisällä kaukoliikenteen palveluita esimerkiksi DB Fernverkehr AG:ltä, FlixTrainilta tai Eurostarilta.[78]

- Unkarissa kaikki kotimaan matkojen liput katsotaan suoriksi lipuiksi, mukaan lukien useiden eri rautatieyritysten matkaliput. Suurinta osaa rautateiden kotimaan matkustajaliikennepalveluista liikennöivät kuitenkin MÁV ja GYSEV. Jälkimmäinen liikennöi vain osaa rautatieliikenteestä maan luoteisosassa. GYSEV ja MÁV ovat myös osittain Unkarin valtion omistuksessa.[79]

---

74 BE, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, HR, HU, IE, LV, NL, RO, SE, SI ja SK.
75 HU ja SK.
76 IT, LT ja PL.
77 https://oneticket.cz.
78 Ks. https://www.deutschlandtarifverbund.de/ueber-uns/ sekä hintaehtojen osat A ja C (*Tarifbedingungen*, versio 14.12.2025).
79 https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/vasuti_uzletszabalyzat_25.10.01.pdf.

- Puolassa PKP Intercity tekee yhteistyötä yhdeksän alueellisen rautatieyrityksen kanssa ja tarjoaa yhteislippuja, jotka yhdistävät eri toimijoiden hinnat (*Wspolny Bilet* eli WB). WB-lippua ei sovelleta TLK-[80] tai Intercity (IC) -junien makuuvaunuissa tai lepotuolipaikoilla varustetuissa vaunuissa tehtäviin matkoihin eikä sellaisten rautatieyritysten liikennöimiin rautatieliikennepalveluihin, jotka ovat päättäneet olla osallistumatta tähän yhteistyöhön.[81] Jos myöhästymiset tai muut esteet aiheuttavat jatkoyhteyden menettämisen, matkustajat voivat saada viivästystodistuksen matkansa ehdollista jatkamista varten seuraavalla osallistuvan rautatieyrityksen junalla paikkatilanteen sallimissa rajoissa. Heillä on lisäksi oikeus saada lipun myöntäneeltä rautatieyritykseltä hyvitys tai korvaus koko yhdistetystä hinnasta.[82] Järjestelmä ei kuitenkaan kata eräitä Puolan markkinoilla toimivia riippumattomia rautatieyrityksiä, kuten RegioJetiä ja Leo Expressiä.[83]

- Ruotsissa *Resplus* antaa matkustajille mahdollisuuden yhdistää useiden liikenteenharjoittajien (kuten juna, linja-auto ja lautta) tarjoamia matkoja yhdeksi *Resplus*-lipuksi Ruotsin julkisten liikenteenharjoittajien yhteistyön ansiosta. Jokainen Ruotsista lähtevä tai Ruotsiin päätyvä juna kuuluu *Resplus*-järjestelmän piiriin. Jos jatkoyhteys menetetään *Resplus*-matkan aikana, sovelletaan *Kom-Fram-Garanti*-saapumistakuuta. Tämä tarkoittaa, että liikenteenharjoittaja, joka aiheuttaa matkustajalle jatkoyhteyden menettämisen, on vastuussa sen varmistamisesta, että matkustaja voi jatkaa matkaansa, vaihtoehtojen tarjoamisesta uudelleenvaraukselle, majoituksen, ruoan ja juomien tarjoamisesta sekä hinnan osittaisesta tai täydellisestä palauttamisesta tai viivästyskorvauksen maksamisesta (yhdistetyistä matkoista, joiden kokonaispituus on yli 150 kilometriä) käyttäen samoja kynnysarvoja ja arvoja kuin asetuksessa.[84]

Rautatieyritysten välistä kotimaista yhteistyötä suorien lippujen tarjoamiseksi ei näytä tapahtuvan muissa jäsenvaltioissa. Joissakin tapauksissa tämä voi johtua siitä, että tällä hetkellä rautateiden kotimaan matkustajaliikennepalveluita tarjoaa vain yksi rautatieyritys.

Rautateiden rajatylittävää matkustajaliikennepalveluita koskevaa yhteistyötä tehdään vapaaehtoisesti, jotta voidaan tarjota suoria lippuja joillekin matkoille, joihin kuuluu yksi tai useampi jatkoyhteys, mutta yhteistyötä ei näytä tapahtuvan järjestelmällisesti EU:ssa.[85]

#### *2.5.3. Suorilla lipuilla matkustaville tiedottaminen*

Asetuksen 12 artiklan 2 kohdasta seuraa, että jos matkaan kuuluu yksi tai useampi jatkoyhteys, matkustajalle on tiedotettava ennen lipun tai lippujen ostamista, muodostaako kyseinen lippu tai muodostavatko kyseiset liput suoran lipun.[86] Matkustajan näkökulmasta tämä vaatimus on keskeinen, jotta voidaan ymmärtää ja ennakoida lippuun (lippuihin) liittyvä suojan taso matkan aikana ilmenevissä matkustushäiriöissä, jotka vaikuttavat matkustajan jatkoyhteyteen eri rautateiden matkustajaliikennepalvelujen välillä.

---

80 TLK- eli *Twoje Linie Kolejowe* -junat ovat kaukojunia, jotka tekevät enemmän pysähdyksiä ja ajavat alhaisemmalla nopeudella kuin Intercity-junat.

81 https://kolejedolnoslaskie.pl/wp-content/uploads/2024/06/Zalacznik-nr-2-do-ZW-WB_dane-przewoznikow.pdf.

82 https://www.intercity.pl/pl/dokumenty/wspolny-bilet/tekst_ujednolicony_ZW-WB_zm_1-20_2507_2025.pdf.

83 Wspólny Bilet – Ministerstwo Infrastruktury – Portal Gov.pl.

84 https://samtrafiken.se/tjanster/resplus.

85 Ks. SWD(2026) 233.

86 Asetuksen johdanto-osan 24 ja 25 kappaleesta seuraa, että nämä tiedot on annettava ”selkeästi”.

Tämän raportin taustaselvityksessä löydettiin useita keinoja, joiden avulla sidosryhmät (pääasiassa vakiintuneet rautatieyritykset) näyttävät noudattavan tätä ostoa edeltävää tiedonantovaatimusta. Sidosryhmien mainitsemia esimerkkejä ovat merkintä tai ilmoitus verkkovarausprosessin eri vaiheissa[87], lipunmyyntipisteiden, palvelupisteiden tai puhelinmyynnin henkilökunnan suullisesti antamat tiedot sekä tiedot rautatieyrityksen ehdoissa. Selvityksessä kerrotaan myös, että kaikissa jäsenvaltioissa matkustajille ei tiedoteta ennen ostoa siitä, ovatko liput suoria lippuja vai eivät. Joissakin jäsenvaltioissa tämä voi selittyä sillä, että kaikki yhdessä ostotapahtumassa hankitut kotimaan liput katsotaan suoriksi lipuiksi, mikä vähentää tarvetta ilmoittaa matkustajille asiasta nimenomaisesti ennen ostoa.[88] Taustaselvityksestä käy ilmi myös, että ainakin yhdessä jäsenvaltiossa päärautatieyritys ja matkustajia edustava järjestö olivat eri mieltä siitä, oliko nämä tiedot toimitettu ennen ostoa.[89]

Näin ollen vaikuttaa siltä, että matkustajille ei aina anneta johdonmukaisesti ennen ostoa selkeästi tietoa siitä, muodostaako heidän junamatkaa varten ostamansa lippu tai liput suoran lipun. Mahdollisten viestintäkeinojen kirjo eri jäsenvaltioissa näiden tietojen antamiseksi – jos tietoja annetaan lainkaan – tekee niiden löytämisestä ja omien oikeuksien ymmärtämisestä matkustajille vaikeaa. Tämä on vieläkin ongelmallisempaa, jos matkustaja tekee useiden eri rautatieyritysten liikennöimän matkan (jos suorien lippujen tarjoaminen ei ole velvoite), mahdollisesti vielä useissa jäsenvaltioissa.

Eräässä kansallisen täytäntöönpanoelimen raportissa mainitaan valitus, joka liittyy suoria lippuja koskeviin tietoihin, mutta asiasta ei anneta tarkempia tietoja.[90]

#### *2.5.4. Suoria lippuja koskeva vastuu*

Asetuksen 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti, ja kuten edellä on mainittu, jos yhden tai useamman jatkoyhteyden sisältävä matka myydään suorana lippuna ja jos matkustaja menettää yhden tai useamman jatkoyhteyden, rautatieyritys on velvollinen palauttamaan hinnan tai reitittämään matkan uudelleen[91], korvaamaan kuluja[92] ja avustamaan[93] matkustajaa.

Taustaselvityksen mukaan (tosin useimmat asiassa kuullut tarkasteltujen jäsenvaltioiden sidosryhmät eivät pystyneet toimittamaan tietoja asiasta) saatavilla olevat tiedot, jotka koskevat pääasiassa vakiintuneita rautatieyrityksiä, viittaavat siihen, että suurin osa matkustajista valitsee uudelleenreitityksen, jos he menettävät jatkoyhteyden suorana lippuna ostetulla matkalla.[94]

Asetuksessa otetaan myös huomioon tilanne, jossa rautatieyritys myy omasta aloitteestaan lippuyhdistelmän matkaa varten, johon osallistuu rautatieyrityksiä, jotka eivät kuulu

---

87 Esimerkiksi vasta sen jälkeen, kun matkustaja on valinnut matkan, ja joskus jopa juuri ennen maksua.

88 FI ja SE.

89 Tilanne on kiistanalainen erityisesti Alankomaissa: rautatieyritys ilmoittaa, että tieto annetaan matkustajille ennen oston loppuun saattamista, kun taas matkustajajärjestö katsoo, ettei matkustajille anneta tietoa järjestelmällisesti.

