



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. január 19.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2017/0237(COD)

12262/20
ADD 1

TRANS 486
CONSUM 179
CODEC 1056

TERVEZET – A TANÁCS INDOKOLÁSA

Tárgy: A Tanács álláspontja első olvasatban a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló EURÓPAI PARLAMENTI ÉS TANÁCSI RENDELET elfogadása céljából (átdolgozás)
– Tervezet – A Tanács indokolása

I. BEVEZETÉS

1. Az Európai Bizottság 2017. szeptember 27-én javaslatot fogadott el a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet átdolgozására irányulóan.
2. A Bizottság mindenekelőtt azért látta indokoltnak az eredeti jogszabály átdolgozását, mert a *vis maior* helyzetekkel, a mentességek alkalmazásával, a fogyatékosokkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek jogainak érvényesítésével, valamint az átszállójegyek rendelkezésre állásával és az azokról való tájékoztatással kapcsolatban problémák voltak tapasztalhatók, amelyeket orvosolni kívánt.
3. A Tanács (Közlekedés, Távközlés és Energia) 2019. december 2-án általános megközelítést fogadott el.
4. Az Európai Parlament 2018. november 15-én elfogadta az első olvasatban kialakított álláspontját.
5. 2020 januárja és októbere között tárgyalások folytak az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság között a javaslattal kapcsolatos megállapodás elérése céljából. Az október 1-jén tartott negyedik háromoldalú egyeztetésen ideiglenes megállapodás született, melyet 2020. október 21-én az Állandó Képviselők Bizottsága jóváhagyott.
6. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) 2020. október 29-én megerősítette a politikai megállapodást.
7. Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2018. január 18-i véleményét. A Régiók Európai Bizottsága úgy döntött, hogy nem nyilvánít véleményt.
8. E megállapodásra tekintettel és a jogász-nyelvész ellenőrzést követően a Mezőgazdasági és Halászati Tanács felkérést kapott, hogy 2021. január 25-i ülésén az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkében meghatározott rendes jogalkotási eljárással összhangban fogadja el a Tanács első olvasatbeli álláspontját.

II. CÉL

9. A javaslat általános célkitűzése egyrészt a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogainak megerősítése a vasúton utazók védelmének javítása révén késés, járatkimaradás vagy hátrányos megkülönböztetés esetén, másrészt a vállalkozó vasúti társaságokra háruló terhek csökkentése meghatározott esetekben, különösen olyan késésekkel kapcsolatban, amelyek a vasúti társaság befolyásán kívül eső külső okoknak tudhatók be (*vis maior*).
10. A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasokat teljes körű védelem illeti meg, akárhol is utaznak az Unióban. A rendelet garanciákat állapít meg az utasok megfelelő tájékoztatására vonatkozóan, és jelentősen megerősíti a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű utasok jogait.
11. A bizottsági javaslat alapján a Tanács egyetért azzal, hogy új rendelkezéseket kell bevezetni az új fejlemények figyelembevételére érdekében. A Tanács a bizottsági javaslatot meghaladva megállapodott abban, hogy a következőkre vonatkozó rendelkezéseket kell beilleszteni vagy módosítani: kerékpárhelyek kialakítása a járműveken, helyettesítő utazási megoldás, az átszállójegyekkel kapcsolatos kötelezettség bevezetése, a csökkent mozgásképességű utasokat érintő előzetes bejelentési időszak lerövidítése, valamint a panaszkezelési mechanizmus további pontosítása.

III. A TANÁCS ELSŐ OLVASATBAN KIALAKÍTOTT ÁLLÁSPONTJÁNAK ELEMZÉSE

12. A Tanács első olvasatban kialakított álláspontjában foglalt kompromisszum alapvető elemei a következők:

Vis maior

13. A tanácsi álláspont a *vis maior*-ra vonatkozó záradékot módosította azzal a céllal, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítson más szállítási módokkal, illetve gondoskodjon az azokra vonatkozó hasonló záradékokkal való összhangról. Eredetileg a *vis maior* kizárólag a szélsőséges időjárási körülményekre és a jelentős természeti katasztrófákra korlátozódott. Tekintettel a közelmúltbeli fejleményekre és a Covid19-járványra, a Tanács álláspontja a rendkívüli körülmények közé felveszi a „jelentős népegészségügyi kockázatokat”, és a *vis maior* fogalmát kiterjeszti egyéb eseményekre, például terrortámadásokra vagy bűnüldözési intézkedésekre is.
14. A Tanács álláspontja azt is rögzíti, hogy *vis maior* esetén a vasúti társaságok csak a kártérítés fizetése alól mentesülnének, egyéb visszatérítésekre azonban továbbra is kötelezettek.