90 HU.

91 Asetuksen 18 artikla (*Lipun hinnan palauttaminen ja uudelleenreititys*).

92 Asetuksen 19 artikla (*Korvaus*).

93 Asetuksen 20 artikla (*Avunanto*).

94 Taustaselvityksessä todetaan myös, että jotkut matkustajat eivät pyytäneet lipun hinnan palauttamista eivätkä uudelleenreititystä, vaan he vain jättivät matkansa tekemättä pyytämättä korvausta, vaikka heillä olisi ollut siihen oikeus. Esimerkiksi Saksa arvioi, että 60–70 prosenttia matkustajista valitsee uudelleenreitityksen, 10–15 prosenttia lipun hinnan palauttamisen ja 20–30 prosenttia korvauksen ja noin 5 prosenttia pyytää apua.

samaan rautatieyritykseen, ja tämä tapahtuu yhdessä liiketoimessa. Tällöin voidaan yleisesti olettaa, että kyseessä on suora lippu – ellei yritys ilmoita matkustajalle ennen ostoa, että liput edustavat erillisiä kuljetussopimuksia.[95]

Rautatieliikennepalvelua koskevien oikeiden tietojen tarjoaminen on välttämätöntä myös silloin, kun matkustaja ostaa lippuja lipunmyyjältä tai matkanjärjestäjältä. Jos lipunmyyjät tai matkanjärjestäjät myyvät erillisiä lippuja yhdessä liiketoimessa, niiden pitäisi selkeästi tiedottaa matkustajalle ennen ostoa, että kyseisillä lipuilla ei ole vastaavan tason suojaa kuin suorilla lipuilla ja että palvelua tarjoava yksi tai useampi rautatieyritys ei ole myöntänyt kyseisiä lippuja suorina lippuina. Muussa tapauksessa lipunmyyjä tai matkanjärjestäjä on velvollinen palauttamaan kyseisessä liiketoimessa maksetun lipun tai lippujen kokonaissumman sekä lisäksi maksamaan korvauksen, joka on 75 prosenttia kyseisestä summasta, jos matkustaja menettää yhden tai useamman jatkoyhteyden.[96]

Taustaselvityksen tulokset näyttävät viittaavan siihen, että 2.5.3 jaksossa esitettyjen päätelmien mukaisesti silloin, kun matkustajille annetaan tietoa lippujen erillisestä sopimusluonteesta, se tehdään eri tavoin joko ennen ostamista (esimerkiksi verkkosivustolla tai verkkovarausprosessin aikana) tai oston jälkeen lipussa olevalla ilmoituksella. Kaikissa jäsenvaltioissa ei ollut näyttöä siitä, että tällaisia tietoja olisi toimitettu, mikä voi joissakin tapauksissa selittyä sillä, että kaikki rautateiden kotimaan matkustajaliikennepalvelut kyseisessä jäsenvaltiossa katsotaan suoriksi lipuiksi.

Monimutkaisuutta lisää asetuksessa säädetty poikkeusjärjestelmä, jonka nojalla jäsenvaltiot voivat tietyin edellytyksin vapauttaa tietyt rautatiepalvelut[97] asetuksen 18–20 artiklan velvoitteista (eli lipun hinnan palauttaminen tai uudelleenreititys, korvaus ja avunanto). Näitä poikkeuksia sovelletaan riippumatta siitä, onko matkustajalla suora lippu. Näin ollen voi syntyä tilanteita, joissa rautatieyrityksellä on velvollisuus tarjota suoria lippuja tietylle palvelutyypille 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti, kun taas sama palvelutyyppi on jossakin määrin vapautettu vastaavista 18–20 artiklan mukaisista jatkoyhteyden menettämiseen sovellettavista vastuusäännöistä.[98]

Eräät rautatieyritykset ovat tehneet monenvälisiä alakohtaisia sopimuksia matkustajien auttamiseksi, jos he menettävät jatkoyhteyden sellaisten eri yritysten rautatieliikennepalveluiden välillä, jotka eivät kuulu suorien lippujen piiriin (esimerkiksi Agreement on Journey Continuation (AJC)[99] ja Hop on the next available train (HOTNAT)[100]). Vastuuta ja matkustajille tiedottamista koskeva yleinen oikeudellinen

---

95 Ks. asetuksen 12 artiklan (*Suorat liput*) 4 kohta ja johdanto-osan 24 kappale.

96 Ks. asetuksen 12 artiklan (*Suorat liput*) 4 ja 5 kohta sekä johdanto-osan 25 kappale.

97 Ks. asetuksen 2 artikla (*Soveltamisala*) ja edellä oleva 2.1 kohta.

98 Suoriin lippuihin sovellettavia jäsenvaltioiden poikkeuksia on analysoitu yksityiskohtaisemmin rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen (EU) 2021/782 täytäntöönpanoa ja tuloksia koskevan raportin taustaselvityksessä, vastuuta suorien lippujen yhteydessä käsittelevässä loppuraportin 2.6.4.3 kohdassa.

99 Ks. AJC:n viimeisin tiedote kansainvälisen rautatiekuljetuskomitean verkkosivustolla, julkaistu joulukuussa 2025: https://www.cit-rail.org/media/files/civ-products-april-2025/ajc_leaflet_2025-12-14_en.pdf?cid=437997. (Huom. Koko sopimus ei ole julkinen.)

100 Ks. Railteamin verkkosivusto: https://www.railteam.eu/en/services-on-your-journey/hop-on-the-next-available-train-hotnat/. HOTNAT sisältää vain muutamia suurnopeusrautatieliikenteen harjoittajia, jotka kuuluvat Railteamiin (Deutsche Bahn, Eurostar, ÖBB, SNCF, SBB, SNCB/NMBS ja NS). HOTNAT kattaa vain niiden suurten nopeuksien rautatieverkon.

järjestely näyttää osaltaan johtavan tilanteeseen, jossa matkustajien on vaikea tietää oikeutensa, jos he menettävät jatkoyhteyden junamatkansa aikana.[101]

Eräässä kansallisen täytäntöönpanoelimen[102] raportissa viitataan kahteen valitukseen, jotka koskevat vastuuta yhtenäisistä matkoista ja sitä, sovelletaanko asiassa suoria lippuja koskevaa vastuuta. Toisessa tapauksessa näin katsottiin olevan, kun taas toisessa tapauksessa ei.

### 2.6. Oikeus omatoimiseen uudelleenreititykseen (18 artiklan 3 kohta)

Asetuksen 18 artiklan 3 kohdassa otetaan käyttöön matkustajien oikeus omatoimiseen uudelleenreititykseen, mikä tarkoittaa, että matkustajat voivat itse ryhtyä etsimään uusia vaihtoehtoja silloin, kun rautatieyritys ei (välittömästi) tarjoa toteuttamiskelpoista matkaa. Tätäkin merkittävämpää on se, että matkustajat voivat saada rautatieyritykseltä korvauksen uuden matkasuunnitelman laatimisesta aiheutuvista kustannuksista. Ilman tällaista oikeutta omatoimisesti uudelleenreitittäytyvät matkustajat olisivat oikeutettuja enintään lipun hinnan palautukseen ja heidän olisi vaikea saada korvauksia viime hetken järjestelyistä aiheutuvista kustannuksista, joita syntyy kyseisenä päivänä sovellettavista hinnoista (jotka voivat olla alkuperäisen lipun hintaa huomattavasti korkeammat).

Tämä asetuksen säännös sisältää kaksivaiheisen mallin matkustajille.

Asetuksen 18 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään, että rautatieyritys voi matkustajan pyynnöstä sallia muiden liikennepalvelujen tarjoajien kanssa tehdyt sopimukset, jotta matkustaja pääsee lopulliseen määräpaikkaan vastaavilla ehdoilla. Tällaisessa tapauksessa rautatieyrityksen on palautettava matkustajalle hänelle aiheutuneet kustannukset. Tämä edellyttää, että rautatieyritys hyväksyy matkustajan pyynnön.

Asetuksen 18 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa otettiin käyttöön uusi oikeus, jonka mukaan tilanteessa, jossa rautatieyritys ei ole tarjonnut matkustajalle ratkaisua 100 minuutin kuluessa matkankeskeytymisestä, matkustaja voi järjestää vaihtoehtoisen kuljetuksen julkisella liikennevälineellä rautateitse tai linja-autolla ja rautatieyrityksen on korvattava hänelle lisälipusta aiheutuneet ”tarpeelliset, asianmukaiset ja kohtuulliset” kustannukset. Sen jälkeen kun 100 minuuttia on kulunut, matkustaja ei enää tarvitse liikenteenharjoittajan suostumusta vaihtoehtoisen kuljetuksen järjestämiseen.

Seitsemässä jäsenvaltiossa **rautateiden alueelliset matkustajaliikennepalvelut** on tällä hetkellä nimenomaisesti vapautettu 18 artiklan 3 kohdan soveltamisesta.[103] Tätä poikkeusta voidaan soveltaa 7. kesäkuuta 2028 saakka.[104] **Kaupunki- ja esikaupunkiliikenteeseen** ei sovelleta 18 artiklan 3 kohtaa kymmenessä jäsenvaltiossa.[105] Kuudessa jäsenvaltiossa[106] **rautateiden kansainväliset matkustajaliikennepalvelut** kolmansiin maihin vapautetaan 18 artiklan soveltamisesta.

---

101 Rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen (EU) 2021/782 kohdennettu tarkistus, kannanottopyyntö.

102 DK.

103 BG, LU, PL, PT, RO, SK ja SE (rautateiden kotimaan matkustajaliikennepalvelut alle 150 kilometrin pituisten matkojen osalta). Asetuksen 18 artiklan 3 kohdasta voidaan poiketa ainoastaan 7. kesäkuuta 2028 asti asetuksen 2 artiklan 8 kohdan viimeisen alakohdan mukaisesti.

104 Ks. asetuksen 2 artiklan (*Soveltamisala*) 8 kohdan viimeinen alakohta.

105 BG, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SK ja SE ( rautateiden kotimaan matkustajaliikennepalvelut alle 150 kilometrin pituisten matkojen osalta) ja AT (kaupunkiliikenteen matkustajaliikennepalveluiden osalta).

106 BG, CZ, FI, LV, PL ja RO.

Taustaselvitys esittää hajanaisen kuvan 18 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan soveltamisesta käytännössä (eli silloin, kun rautatieyritykseltä on saatava suostumus matkustajan itsereititystä koskevaan pyyntöön). Suurin osa selvityksessä tarkastelluista rautatieyrityksistä näyttää sallivan sen, että häiriötilanteessa matkustaja järjestää uuden matkan itse. Jotkin rautatieyritykset saattavat kuitenkin soveltaa tämän oikeuden käyttämiseen ja siihen liittyviin korvauksiin tiettyjä ehtoja. Tällaisia ovat esimerkiksi päivän viimeinen juna, pitkät viivästykset tai tiedon puute, rautatieyrityksen tarjoamien vaihtoehtojen puutteet tai se, että oikeus korvaukseen rajoittuu tiettyihin liikennemuotoihin (juna tai linja-auto) tai edullisiin vaihtoehtoihin. Saatujen tietojen mukaan muutamassa jäsenvaltiossa rautatieyritykset katsovat itse pystyvänsä järjestämään sopivat vaihtoehdot eivätkä yleensä korvaa matkustajan järjestämiä matkoja.[107] Muutamissa jäsenvaltioissa tämän uuden oikeuden soveltamista koskevat näkemykset vaihtelevat yhtäältä rautatieyritysten ja toisaalta matkustajajärjestöjen tai kansallisten täytäntöönpanoelinten välillä.[108]

Asetuksen 18 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan osalta (eli silloin, kun rautatieyrityksen suostumusta ei enää tarvita 100 minuutin kuluttua) suurin osa rautatieyrityksistä väittää korvaavansa matkustajille kustannukset silloin, kun nämä käyttävät oikeuttaan omatoimiseen uudelleenreititykseen. Pelkästään taustaselvityksen tulokset eivät kuitenkaan osoita, kunnioitetaanko tätä oikeutta käytännössä johdonmukaisesti.

Nämä havainnot vahvistavat ECC-verkoston tekemät arviot, jotka osoittavat asetuksen 18 artiklan 3 kohdan soveltamiseen liittyvät haasteet. Esimerkiksi matkustajat eivät useinkaan ole tietoisia 100 minuutin aikarajasta, ja he ovat todenneet sen epäkäytännölliseksi tilanteissa, joissa kyseessä on päivän viimeinen juna, yöjunan häiriö tai monimutkainen, rajatylittävä matka. ECC-verkosto huomautti myös, että lentomatkustaminen ei ole asetuksen 18 artiklan 3 kohdan mukainen pätevä vaihtoehtoinen kuljetusmuoto uudelleenreititykseen.[109]

Erään kansallisen täytäntöönpanoelimen[110] kahden vuoden välein antamassa raportissa todetaan, että täytäntöönpanoon tarvitaan enemmän selityksiä erityisesti 18 artiklan osalta. Asetuksen 18 artiklan säännökset tarjoavat matkustajalle vain rajalliset mahdollisuudet järjestää oma matkansa. Toinen kansallinen täytäntöönpanoelin[111] huomasi erään tapahtuman aikana, jossa useita kaukoliikenteen junamatkoja peruutettiin lakon tai ratavian vuoksi, että matkustajat eivät saaneet valita maksutonta uudelleenreititystä peruutetun matkan tilalle. Kansallisen täytäntöönpanoelimen väliintulon jälkeen rautatieyritys ryhtyi toimenpiteisiin saattaakseen toimintansa sääntöjen mukaiseksi.

Edellä esitetyn perusteella vaikuttaa siltä, että asetuksella käyttöön otettua oikeutta uudelleenreititykseen ei sovelleta johdonmukaisesti kaikkialla EU:ssa. Säännöt näyttävät johtavan erilaisiin korvauskäytäntöihin, jos niitä ylipäätään sovelletaan, mikä vahvistaa matkustajien kokemaa epäselvyyttä tästä oikeudesta.

### 2.7. Korvaus – ylivoimainen este (19 artiklan 10 kohta)

Asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa säädetään periaatteesta, jonka mukaan matkustaja on oikeutettu korvaukseen rautatieyritykseltä häntä kohdanneesta, lipussa tai suorassa lipussa

[107] FI ja RO.
[108] BG, NL ja SI.
[109] Strengthening Rail Passenger Rights in the EU | Euroopan kuluttajakeskusten verkosto.
[110] DE.
[111] FI, ks. https://www.kkv.fi/paatokset/kuluttaja-asiat/kuluttaja-asiamiehen-ratkaisut/rautatieyrityksen-uudelleenreitityskaytannot-kaukojunamatkojen-peruuntuessa-lakon-tai-ratavian-takia/.

ilmoitetun lähtöpaikan ja lopullisen saapumispaikan välillä tapahtuvasta viivästymisestä, jonka osalta hintaa ei ole palautettu asetuksen 18 artiklan mukaisesti. Asetuksessa vahvistetaan myös viivästyksistä maksettava vähimmäiskorvaus, joka on prosentuaalinen osuus lipun hinnasta.[112] Asetuksen 19 artiklan 10 kohta vapauttaa rautatieyritykset viivästyskorvauksen maksamisesta kolmessa tilanteessa: 1) jos ne osoittavat, että viivästyminen, jatkoyhteyden menettäminen tai peruuttaminen johtui rautatieliikenteeseen liittymättömistä olosuhteista, joita voivat olla äärimmäiset sääolot, suuret luonnonkatastrofit tai suuret kansanterveyskriisit, kuten pandemiat, vaikka kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin ryhdyttiin niiden välttämiseksi tai lieventämiseksi, 2) matkustajien virhe tai 3) tietyt kolmannen osapuolen toimet (esimerkiksi sabotointi tai kaapelivarkaus), lukuun ottamatta rautatieyrityksen henkilöstön lakkoja tai muiden rautatieyritysten, rataverkon haltijoiden tai asemanhaltijoiden toimia tai laiminlyöntejä. Nämä säännökset poikkeavat asetuksen (EY) N:o 1371/2007 17 artiklasta, jossa säädetään ankarasta vastuusta ilman tällaisia poikkeuksia (kuten unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä todetaan[113]). On myös tärkeää huomata, että tätä ylivoimaista estettä koskevaa lauseketta sovelletaan ainoastaan korvauksiin eikä se vaikuta matkustajien muiden oikeuksien, kuten uudelleenreitityksen ja avunannon, soveltamiseen.

Yksikään jäsenvaltio ei ole nimenomaisesti myöntänyt poikkeusta asetuksen 19 artiklan 10 kohdan soveltamisesta. Jotkin jäsenvaltiot ovat kuitenkin vapauttaneet 19 artiklan soveltamisen kokonaan kaukoliikennepalveluiden[114], rautateiden alueellisten matkustajaliikennepalveluiden[115], kaupunki- ja esikaupunkiliikenteen rautatiepalveluiden[116], yksinomaan historialliseen tai matkailukäyttöön tarjottavien rautatieliikennepalveluiden[117], ja kolmansiin maihin tarjottavien kansainvälisten palveluiden osalta[118].

Taustaselvitys osoittaa, että tämän poikkeuksen käyttö vaihtelee jäsenvaltioittain. Taustaselvityksessä havaittiin, että selvityksessä analysoidut 13 jäsenvaltion[119] rautatieyritykset eivät raportoidusti sovella poikkeusta käytännössä vaan maksavat korvauksen, vaikka viivästykset, peruutukset tai jatkoyhteyden menettäminen saattavat liittyä poikkeuksellisiin olosuhteisiin. Selvityksessä tarkastellut kymmenen jäsenvaltion[120] rautatieyritykset ilmoittivat vedonneensa poikkeukseen ja jättäneensä korvauksen maksamatta, jos viivästykset, peruutukset tai jatkoyhteyden menettäminen johtuivat tapahtumista, joihin ne eivät selvästikään voineet vaikuttaa (kuten ankarista sääoloista, onnettomuuksista tai turvallisuusuhkista).

Selvityksessä todettiin myös, että 19 jäsenvaltiossa matkustajat näyttävät saavan korvauksen tutkituilta yrityksiltä, kun viivästykset, peruutukset ja jatkoyhteyden menettäminen johtuvat rautatieyrityksen henkilöstön lakoista tai muiden samaa infrastruktuuria käyttävien yritysten tai rataverkon haltijoiden ja asemanhaltijoiden toimista.[121] Kreikassa vain sarjalippujen haltijat mainitaan nimenomaisesti oikeutetuiksi korvaukseen lakon aikana. Selvityksessä todettiin myös, että neljässä jäsenvaltiossa

---

112 Vähimmäiskorvaus on 25 prosenttia lipun hinnasta 60–119 minuutin viivästymisestä ja 50 prosenttia lipun hinnasta 120 minuutin tai sitä pidemmästä viivästymisestä.

113 Unionin tuomioistuimen tuomio 26.9.2013, *ÖBB-Personenverkehr*, C-509/11, ECLI:EU:C:2013:613.

114 BG, HU, PT, RO ja SK.

115 AT, BG, FI, HU, LU, PL, PT, RO, SE ja SK.

116 AT, BG, FI, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE ja SK.

117 BG, CZ, DE, FI, FR, HU, IT, LT, LV, NL, PL, PT, RO, SE ja SK.

118 BG, CZ, FI, LV ja RO.

119 AT, BE, CZ, DK, EL, ES, FI, HR, IT, LU, NL, SE ja SK.

120 BG, DE, EE, FR, HU, LT, PL, PT, RO ja SI.

121 AT, BE, DE, DK, EE, ES, FI, FR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, NL, PT, SE, SI ja SK.

tarkastellut rautatieyritykset[122] näyttävät jättävän tällaiset viivästykset, peruutukset ja jatkoyhteyden menettämisen kokonaan korvauksen ulkopuolelle. Romaniassa tarkasteltu rautatieyritys tarjoaa korvauksen ainoastaan lakon tapauksessa, ei kolmansien osapuolten muista toimista verkossa.

Kaiken kaikkiaan taustaselvityksen yhteydessä kerätty näyttö osoittaa, että asetuksen 19 artiklan 10 kohdassa olevaa ylivoimaista estettä koskevaa lauseketta ei sovelleta johdonmukaisesti kaikkialla EU:ssa. Vaikuttaa erityisesti siltä, että noin puolessa jäsenvaltioista päärautatieyritykset eivät sovella asetuksen vuoden 2021 tarkistuksessa käyttöön otettuja vapautusperusteita korvausten maksamisessa ja maksavat edelleen korvauksia asetuksen 19 artiklan 10 kohdassa mainituissa tilanteissa. Lisäksi näyttää siltä, että muutamassa tapauksessa ei käytännössä sovelleta matkustajan oikeutta saada korvausta silloin, kun viivästyminen, peruuntuminen ja jatkoyhteyden menettäminen johtuu rautatieyrityksen henkilöstön lakoista, samaa infrastruktuuria käyttävien muiden yritysten toimista tai rataverkon haltijoiden ja asemanhaltijoiden toimista.

Eräs kansallinen täytäntöönpanoelin[123] totesi raportissa, että asetuksen 19 artiklan 10 kohdassa säädetyt poikkeusperusteet saivat matkustajat tekemään valituksen useammin sen jälkeen, kun heidän korvausvaatimuksensa oli hylätty.

### 2.8. Yhteinen lomake palautus- ja korvaushakemuksille (18 artiklan 7 kohta ja 19 artiklan 6 kohta)

Matkustajilla on asetuksen 18 artiklan 7 kohdan ja 19 artiklan 6 kohdan mukaan oikeus esittää hinnan palauttamista ja korvaamista koskevat hakemuksensa rautatieyrityksille yhteisellä lomakkeella. Tätä varten komissio antoi komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2024/949[124]. Komissio kehitti kyseisen täytäntöönpanoasetuksen liitteen perusteella yhteisen lomakkeen kaikilla EU:n virallisilla kielillä, ja lomake mukautetaan myös näkövammaisten henkilöiden tarpeisiin. Se on saatavilla komission verkkosivustolla[125]. Yhteinen lomake voidaan toimittaa joko fyysisenä asiakirjana tai sähköisesti.[126] Lomake on suunniteltu siten, että matkustajat voivat määritellä pyynnön luonteen ja antaa rautatieyrityksille tarvittavat tiedot.