b) *Mentességek alkalmazása*

15. A Tanács egyetért azzal, hogy az új szabályok 24 hónap elteltével lépjenek hatályba, hogy a vasúti társaságok és a hatóságok felkészülhessenek a zökkenőmentes átmenetre. Mivel a tagállamokban eltérő a vasúti infrastruktúra kiépítettsége és a szolgáltatások köre, a Tanács fontosnak tartja bizonyos mentességek engedélyezését annak érdekében, hogy a tagállamoknak több idejük legyen a rendelet egyes elemeinek végrehajtására.
16. A tanácsi álláspont lehetővé teszi a belföldi vasúti szolgáltatásokra vonatkozó jelenlegi eltérések utolsó alkalommal, öt évvel történő meghosszabbítását azon tagállamok számára, amelyek éltek ezekkel az eltérésekkel. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy meghatározott körülmények esetén határozatlan időre részlegesen mentességet biztosítanak a határokon átnyúló városi, elővárosi és regionális szolgáltatások esetében. A tagállamok azonban nem adhatnak mentességet a határon átnyúló szolgáltatások esetében a következőkre vonatkozó rendelkezések teljesítése alól: a csökkent mozgásképességű utasok jogai, kerékpárszállítás, átszállójegyek és helyettesítő utazási megoldás.

c) *A fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek jogai*

17. A Tanács egyetért azzal, hogy a csökkent mozgásképességű utasok e rendelet szerinti jogait össze kell hangolni az egyéb jogi eszközök szerinti jogokkal, így biztosítva az egységességet, különösen az európai akadálymentesítési irányelvvel (a termékekre és a szolgáltatásokra vonatkozó akadálymentességi követelményekről szóló (EU) 2019/882 irányelv) és a fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezménnyel. A tagállamok immár nem adhatnak mentességet a segítségnyújtás alól, sem a mozgást segítő eszköz megrongálódásáért fizetendő kártérítés alól. Összességében egyszerűbbé, világosabbá és kevésbé megterhelővé váltak a vonattal utazó csökkent mozgásképességű személyekre irányadó eljárások annak érdekében, hogy a csökkent mozgásképességű utasoknak kínált szolgáltatások színvonala javuljon.
18. Az állomásokon történő segítségnyújtás iránti kéréseket – a jelenlegi 48 óra helyett – mindössze legkésőbb 24 órával az utazás előtt kell megküldeni, és az nem jár többletköltségekkel; a tagállamok mindazonáltal 2026. június 30-ig engedélyezhetik ezen időtartam legfeljebb 36 órára való megemelését. Amennyiben nem került sor előzetes értesítésre, de az állomáson rendelkezésre áll képzett személyzet, segítségnyújtást kell biztosítani a vonatra való felszálláskor és a vonatról való leszálláskor. Amennyiben kísérő személyre van szükség, térítésmentes utazást kell biztosítani a számára, a segítő kutyát használó csökkent mozgásképességű személyek számára pedig garantálni kell, hogy a kutya velük együtt utazhasson.

d) *A járművek ellátása kerékpárhelyekkel*

19. A Tanács egyetért azzal az általános elvvel, hogy lehetővé kell tenni a kerékpárok vonatra történő felvitelét. Az általános célkitűzés az, hogy minden vonatösszeállításban legalább négy kerékpárhely álljon rendelkezésre. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy túllépik ezt a számot, ugyanakkor különleges körülményekkel kell megindokolniuk azt, ha a vonatösszeállításban négynél kevesebb helyet bocsátanak rendelkezésre. A vállalkozó vasúti társaság csak különleges és indokolt esetekben korlátozhatja tovább ezt a jogot, elsősorban a csúcsidőszakokra vonatkozó kapacitáskorlátokhoz kapcsolódóan, vagy ha a járművet nem tették alkalmassá a kerékpárszállításra. A vállalkozó vasúti társaság adott esetben felszámolhat egy észszerű összegű díjat.
20. Új járművek megrendelésekor vagy a meglévő járművek jelentős korszerűsítésekor a vállalkozó vasúti társaságok kötelesek tárolóhelyet biztosítani a kerékpárok számára. A vállalkozó vasúti társaságnak közzé is kell tennie az említett kerékpárhelyek elérhetőségére vonatkozó információkat. A külön a járművek kerékpárhelyeinek biztosítására irányuló közbeszerzési eljárásokra 48 hónapos átmeneti időszak vonatkozik.