Tältä osin komissio panee merkille useita erityispiirteitä, jotka liittyvät asetuksen (EU) 2021/782 18 ja 19 artiklassa säädettyyn toimivallan laajuuteen antaa tätä asiaa koskevia täytäntöönpanosääntöjä.

Ensinnäkin yhteistä lomaketta voidaan käyttää ainoastaan rautatieyritysten osalta, ei siis lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien osalta, jotka voivat myös olla velvollisia hyvittämään lipun hinnan ja maksamaan matkustajille korvauksen asetuksen (EU) 2021/782 12 artiklassa kuvattujen erityisten ehtojen mukaisesti. Tämä johtuu siitä, että kyseisessä säännöksessä ei anneta komissiolle valtuuksia hyväksyä asiaa koskevia täytäntöönpanosääntöjä kyseisen asetuksen nojalla.

---

122 BG, CZ, HR ja PL.

123 DE.

124 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/949, annettu 27 päivänä maaliskuuta 2024, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/782 mukaisesta yhteisestä lomakkeesta rautatieliikenteen viivästymistä, jatkoyhteyden menettämistä ja peruuttamista koskevia rautatieliikenteen matkustajien palautus- ja korvaushakemuksia varten (EUVL L, 2024/949, 2.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/949/oj).

125 https://transport.ec.europa.eu/reimbursement-and-compensation-requests-form.

126 Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2024/949 1 artikla.

Toiseksi joillakin rautatieyrityksillä voi olla oma lomake tai vastaava järjestelmä verkkosivustollaan tai mobiilisovelluksessaan palautus- tai korvaushakemusten käsittelyä varten. Näiden integroitujen lomakkeiden tai järjestelmien olisi mahdollistettava pyyntöjen tehokkaampi ja oikea-aikaisempi käsittely. Samanaikaisesti asetuksen 18 ja 19 artiklaan sisältyvä valtuutus hyväksyä täytäntöönpanosääntöjä sallii komission ainoastaan laatia erillisen lomakkeen[127] eikä muodosta perustaa rautatieyritysten tuottamien lomakkeiden sisällön tai esitystavan sääntelylle.

Eräs kansallinen täytäntöönpanoelin[128] mainitsi raportissaan täytäntöönpanotoimien yhteisen muodon.

### 2.9. Merkittävät häiriöt ja valmiussuunnitelmat (20 artiklan 6 kohta)

Asetuksen 20 artiklan 6 kohdassa säädetään, että jos direktiivin 2012/34/EU[129] 13 a artiklan 3 kohdan mukaiset valmiussuunnitelmat on laadittu, rautatieyritysten on koordinoitava toimia asemanhaltijoiden ja rataverkon haltijoiden kanssa, jotta nämä voivat valmistautua sellaisiin merkittäviin häiriöihin ja pitkiin viivästymisiin, joiden vuoksi merkittävä määrä matkustajia joutuu odottamaan asemalla. Tällaisten valmiussuunnitelmien on sisällettävä hälytys- ja tietojärjestelmien esteettömyyttä koskevat vaatimukset.

Vaikka kaukoliikennepalveluita ei voida vapauttaa asetuksen 20 artiklan 6 kohdan mukaisesta velvoitteesta, rautateiden alueelliset matkustajaliikennepalvelut on vapautettu velvoitteesta kahdeksassa jäsenvaltiossa[130], kaupunki- ja esikaupunkiliikenteen rautatieliikennepalvelut on vapautettu velvoitteesta kymmenessä jäsenvaltiossa[131], historialliseen tai matkailukäyttöön tarjottavat rautatieliikennepalvelut on vapautettu velvoitteesta 15 jäsenvaltiossa[132] ja kansainväliset palvelut kolmansiin maihin on vapautettu velvoitteesta seitsemässä jäsenvaltiossa[133].

Taustaselvitystä varten kerätty näyttö osoittaa, että 18 jäsenvaltion[134] rautatieyritykset näyttävät koordinoivan aseman- ja rataverkon haltijoiden kanssa vakavia häiriöitä koskevia valmiussuunnitelmia ja ottavan virallisesti huomioon myös vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden esteettömyyden hälytys- ja tietojärjestelmissä. Neljässä jäsenvaltiossa rautatieyritykset näyttävät koordinoivan toimintaansa asemanhaltijoiden ja rataverkon haltijoiden kanssa, mutta niillä ei ole virallisia varautumissuunnitelmia tai ne eivät ota toiminnassaan huomioon esteettömyyskysymyksiä.[135] Neljässä muussa jäsenvaltiossa[136] ei ole käytössä valmiussuunnitelmia tai asiasta ei ole saatu selkeitä tietoja.

---

127 Kyseisiä raportteja on ladattu 1. heinäkuuta 2024 ja 30. maaliskuuta 2026 välisenä aikana 1 718 kertaa komission verkkosivustolta, ja suurin osa latauksista on tapahtunut kyseisen ajanjakson 12 viimeisen kuukauden aikana.

128 EL.

129 Kyseisen säännöksen mukaan jäsenvaltioiden on vaadittava henkilöliikennettä harjoittavia rautatieyrityksiä laatimaan varautumissuunnitelmat tarjotakseen matkustajille asetuksen (EY) N:o 1371/2007 18 artiklassa tarkoitetun kaltaista apua tapauksissa, joissa liikennepalveluissa ilmenee merkittävä häiriö, ja varmistamaan, että nämä suunnitelmat koordinoidaan asianmukaisesti.

130 BG, HU, LU, PL, PT, RO, SE ja SK.

131 AT, BG, FR, HU, LU, PL, PT, RO, SE ja SK.

132 BG, CZ, DE, FI, FR, HU, IT, LT, LV, NL, PL, PT, RO, SE ja SK.

133 BG, CZ, FI, HU, LV, PL ja RO.

134 AT, BE, BG, CZ, DE, DK, ES, FR, HU, LI, LT, LU, LV, NL, PL, PT, SI ja SK.

135 EE, HR, IT ja SE.

136 EL, FI, IE ja RO.

Tällaiset valmiussuunnitelmat ovat olennaisen tärkeitä, jotta voidaan varmistaa nopeat, koordinoidut ja matkustajakeskeiset toimet häiriötilanteissa, mukaan lukien oikea-aikainen tiedottaminen, avunanto ja tarvittaessa vaihtoehtoiset kuljetusjärjestelyt. Kysymys esitettiin myös matkustajien oikeuksia käsittelevän asiantuntijaryhmän (rautatieliikenteen matkustajien oikeuksia käsittelevien kansallisten täytäntöönpanoelinten alaryhmän) joulukuussa 2025 pidetyssä kokouksessa, jossa kansalliset täytäntöönpanoelimet ehdottivat parhaiden käytäntöjen jakamista siitä, miten valmiussuunnitelmia laaditaan kussakin jäsenvaltiossa.[137] Parhaiden käytäntöjen jakaminen on tärkeää valmiussuunnittelun laadun ja johdonmukaisuuden vahvistamiseksi jäsenvaltioissa ja rautatiejärjestelmän yleisen toimintavarmuuden parantamiseksi. Valmiussuunnittelu on pikemminkin jatkuva prosessi kuin kertaluonteinen toimi, ja useat rautatiealan viimeaikaiset onnettomuudet korostavat vahvojentestattujen valmiussuunnitelmien tarvetta sekä matkustajien suojelemiseksi että palvelujen jatkuvuuden varmistamiseksi vakavien häiriöiden aikana.

Useat kansalliset täytäntöönpanoelimet mainitsevat raporteissaan valmiussuunnittelun ja viittaavat sekä valmiussuunnitelmien seurantatehtäviin[138] että suunniteltuihin täytäntöönpanotoimiin tulevalla raportointikaudella[139]. Yksi kansallinen täytäntöönpanoelin[140] antoi tietoja toiminnastaan, jossa se vertaili ja tarkasteli asetuksen ja muun EU:n ja kansallisen lainsäädännön välistä suhdetta siltä osin kuin nämä asettavat vaatimuksia valmiussuunnitelmille.

### 2.10. Vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt (V luku)

Yksi EU:n matkustajien oikeuksia koskevan lainsäädännön keskeisistä periaatteista, mukaan lukien junamatkustajien oikeudet, on antaa vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille muiden kanssa samanlaiset matkustusmahdollisuudet laatimalla säännöt syrjimättömyydestä ja avustamisesta matkan aikana.[141] Asetuksen useat uudet säännökset parantavat asetuksen (EY) N:o 1371/2007 mukaisia aiempia säännöksiä vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden avustamisesta heidän matkustaessaan rautateitse. Tällainen rautatieyritysten ja asemanhaltijoiden tarjoama apu on välttämätöntä, koska monet asemat ja junat eri puolilla EU:ta ovat edelleen tämän ryhmän ulottumattomissa. Kunnes täysi esteettömyys on saavutettu kaikissa Euroopan rautatieverkoissa, nämä matkustajat ovat edelleen riippuvaisia henkilökohtaisesta avusta matkustaessaan.

Rautatieyritykset ja asemanhaltijat tarvitsevat koulutettua henkilöstöä ja asianmukaiset laitteet, jotta voivat tarjota asianmukaista apua. Niiden järjestämiseksi ne tarvitsevat usein aikaa. Siksi ne saattavat vaatia, että vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt ilmoittavat avuntarpeistaan etukäteen. Rautatieyritys tai asemanhaltija on vastuussa sen varmistamisesta, että vammainen tai liikuntarajoitteinen henkilö voi nousta junaan, vaihtaa lippuun kuuluvaan jatkoyhteyteen tai poistua junasta vain, jos hän ilmoittaa avuntarpeestaan ajoissa etukäteen. Yksi vuoden 2021 asetuksen tarkistuksen tärkeimmistä saavutuksista oli **ennakkoilmoitusajan puolittaminen 48 tunnista 24 tuntiin**.[142] Jotta rautatieyritykset ja asemanhaltijat voisivat valmistautua tähän muutokseen, asetuksessa

---

137 Ks. komission asiantuntijaryhmien ja muiden vastaavanlaisten elinten rekisteri, matkustajien oikeuksia käsittelevä asiantuntijaryhmä (E02861/5).

138 DE ja EL.

139 CZ.

140 FI.

141 Ks. asetuksen johdanto-osan 27 kappale. Ks. myös komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle – *Eurooppalainen näkemys matkustajien eduksi: Tiedonanto matkustajien oikeuksista Euroopan unionissa* (KOM(2011) 898 lopullinen).

142 Ks. asetuksen 24 artiklan a kohdan ensimmäinen alakohta.

säädetään siirtymäajasta: Jäsenvaltiot voivat päättää soveltaa pidempää, enintään 36 tunnin ennakkoilmoitusaikaa 30. kesäkuuta 2026 asti. Tätä varten niiden oli ilmoitettava komissiolle tästä poikkeuksesta ja annettava tietoja toteutetuista tai suunnitelluista toimenpiteistä ilmoitusajan lyhentämiseksi 24 tuntiin.[143] Kahdeksan jäsenvaltiota[144] ilmoitti komissiolle käyttävänsä tätä poikkeusta. Toisaalta taustatutkimuksessa havaittiin, että useat rautatieyritykset vaativat alle 24 tunnin ennakkoilmoitusaikoja.[145] Taustatutkimuksen yhteydessä järjestettyyn sidosryhmäkuulemiseen vastanneet vammaisia henkilöitä edustavat järjestöt kuitenkin totesivat, että monien rautatieyritysten ilmoitusmenettelyt ovat usein hankalia ja tehottomia.

Asetuksessa otettiin käyttöön myös vaatimus, jonka mukaan **jos rautatieyritys vaatii vammaiselle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle saattajaa junamatkalle** – mikä on sallittua vain, jos se on ehdottoman välttämätöntä rautatieyrityksen syrjimättömien käyttöoikeussääntöjen noudattamiseksi esimerkiksi turvallisuussyistä –, **saattajalla on oikeus matkustaa maksutta** ja, jos mahdollista, istua saatettavan vieressä (asetuksen 23 artiklan 1 kohdan b alakohta ja 21 artiklan 2 kohta). Vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt voivat kuljettaa **avustajakoiriaan** maksutta asiaa koskevan kansallisen lainsäädännön mukaisesti (asetuksen 23 artiklan 1 kohdan c alakohta). Kuulemiseen vastanneet sidosryhmät olivat laajalti yhtä mieltä siitä, että nämä kaksi säännöstä oli pantu täytäntöön kokonaisuudessaan.

Asetuksessa säädetään myös, että jos lähtöasemalla ei ole lipputoimistoa tai esteettömästi saatavilla olevaa lippuautomaattia eikä muuta esteettömästi saatavilla olevaa keinoa lipun ostamiseksi etukäteen, vammaisilla henkilöillä on oikeus **ostaa lippu junassa ilman ylimääräisiä kustannuksia** (asetuksen 11 artiklan 4 kohdan ensimmäinen alakohta). Vaikka rautatieyritykset saattoivat rajoittaa tai evätä tämän oikeuden perustelluista turvallisuus- tai pakolliseen paikkavaraukseen liittyvistä syistä johtuen, taustatutkimuksessa useimmat tarkastelluista rautatieyrityksistä panivat tämän velvoitteen täytäntöön ilman rajoituksia.[146] Vain niissä jäsenvaltioissa, joissa kaikilla rautatieasemilla on esteettömät lippuautomaatit[147] tai joissa rautatieyritys tarjoaa useita muita vaihtoehtoja (lippujen ostaminen verkossa, puhelimitse tai rautatieasemilla tai niiden lähellä sijaitsevissa myymälöissä)[148], rautatieyritykset eivät salli kenenkään (edes vammaisten henkilöiden) ostaa lippuja junassa.

---

143 Ks. asetuksen 24 artiklan a kohdan viimeinen alakohta.

144 BG, CZ, DE, HR, HU, LV ja RO käyttivät tätä poikkeusta kokonaisvaltaisesti, mutta Tanska käytti sitä vain rajatylittäviin rautatieliikennepalveluihin Saksaan. Saksan tapauksessa poikkeus viittaa yleensä kansainvälisiin matkoihin, joissa eri jäsenvaltiot ovat saattaneet asettaa erilaisia ilmoitusaikoja. Käytännössä tätä poikkeusta sovelletaan hankaliin yksittäistapauksiin.
Bulgarian ja Tšekin vakiintuneet rautatieyritykset vaativat vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä ilmoittamaan avuntarpeestaan jopa 48 tuntia tai (tiettyjen Bulgarian junien tapauksessa) aikaisemminkin ennen matkaa.
Viro ei käyttänyt tätä poikkeusta hyväkseen, mutta sen vakiintunut rautatieyritys vaatii edelleen vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä ilmoittamaan avuntarpeestaan 36 tuntia etukäteen.

145 Esimerkiksi Belgian vakiintunut rautatieyritys vaatii kolmen tunnin ennakkoilmoituksen junista, jotka lähtevät 41 tärkeimmältä rautatieasemalta tai saapuvat niille, Itävallan vakiintunut rautatieyritys vaatii 12 tunnin ennakkoilmoituksen kaikille kotimaan junille ja Luxemburgin vakiintunut rautatieyritys vaatii yhden tunnin ennakkoilmoituksen kotimaan junille (tosin ilta- ja yöjunille se vaatii ennakkoilmoituksen viimeistään klo 20.30 saman päivän lähtöjen osalta). Alankomaissa vakiintunut rautatieyritys vaatii yhden tunnin kotimaan liikenteelle mutta vähintään 24 tuntia kansainväliselle liikenteelle ja 36 tuntia Saksaan suuntautuvalle liikenteelle. Espanjassa avuntarpeesta on ilmoitettava 30 minuuttia – 12 tuntia ennen lähtöä asematyypistä riippuen.

146 AT, BE, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, PL, PT, RO, SI ja SK.

147 Alankomaiden vakiintunut rautatieyritys.

148 SE.

Asetuksessa edellytetään rautatieyritysten ja asemanhaltijoiden maksavan **korvausta kadonneista tai vahingoittuneista liikkumisvälineistä**[149] välineen korvaus- tai korjauskustannusten perusteella (asetuksen 25 artiklan 1 kohta) ja ryhtyvän viipymättä kaikkiin kohtuullisiin toimiin tarjotakseen välittömästi tarvittavat väliaikaiset korvaavat liikkumisvälineet (asetuksen 25 artiklan 2 kohta). Vaikka kaikki taustatutkimuksessa tarkastellut rautatieyritykset ja asemanhaltijat noudattivat korvausvelvollisuuttaan, useimmat vakiintuneet rautatieyritykset myönsivät, etteivät ne voi tarjota väliaikaisia korvaavia liikkumisvälineitä.

Asetus edellyttää rautatieyrityksiltä ja asemanhaltijoilta **vammaistietoisuutta koskevaa koulutusta** kaikille asiakkaiden kanssa tekemisissä oleville työntekijöille. Niiden, jotka säännöllisesti avustavat vammaisia tai liikuntarajoitteisia matkustajia, on lisäksi saatava kohdennettua koulutusta, jossa heille tarjotaan tarvittavat taidot vastata näiden matkustajien erityistarpeisiin (asetuksen 26 artiklan 1 kohta). Vaikka taustatutkimuksessa tarkastellut rautatieyritykset ja asemanhaltijat toteuttivat tällaista koulutusta, vammaisia henkilöitä edustavat järjestöt nostavat usein esiin huolensa koulutuksen laadusta. Ne huomauttivat myös, että asetuksessa ei vaadita rautatieyrityksiä tai asemanhaltijoita ottamaan niitä mukaan koulutusohjelmien suunnitteluun ja toteuttamiseen. Vaikka tällaista velvoitetta ei ole, useimmat vakiintuneet rautatieyritykset ilmoittivat tekevänsä yhteistyötä vammaisjärjestöjen kanssa tässä asiassa tai ottavansa omaa vammaista henkilöstöään mukaan koulutukseen.

Asetuksessa edellytetään rautatieyritysten ja asemanhaltijoiden **ryhtyvän kohtuullisiin toimiin, jotta vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt voivat käyttää rautatieliikennettä rautatieasemilla, joilla ei ole heidän auttamiseensa koulutettua henkilöstöä**, eikä junissa, joihin he haluavat nousta tai joista he haluavat poistua, ole tällaista henkilöstöä (asetuksen 23 artiklan 1 kohdan g alakohta). Vammaisia henkilöitä edustavien järjestöjen mukaan tämä ei ole johtanut merkityksellisiin käytännön parannuksiin. Nämä ryhmät kritisoivat asetusta myös siitä, ettei siinä edellytetä jatkuvaa avustamista asemilla, joilla on vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden avustajina toimivaa koulutettua henkilöstöä, aina, kun junia kulkee. Apua edellytetään sen sijaan vain silloin, kun koulutettua henkilöstöä on työvuorossa. Järjestöt väittävät, että tämä rajoittaa vakavasti vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia tasavertaiseen ja itsenäiseen junamatkailuun sekä heidän vapauttaan valita mikä tahansa juna.[150]

Useat kansalliset täytäntöönpanoelimet ovat huomauttaneet, että **tietyt** vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden avustamista koskevat **säännökset ovat epäselviä**, mikä puolestaan haittaa niiden asianmukaista täytäntöönpanoa. Esiin nostettuihin epäselvyyksiin kuuluvat asemanhaltijan määritelmä, kriteerit sen määrittämiseksi, milloin asemaa tai junaa voidaan pitää sellaisena, jossa on henkilöstöä (23 artiklan 1 kohdan d–g alakohta)[151], ja vammaisen henkilön mukana tulevan henkilökohtaisen avustajan ilmaisen kuljetuksen takaavan säännöksen tarkka merkitys (21 artiklan 1 kohdan a alakohta).

---

[149] Niiden on myös maksettava korvausta vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden käyttämien avustajakoirien katoamisesta tai vahingoittumisesta (ks. myös asetuksen 25 artiklan (*Liikkumisvälineiden, apuvälineiden ja avustajakoirien korvaaminen*) 1 kohta).

[150] https://www.edf-feph.org/content/uploads/2021/06/EDF-analysis-of-the-adopted-Rail-Passengers-Righs-Regulation-2021.pdf.

[151] Ks. komission asiantuntijaryhmien ja muiden vastaavanlaisten elinten rekisteri, matkustajien oikeuksia käsittelevä asiantuntijaryhmä (E02861/5).