e) *Átszállójegyek*

21. A Tanács egyetért azzal a kötelezettséggel, hogy a kizárólagos vállalkozó vasúti társaság által üzemeltetett regionális szolgáltatásokra átszállójegyeket kelljen kínálni: az alkalmazás kezdőnapjától kezdődően a nemzetközi és a távolsági szolgáltatásokra, öt év elteltével pedig a regionális szolgáltatásokra is. Ez azt jelenti, hogy amennyiben egy ilyen utazás különböző részekből áll, az összes rész kombinációját kell egyetlen menetjegynek tekinteni. Amennyiben egy vállalkozó vasúti társaság nem minősül kizárólagos vállalkozásnak, minden észszerű erőfeszítést meg kell tennie annak érdekében, hogy átszállójegyeket kínálhasson, így például törekednie kell a vállalkozó vasúti társaságok közötti jó együttműködésre is.
22. Amennyiben a kiskereskedők saját kezdeményezésükre csomagban értékesítik a jegyeket, és az utas egyetlen kereskedelmi tranzakció keretében vásárolta meg a jegyet, és nem kapott tájékoztatást arról, hogy nem átszállójegyőről van szó, a kiskereskedőket nagyobb felelősség terheli az utazási fennakadások esetén.

f) *Az utas által intézett helyettesítő utazási megoldáshoz való jog*

23. A Tanács egyetért azzal, hogy 100 percre csökkenjen az az időszak, amely után az utasok maguk kereshetnek helyettesítő utazási megoldást, amennyiben a vállalkozó vasúti társaság nem közöl velük helyettesítő utazási megoldási lehetőségeket. A vállalkozó vasúti társaságnak biztosítania kell az utas által *vis maior* esetén intézett helyettesítő utazási megoldás költségeinek megtérítését is.

g) *Valós idejű utazási és forgalmi tájékoztatás*

24. A Tanács egyetért azzal, hogy a valós idejű forgalmi és utazási információkat a többi szolgáltató számára is rendelkezésre kell bocsátani. A forgalmi és utazási információkhoz való jobb és könnyebb hozzáférés biztosításával új szolgáltatások nyújthatók, amelyek konkrét üzleti lehetőségeket teremtenek és minden bizonnyal vonzóbbá teszik a vasúti közlekedést a meglévő és az új ügyfelek számára. Különleges esetekben a tagállam kilenc év mentességet adhat a pályahálózat-működtetőnek; a tagállamoknak azonban két évente újra kell értékelniük a helyzetet és a tájékoztatási lehetőséget.

h) *Panaszkezelés*

25. A Tanács egyetért a panaszkezelési eljárás további pontosításával. A Bizottságnak ki kell dolgoznia egy, a kártérítés és a visszatérítés igénylésére szolgáló sablont, és biztosítania kell, hogy ilyen formanyomtatványok akadálymentes formában elérhetőek legyenek a csökkent mozgásképességű személyek számára. Emellett javulni fog a nemzeti végrehajtó szervek közötti együttműködés, különösen azzal, hogy az összetett ügyek esetére bevezették a „vezető szerv” fogalmát és kijelölési kötelezettségét.

i) *A megkülönböztetésmentességi záradék*

26. A Tanács egyetért azzal, hogy új cikkben kell rögzíteni és egyértelművé kell tenni, hogy tilos az utas állampolgársága, illetve a vállalkozó vasúti társaság, a menetjegy-értékesítő vagy az utazásszervező Unión belüli letelepedési helye alapján történő bármilyen közvetlen vagy közvetett megkülönböztetés.

IV. ÖSSZEGZÉS

27. A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja teljes mértékben tükrözi a Tanács és az Európai Parlament közötti tárgyalások során – a Bizottság segítségével – kialakított kompromisszumot. Ezt a kompromisszumot megerősíti az a levél, amelyet az Európai Parlament TRAN bizottságának elnöke küldött az Állandó Képviselők Bizottsága elnökének (2020. október 30-án). Ebben a levélben a TRAN bizottság elnöke jelezte, hogy javasolni fogja bizottsága tagjainak és azt követően a plenáris ülés résztvevőinek, hogy a Tanács első olvasatban kialakított álláspontját – az intézményekben elvégzett jogász-nyelvszi ellenőrzést követően – a Parlament második olvasata során módosítás nélkül fogadják el.
28. A Tanács ezért úgy véli, hogy első olvasatban kialakított álláspontja kiegyensúlyozott eredménye az eddigi tárgyalásoknak, továbbá hogy elfogadását követően az átdolgozott rendelet hozzá fog járulni egyrészt az utasok – különösen a vasúti szolgáltatásokat igénybe vevő, fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek – jogainak biztosításához, másrészt a vasúti társaságok és az utazási szolgáltatók kötelezettségeinek egyértelmű meghatározásához.
-