Edellisen rautatiematkustajien oikeuksia koskevan asetuksen hyväksymisen jälkeen rautatieyritysten ja asemanhaltijoiden avustusvelvoitteiden täyttämistä ovat merkittävästi muokanneet niiden **syrjimättömät esteettömyyssäännöt** (23 artiklan 2 kohta), joita on kehitettävä vammaisten henkilöiden edustajien aktiivisella osallistumisella (21 artiklan 1 kohta). Tällaisten syrjimättömien sääntöjen julkaiseminen voisi varmistaa, että vammaiset henkilöt voivat helposti tutustua saatavuuteen ja käyttää oikeuksiaan. Taustatutkimuksessa todettiin vammaisia henkilöitä edustavan järjestön tekemän asiakirjatutkimuksen perusteella, että vain muutamat rautatieyritykset ja asemanhaltijat ovat asettaneet syrjimättömät esteettömyyssäännöt julkisesti saataville verkkosivuillaan.

Rautatieyrityksen, asemanhaltijan, lipunmyyjän tai matkanjärjestäjän on pyynnöstä annettava **tietoja** (myös saavutettavassa muodossa) asemien ja niihin liittyvien tilojen, kuten pysäköintipaikkojen ja myymälöiden, sekä junien esteettömyydestä. Lisäksi asemilla, joilla ei ole henkilöstöä, tietojen on oltava nähtävillä esteettömästi, jotta matkustaja tietää, miten hän voi saada apua ja mistä löytää seuraavan esteettömän aseman (asetuksen 22 artikla). Taustatutkimuksen yhteydessä tehty useiden rautatieyritysten verkkosivujen ja sovellusten tutkimus paljasti, että ne tarjoavat esteettömyystietoja vaihtelevassa määrin, vaikka vammaisia henkilöitä edustavat järjestöt suhtautuivat asiaan erittäin kriittisesti sidosryhmien kuulemisessa 22 artiklan täytäntöönpanosta. Vain muutamat (lähinnä kansalliset tai alueelliset) vammaisia henkilöitä edustavat järjestöt osallistuivat tutkimuksen yhteydessä järjestettyyn kohdennettuun kuulemiseen, jossa keskityttiin ensisijaisesti kyseisten jäsenvaltioiden vakiintuneiden rautatieyritysten käytäntöihin. Ne korostivat useita ongelmia: epätäydellinen kattavuus (esimerkiksi tiedot asemien mutta ei junien esteettömyydestä), rautatieyritysten verkkosivut eivät ole näkövammaisten käyttäjien saatavilla, tietoa on vaikea löytää rautatieyrityksen verkkosivuilta ja jäsenvaltion virallisilla kielillä annetaan paljon enemmän tietoa kuin muilla kielillä. Koska vammaisjärjestöjen osallistuminen kuulemiseen oli rajallista, laajempi näkemys olisi tarpeen, jotta asetuksen sääntöjen täytäntöönpanon tehokkuutta tällä alalla voitaisiin arvioida kokonaisvaltaisesti.

Vammaisten henkilöiden osallisuuden ydinperiaate on heidän osallistumisensa heidän elämäänsä vaikuttavaan päätöksentekoon ja heidän kokemustensa hyödyntäminen siinä. Muutetut palvelun laatustandardit edellyttävät näin ollen rautatieyrityksiltä vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä edustavien järjestöjen kuulemista avun tarjoamisen osalta.[152] Rautatieyritysten viimeisimpien raporttien mukaan vain yhdeksän vakiintunutta rautatieyritystä ja yksi uusi tulokas täyttivät palvelun laatustandardien täytäntöönpanoa koskevan velvoitteen. Useimmat niistä ovat perustaneet pysyviä yhteistyöalustoja[153], jotkin taas tekevät pienimuotoisempaa yhteistyötä asemien ja junien esteettömyyden tutkimisessa[154] tai ottavat järjestöjä mukaan rautatiehenkilökunnalle tarjottavaan vammaisten henkilöiden avustamiskoulutukseen[155].

Jäsenvaltiot voivat vaatia alueellaan toimivia asemanhaltijoita ja rautatieyrityksiä tekemään yhteistyötä **vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden keskitettyjen asiointipisteiden** perustamisessa ja toiminnassa. Nämä keskitetyt yhteyspisteet vastaisivat avunpyyntöjen vastaanottamisesta, niiden välittämisestä asianomaisille asemanhaltijalle ja rautatieyrityksille sekä esteettömyyttä koskevien tietojen antamisesta. Tällainen järjestely varmistaisi, että vammaisten tai liikuntarajoitteisten matkustajien ei tarvitsisi esittää useita avunpyyntöjä, vaikka heidän matkaansa osallistuisi useita rautatieyrityksiä (asetuksen

[152] Ks. asetuksen liitteen III viimeinen kohta.
[153] Vakiintuneet rautatieyritykset seuraavissa maissa: AT, BE, DE, DK, FR, LU, NL ja SK.
[154] Latvian vakiintunut rautatieyritys.
[155] Espanjan uusi rautatieyritys, Ouigo Spain.

24 artiklan f alakohta). Tähän mennessä vain yksi jäsenvaltio[156] on ilmoittanut komissiolle kansallisesta lainsäädännöstä, joka edellyttää sen alueella toimivilta asemanhaltijoilta ja rautatieyrityksiltä keskitettyjen yhteyspisteiden perustamista[157].

Lähes puolet kansallisista täytäntöönpanoelimistä[158] ilmoittaa toimintakertomuksissaan suorittaneensa valvonta- tai täytäntöönpanotoimia (esimerkiksi asemien esteettömyyttä koskevien tietojen tarkastaminen, avun tarjoaminen rautatieasemalla, rautatieyritysten verkkosivuilla olevat tiedot tai vammaisten avustamiskoulutus), kun taas yhdeksän kansallista täytäntöönpanoelintä[159] ilmoitti vastaanottaneensa valituksia vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksien väitetyistä loukkauksista.

## 2.11. Valitusten käsittely ja täytäntöönpano (28 artikla ja VII luku)

### *2.11.1. Rautatieyritysten, asemanhaltijoiden ja lipunmyyjien/matkanjärjestäjien valitusten käsittely (28 artikla)*

Asetuksella otettiin käyttöön parannettu täytäntöönpanon valvontakehys, mukaan lukien uudet **valitusten käsittelyä** koskevat säännöt, kuten selkeät määräajat (28 artiklan 2 kohta) ja velvoite, että muilla oikeushenkilöillä kuin rautatieyrityksillä on oltava valitusten käsittelymenettely, mukaan lukien sellaisten asemien haltijat, jotka käsittelevät keskimäärin yli 10 000 matkustajaa päivässä yhden vuoden aikana (28 artiklan 1 kohta). Asetuksen 28 artiklan 1 kohdan mukaan matkustajat voivat tehdä valituksen mille tahansa rautatieyritykselle tai asemanhaltijalle tämän asetuksen piiriin kuuluvista oikeuksista ja velvollisuuksista näiden vastuualueilla. Valitus on tehtävä kolmen kuukauden kuluessa tapahtumasta, jota se koskee. Valituksen vastaanottajan on kuukauden kuluessa joko annettava perusteltu vastaus tai perustelluissa tapauksissa ilmoitettava matkustajalle, että tämä saa vastauksen viimeistään kolmen kuukauden kuluttua valituksen vastaanottamispäivästä. Rautatieyritysten ja asemanhaltijoiden on säilytettävä valituksen arvioimiseksi tarvittavat tiedot koko valituksen käsittelyn ajan, myös 33 ja 34 artiklassa tarkoitettujen valitusten käsittelyn ajan, ja annettava kyseiset tiedot pyynnöstä kansallisten täytäntöönpanoelinten saataville. Valitusten käsittelyyn liittyvien tietojen on oltava yleisön, myös vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden, saatavilla esteettömästi.

Taustatutkimuksessa havaittiin, että 15 jäsenvaltiossa[160] valitukset on tehtävä kolmen kuukauden kuluessa tapahtumasta, jota ne koskevat. Kolmessa jäsenvaltiossa[161] vakiintuneet rautatieyritykset ovat asettaneet yhden vuoden määräajan valitusten vastaanottamiselle. Kolmessa jäsenvaltiossa[162] rautatieyritykset eivät ole asettaneet määräaikaa valitusten tekemiselle. Yhdessä jäsenvaltiossa[163] kansallinen laki asettaa kuuden kuukauden määräajan maan sisäistä liikennettä koskevien vaatimusten esittämiselle, mutta tutkimuksessa kuultu kuluttajajärjestö totesi, että käytännössä sovelletaan kolmen kuukauden määräaikaa. Yhdessä jäsenvaltiossa[164] määräaika

156 DE.
157 Saksan rautatielain (*Allgemeines Eisenbahngesetz*) 10 artiklan a kohta.
158 BE, BG, DE, DK, EL, FR, HR, HU, IT, PT, RO ja SK.
159 AT, DE, EL, ES, HR, IT, PL, PT ja SE.
160 BE, CZ, DE, EL, ES, FR, HR, HU, IT, LT, LV, PL, RO, SE ja SI. Belgiassa vakiintuneen rautatieyrityksen kolmen kuukauden määräaika koskee kansainvälisiä palveluja ja viivästyskorvauksia. Muilla kansallisia palveluja koskevilla valituksilla ei ole kiinteää määräaikaa. Italiassa määräaika voi erään matkustajayhdistyksen mukaan vaihdella eri rautatieyrityksillä.
161 AT, LU ja SK.
162 FI, IE ja NL.
163 BG.
164 PT.

korvauspyynnön jättämiselle viivästystapauksessa on 30 päivää vakiintuneen rautatieyrityksen yleisten kuljetusehtojen mukaisesti.

Neljä jäsenvaltiota[165] ei ole koskaan käyttänyt kolmen kuukauden pidennystä valitukseen vastaamiseen, 15 jäsenvaltiota[166] on käyttänyt tätä vaihtoehtoa vain harvoin, kolme jäsenvaltiota[167] on käyttänyt pidennystä joskus ja yksi jäsenvaltio[168] käyttää pidennystä säännöllisesti.

#### *2.11.2. Kansallisen täytäntöönpanoelimen perustaminen (31 artikla)*

Asetuksen 31 artiklan 1 kohdassa edellytetään, että jokainen jäsenvaltio nimeää yhden tai useamman elimen, joka vastaa asetuksen täytäntöönpanosta. Kunkin elimen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että matkustajien oikeuksia kunnioitetaan. Kaikki jäsenvaltiot yhtä lukuun ottamatta[169] ovat nimenneet yhden tai useamman kansallisen täytäntöönpanoelimen junamatkustajien oikeuksien täytäntöönpanoa varten. Nimettyjen kansallisten täytäntöönpanoelinten tulisi olla organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumattomia kaikista rataverkon haltijoista, hinnoitteluelimistä, käyttöoikeuden myöntäjistä ja rautatieyrityksistä.[170] Luettelo asetuksen (EU) 2021/782 soveltamisesta vastaavista kansallisista täytäntöönpanoelimistä on saatavilla komission verkkosivustolla[171].

#### *2.11.3. Kansallisten täytäntöönpanoelinten harjoittama valvonta (32 artikla)*

Asetuksen 32 artiklan 2 kohdan mukaan **kansallisten täytäntöönpanoelinten** on seurattava tiiviisti tämän asetuksen noudattamista. Rautatieyritysten, asemanhaltijoiden, rataverkon haltijoiden, lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien on toimitettava kansallisille täytäntöönpanoelimille asiaan liittyvät asiakirjat ja tiedot näiden pyynnöstä ilman aiheetonta viivytystä ja joka tapauksessa kuukauden kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Rautatieyritysten on annettava yhteystietonsa niiden jäsenvaltioiden kansallisille täytäntöönpanoelimille, joissa ne toimivat (asetuksen 32 artiklan 4 kohta). Komissio ei ole saanut kansallisilta täytäntöönpanoelimiltä tietoja näiden vaatimusten noudattamatta jättämisestä.

##### *2.11.3.1. Raportointi*

Asetuksen 32 artiklan 3 kohdassa asetetaan kansallisille täytäntöönpanoelimille vaatimus julkaista joka toinen vuosi raportti, joka sisältää tilastoja niiden toiminnasta, mukaan lukien sovelletut seuraamukset. Kyseiset raportit asetetaan saataville Euroopan unionin rautatieviraston verkkosivustolle[172]. Samalla verkkosivustolla ovat myös rautatieyritysten palvelun laatua koskevat raportit[173], kuten jo asetuksessa (EY) N:o 1371/2007

---

165 AT, HR, LT ja LU.
166 BG, CZ, DE, DK, EE, FI, FR, IE, LV, NL, PL, RO, SE, SI ja SK.
167 ES, HU ja IT.
168 PT.
169 CY. Vaikka sillä ei ole rautatieverkostoa alueellaan (kuten ei Maltallakaan), sen on silti seurattava ja pantava täytäntöön lipunmyyjiä ja matkanjärjestäjiä koskevat asetuksen säännökset. Ks. asetuksen 31 artiklan 4 kohta.
170 Ks. asetuksen 31 artiklan 2 kohta.
171 National enforcement bodies (NEB) – Mobility and Transport.
172 National Enforcement Bodies (NEBs) Reports | Euroopan unionin rautatievirasto.
173 Railway Undertakings Service Quality Reports | Euroopan unionin rautatievirasto.

edellytetään. Kansallisten täytäntöönpanoelinten on myös seurattava, asettavatko rautatieyritykset palvelun laatustandardit ja onko niillä käytössään laadunhallintajärjestelmä palvelun laadun ylläpitämiseksi. Taustatutkimuksessa havaittiin, että useimmat liitteessä III luetelluista palvelun laatustandardeista sisältyvät laajasti analysoitujen rautatieyritysten palvelun laatua koskeviin raportteihin. Tutkimustulokset viittaavat myös siihen, että 23:ssa EU:n jäsenvaltiossa[174] toimivat rautatieyritykset ovat ottaneet käyttöön laadunhallintajärjestelmän palvelujen laadun ylläpitämiseksi.

Palvelun laatustandardiraportit ovat tärkeä valvonnan työkalu. Useat kansalliset täytäntöönpanoelimet[175] ilmoittivat viittaavansa palvelun laaturaportteihin valvoessaan asetuksen täytäntöönpanoa ja käsitellessään matkustajien valituksia. Kaikki kansalliset täytäntöönpanoelimet eivät käsitelleet tätä näkökohtaa raporteissaan. Yleisesti ottaen kansallisia täytäntöönpanoelimiä kannustetaan seuraamaan näitä raportteja ja varmistamaan, että yritykset julkaisevat ne säännöllisesti ja ajallaan.

#### *2.11.3.2. Lähettäminen ja julkaiseminen määräaikaan mennessä*

Ensimmäiset raportit oli määrä jättää 7. kesäkuuta 2025 mennessä. Yhden jäsenvaltion yksi kansallinen täytäntöönpanoelin lähetti raportin määräaikaan mennessä[176], 25 muun jäsenvaltion kansalliset täytäntöönpanoelimet lähettivät raporttinsa ennen vuoden 2025 loppua[177] ja yhdeltä jäsenvaltiolta ei saatu lainkaan raporttia[178].

#### *2.11.3.3. Raporttien sisältö*

Näillä säännöllisillä toimituksilla on tärkeä rooli johdonmukaisen ja läpinäkyvän täytäntöönpanojärjestelmän varmistamisessa. Ne tarjoavat sekä komissiolle että kansallisille täytäntöönpanoelimille laaja-alaisen, EU:n laajuisen näkökulman siihen, miten junamatkustajien oikeuksia pannaan täytäntöön, seurataan ja valvotaan kentällä. Tämä laajempi yleiskatsaus on olennainen trendien tunnistamiseksi, koordinoinnin parantamiseksi ja sääntelykehyksen yleisen tehokkuuden vahvistamiseksi. Raportit täydentävät komission järjestämiä vuosittaisia junamatkustajien oikeuksia käsitteleviä asiantuntijaryhmien kokouksia, joissa kansalliset täytäntöönpanoelimet vaihtavat kokemuksiaan täytäntöönpanokäytännöistä, esiin nousevista ongelmista ja niiden mahdollisista ratkaisuista.

Vuonna 2025 vastaanotetut ensimmäiset raportit paljastavat useita trendejä. Kansalliset täytäntöönpanoelimet siirtyvät yhä enemmän pelkästään reaktiivisesta valitusten käsittelystä kohti ennakoivampaa valvontamallia, joka perustuu tarkastuksiin, auditointeihin ja temaattisiin tarkastuksiin (esimerkiksi viivästykset ja peruutukset, tiedonantovelvollisuudet sekä vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden avustaminen). Valitustietoja käytetään järjestelmällisemmin toistuvien ongelmien tunnistamiseksi. Viivästykset, junien myöhästymiset, peruutukset ja korvaukset ovat nousemassa yleisimmiksi kiistojen aiheiksi, samoin kuin jatkuvat puutteet tiedonsaannissa ja vähäisemmässä määrin saavutettavuudessa. Jotkin kansalliset täytäntöönpanoelimet ovat käyttäneet jäsenneltyjä verkkolomakkeita ja vihjelinjoja valitusten luokittelemisessa,

[174] AT, BE, BG, CZ, DE, EE, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, NL, PL, PT, RO, SE, SI ja SK – mutta CY, DK, EL ja MT eivät.
[175] BG, HR, HU, IE, PL ja RO.
[176] BE.
[177] AT, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, ES, FI, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LU, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SE ja SI.
[178] CY.

asetuksen kattamien ja sen ulkopuolelle jäävien asioiden erottamisessa ja tutkimusten kohdentamisessa alueille, joilla esiintyy toistuvasti vaatimustenvastaisuuksia.

Komissio on laatinut **raportille mallin**, jota kansalliset täytäntöönpanoelimet voivat halutessaan käyttää. Harvat kansalliset täytäntöönpanoelimet käyttivät mallia laatiessaan vuoden 2025 raporttiaan, mutta useat kansalliset täytäntöönpanoelimet tiivistivät tiedot osioittain mallissa ehdotetulla tavalla. Ehdotukset raportin sisällöstä yhdenmukaistettiin mahdollisuuksien mukaan linja-auto- ja vesiliikenteen matkustajien oikeuksia koskevien suositeltujen raportointimallien kanssa. Komissio korostaa, että yhteiset raportointivaatimukset auttavat tarjoamaan laadullista ja vertailukelpoista tietoa junamatkustajien oikeuksien täytäntöönpanoa varten. Lisäksi säännölliset raportointijaksot tulevina vuosina auttavat seuraamaan kehittyviä täytäntöönpanotrendejä tarkemmin, valvomaan, ovatko seuraamusjärjestelmät käytännössä edelleen tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia, sekä parantamaan näkyvyyttä kentällä ilmeneviin ongelmiin, mukaan lukien tapaukset, joissa saatetaan tarvita lisäohjeistusta, koordinointia tai lainsäädännön mukauttamista.

#### *2.11.4. Valitusten käsittely kansallisissa täytäntöönpano- ja muissa elimissä (33 artikla)*

Taustatutkimus osoittaa, että useimmat kansalliset täytäntöönpanoelimet vastaanottavat asiakirjat sähköisesti (sähköpostitse, verkkoalustoilla tai virallisen kirjeenvaihdon kautta) ja että kansallisen täytäntöönpanoelimen vastauksen antamiseen matkustajan valitukseen kuluu aikaa kymmenestä arkipäivästä kuukauteen – ja monimutkaisissa tapauksissa määräaikaa voidaan pidentää jopa kolmeen kuukauteen.[179] Pienempi ryhmä toimii oletusarvoisesti hyvin lyhyillä määräajoilla, kuten 10–15 päivää[180], kun taas toiset asettavat tapauskohtaisia tai sovittuja aikatauluja[181]. Vain muutamien järjestelmien käytäntö ei ole yhtä selkeä, koska tapauksia ei ole toistaiseksi ilmennyt.[182]

Taustatutkimuksen perusteella näyttää siltä, että 21 jäsenvaltiossa matkustajilla on käytettävissään myös vaihtoehtoinen riitojenratkaisuelin.[183]

#### *2.11.5. Kansallisten täytäntöönpanoelinten välinen tiedonvaihto ja rajatylittävä yhteistyö (34 artikla)*

Asetuksen 33 artiklan 4, 5 ja 6 kohdassa sekä 34 artiklassa säädetään **kansallisten täytäntöönpanoelinten välisestä yhteistyövelvoitteesta**: jos 31 ja 33 artiklan nojalla nimetään eri elimiä, näiden välinen tiedonvaihto on varmistettava. Käytännössä kansallisten täytäntöönpanoelinten välinen rajatylittävä yhteistyö näyttää olevan edelleen vähäistä kaikissa jäsenvaltioissa. Tämä voi johtua siitä, että rajat ylittävät rautatiemarkkinat muodostavat noin seitsemän prosenttia kaikesta EU:n rautatieliikenteestä[184], mikä on vain hieman enemmän kuin vuoden 2013 kuuden prosentin

[179] AT, BG, CZ, FR, HR, IT ja PT.
[180] EE, HU, LT, PT ja RO.
[181] AT, EL, FI, LV ja NL.
[182] Tutkimukset viittaavat siihen, että tämä koskee seitsemää jäsenvaltiota (IE, LU, LT, LV, NL, SI ja SK).
[183] AT, BE, BG, CZ, DE, DK, EE, EL, FI, FR, HU, IE, IT, LU, LV, NL, PL, PT, RO, SE ja SK. On kuitenkin huomattava, että kuulluilta sidosryhmiltä saatiin erilaisia vastauksia siitä, käsitteleekö vaihtoehtoinen riitojenratkaisuelin Irlannissa liikenteeseen liittyviä valituksia.
[184] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 15 artiklan 4 kohdan mukainen yhdeksäs kertomus rautatiemarkkinoiden kehityksen seurannasta, COM(2025) 439 final, s. 4.

osuus[185]. Taustatutkimuksessa havaittiin, että vain kolme kansallista täytäntöönpanoelintä[186] raportoi konkreettisista vaikeuksista sen määrittämisessä, minkä jäsenvaltion kansallisen täytäntöönpanoelimen tulisi käsitellä rajatylittävä valitus, kun taas 19 kansallista täytäntöönpanoelintä ilmoitti, ettei niillä ollut tällaisia ongelmia[187]. Tutkimuksessa saatiin tietoa vain yhdestä tapauksesta, jossa valitus oli siirretty toisen jäsenvaltion kansalliselle täytäntöönpanoelimelle.[188]

185 Report on the Application of Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on Rail Passengers' Rights and Obligations, COM(2013) 587 final, s. 3.
186 AT, BE ja DE.
187 BG, CZ, DK, EE, ES, FR, HR, HU, IE, IT, LT, LV, PL, PT, RO, SE, SI ja SK.
188 CZ.

## 3. PÄÄTELMÄT

Asetuksen soveltaminen on vielä suhteellisen uutta, sillä säädös astui voimaan vasta 7. kesäkuuta 2023 ja monien sen suunniteltujen vaikutusten toteutuminen käytännössä vie väistämättä aikaa. Tähänastisia havaintoja tulisi siksi pitää vain alustavina.

Näyttää kuitenkin siltä, että poikkeusten malli on paremmin jäsennelty ja rajautunut kuin mitä se oli edellisen asetuksen kaudella. Vaikka poikkeuksia on edelleen, erityisesti kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisissa palveluissa, ne ovat nyt useammin kohdennettuja ja ajallisesti rajoitettuja ja koskevat vain tiettyjä säännöksiä. Tämä kertoo poikkeusten asteittaisesta vähenemisestä ja vastaavasta asetuksen tosiasiallisen soveltamisalan laajenemisesta käytännössä.

Asetuksen vaikutukset näyttävät myös johtaneen parempaan junamatkustajien toimintaympäristöön EU:ssa. Polkupyörien kuljetusta junissa koskevien laajennettujen sääntöjen soveltaminen osoittaa, että junien polkupyörätiloja koskevat vähimmäisvaatimukset ovat saavutettavissa useimmissa jäsenvaltioissa. Matka- ja liikennetietojen lisääntynyt jakaminen eri toimijoiden välillä palvelee myös matkustajien etuja erityisesti silloin, kun he tarvitsevat reaaliaikaista tietoa matkastaan. Myös äskettäin hyväksytty komission täytäntöönpanoasetus TEL YTEstä, jossa asetetaan erilaisia välitavoitteita vuoteen 2029 asti, tukee toimijoita tämän tavoitteen saavuttamiseksi.[189] Yhteinen lomake, jonka käyttöä on edistettävä entisestään, tarjoaa matkustajille lisävälineen oikeuksiensa puolustamiseksi. Lisäksi tulokset osoittavat, että useimmissa jäsenvaltioissa on käynnissä työ varautumissuunnitelmien laatimiseksi merkittävien häiriöiden varalta.

Tietyillä alueilla, joilla voitaisiin kohtuudella odottaa nopeampaa edistystä, ei kuitenkaan ole vielä havaittu riittävää parannusta. Erityisesti lipunmyyntiin ja yhdistelmälippuihin liittyy edelleen ongelmia, ja ne vaativat toimia lyhyellä aikavälillä. Siksi tähän raporttiin liittyy ehdotus asetuksen kohdennetusta tarkistamisesta sen varmistamiseksi, että matkustajille, jotka ostavat kertalipun matkalle, jolla on yksi tai useampi useiden rautatieyritysten operoima yhteys, taataan samanlainen suoja kuin matkustajille, joilla on yhdistelmälippu.[190] Myös syrjimättömiä sopimusehtoja ja -hintoja, oikeutta omatoimiseen uudelleenreititykseen ja vapautusta korvausvelvollisuudesta (ylivoimainen este) on tarkasteltava tarkemmin. Lisäksi on kiinnitettävä jatkuvaa huomiota sen varmistamiseen, että vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt voivat matkustaa samalla tavalla kuin muutkin matkustajat.

Yleisesti ottaen tämä raportti osoittaa myös tarpeen parantaa sääntöjen valvontaa jäsenvaltioiden tasolla. Tehokas ja johdonmukainen täytäntöönpano on olennaista sen varmistamiseksi, että eri toimijat – rautatieyritykset, asemanhaltijat, lipunmyyjät ja matkanjärjestäjät – noudattavat sääntöjä asianmukaisesti, jotta asetuksen tavoitteet todella saavutetaan käytännössä. Komissio jatkaa asetuksen täytäntöönpanon valvontaa ja ryhtyy tarvittaessa toimiin.

---

189 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2026/253, annettu 6 päivänä helmikuuta 2026, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän telematiikkaosajärjestelmää koskevasta rautatieliikenteen datan jakamisen yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (TEL YTE) sekä asetusten (EU) N:o 454/2011 (TAP YTE) ja (EU) N:o 1305/2014 (TAF YTE) kumoamisesta (EUVL L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj). Ks. erityisesti liitteessä G olevat välitavoitteet.

190 COM(2026) 233.

# Liite A Yleiskatsaus asetuksen (EU) 2021/782 mukaisten poikkeusten käytöstä[191]

| Poikkeuksen luokka | AT | BE | BG | CZ | DE | DK | EE | EL | ES | FI | FR | HR | HU | IE | IT | LT | LU | LV | NL | PL | PT | RO | SI | SK | SE | Yhteensä |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Kaukoliikenne** | | | √ | | | | | | | | | | √ | | | | | | | | √ | √ | | √ | | **5** |
| **Kaupunki- ja lähiliikenne** | √ | | √ | | √ | | | | | √ | √ | | √ | | | | √ | | | √ | √ | √ | | √ | √ | **12** |
| **Alueellinen liikenne** | √ | | √ | | √ | | | | | √ | √ | | √ | | | | √ | | | √ | √ | √ | | √ | √ | **12** |
| **Historiallinen tai matkailukäyttö** | | | √ | √ | √ | | | | | √ | √ | | √ | | √ | √ | | √ | √ | √ | √ | √ | | √ | √ | **15** |
| **Kansainvälinen liikenne kolmansiin maihin** | | | √ | √ | | | | | | √ | | | √ | | | | | √ | | √ | | √ | | | | **7** |
| **Liikenne- ja matkatietojen saatavuus** | √ | | | | | | | | | | | √ | √ | | | | | √ | | √ | | √ | | | | **6** |
| **Ennakkoilmoitusaika vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille** | | | √ | √ | √ | √ | | | | | | √ | √ | | | | | √ | | | | √ | | | | **8** |
| **Yhteensä** | **3** | **0** | **6** | **3** | **4** | **1** | **0** | **0** | **0** | **4** | **3** | **2** | **7** | **0** | **1** | **1** | **2** | **4** | **1** | **5** | **4** | **7** | **0** | **4** | **3** | |

[191] Selite: √ – Toteutettu poikkeus.

# Liite B Vertailu jäsenvaltioiden, asetuksen (EY) N:o 1371/2007 mukaisista poikkeuksista[192]

Asetus (EU) 2021/782 rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista *(raportin julkaisuhetkellä sovellettavat poikkeukset)*

| **Poikkeuksen luokka palvelun mukaan** | AT | BE | BG | CZ | DE | DK | EE | EL | ES | FI | FR | HR | HU | IE | IT | LT | LU | LV | NL | PL | PT | RO | SI | SK | SE | **Yhteensä** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Kaupunki- ja lähiliikenne** | √ | | √ | | √ | | | | | √ | √ | | √ | | | | √ | | | √ | √ | √ | | √ | √ | **12** |
| **Alueellinen liikenne** | √ | | √ | | √ | | | | | √ | √ | | √ | | | | √ | | | √ | √ | √ | | √ | √ | **12** |
| **Kansainvälinen liikenne kolmansiin maihin** | | | √ | √ | | | | | | √ | | | √ | | | | | √ | | √ | | √ | | | | **7** |
| **Kotimaan pitkän matkan liikenne** | | | √ | | | | | | | | | | √ | | | | | | | | √ | √ | | √ | | **5** |
| **Yhteensä** | **2** | **0** | **4** | **1** | **2** | **0** | **0** | **0** | **0** | **3** | **2** | **0** | **4** | **0** | **0** | **0** | **2** | **1** | **0** | **3** | **3** | **4** | **0** | **3** | **2** | |

Asetus (EY) N:o 1371/2007 rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista *(poikkeukset, joita sovellettiin sen kumoamishetkellä 7. kesäkuuta 2023)*

| **Poikkeuksen luokka palvelun mukaan** | AT | BE | BG | CZ | DE | DK | EE | EL | ES | FI | FR | HR | HU | IE | IT | LT | LU | LV | NL | PL | PT | RO | SI | SK | SE | **Yhteensä** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Kaupunki- ja lähiliikenne** | √ | | √ | | √ | | √ | | √ | √ | √ | | √ | √ | | √ | √ | √ | | √ | √ | √ | | √ | √ | **18** |
| **Alueellinen liikenne** | √ | | √ | | √ | | √ | | √ | √ | √ | | √ | √ | | √ | √ | √ | | √ | √ | √ | | √ | √ | **18** |
| **Kansainvälinen liikenne kolmansiin maihin** | | | | | | | √ | | | √ | | | √ | | | √ | | √ | | √ | | √ | | | | **8** |
| **Kotimaan pitkän matkan liikenne** | | | √ | | | | √ | | | | | | √ | √ | | √ | | √ | | √ | √ | √ | | √ | | **11** |

[192] Vertailu suoritettiin komission käytettävissä olevien tietojen perusteella. Taulukossa esitetään vain molemmille asetuksille yhteiset poikkeukset. Selite: √ – Jäsenvaltion toteuttama poikkeus.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Yhteensä** | **2** | **0** | **3** | **0** | **2** | **0** | **4** | **0** | **2** | **3** | **2** | **0** | **4** | **3** | **0** | **4** | **2** | **4** | **0** | **4** | **3** | **4** | **0** | **3** | **2** | |