



Brüsszel, 2018. november 15.
(OR. en)

14277/18

Intézményközi referenciaszám:
2017/0237(COD)

TRANS 543
CODEC 2000
CONSOM 317

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága / a Tanács
Előző dok. sz.:	ST 13760/18 TRANS 493 CODEC 1856 CONSOM 301 + ADD 1
Biz. dok. sz.:	ST 12442/17 TRANS 370 CODEC 1477 CONSOM 307 + ADD 1
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (átdolgozás) – Jelentés az elért eredményekről

1. BEVEZETÉS

A Bizottság 2017. szeptember 27-én benyújtotta a fent említett javaslatot az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A javaslat benyújtására az átdolgozási technika alkalmazásával került sor.

A Bizottság mindenekelőtt azért látta indokoltnak az eredeti jogszabály módosítását, mert a *vis maior* helyzetekkel, a mentességek alkalmazásával, a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek jogainak érvényesítésével, valamint az átszállójegyek rendelkezésre állásával és az átszállójegyekről való tájékoztatással kapcsolatban problémák voltak tapasztalhatók, amelyeket orvosolni kell.

2. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN FOLYTATOTT MUNKA

Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot jelölte ki illetékes bizottságnak, Bogusław LIBERADZKI-t (SD, PL) pedig a javaslat előadójának. A Jogi Bizottság (JURI) 2018. február 28-án az átdolgozási technikára, a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság (IMCO) 2018. június 5-én pedig a javaslat érdemi tartalmára vonatkozóan fogadott el véleményt.

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság 2018. október 9-én szavazott a jelentésről. A Parlament 2018. november 15-i plenáris ülésén szavazott a jelentésről, és első olvasatbeli álláspontjaként elfogadta azt.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2018. január 18-án tartott 531. plenáris ülésén fogadta el véleményét a javaslatról. A Régiók Bizottsága úgy döntött, hogy nem nyilvánít véleményt.

Az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság jogi szolgálataiból álló tanácsadó munkacsoport 2018. február 19-én véleményt nyilvánított az átdolgozási technika alkalmazásáról.

3. A TANÁCS ÉS ANNAK ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEI KERETÉBEN VÉGZETT MUNKA

A szárazföldi közlekedési munkacsoport 2017. szeptember 29-én a javaslat általános ismertetésével kezdte meg a javaslattal kapcsolatos munkát. A munkacsoport ezt követően 2017. október 5-én elemezte a hatásvizsgálatot. A javaslatot tájékoztatási céllal a fogyasztóvédelmi és -tájékoztatási munkacsoporttal is ismertették.

A Tanács (TTE, Közlekedés) a 2017. december 5-i ülésén az *Egyéb* napirendi pontok keretében tájékoztatást kapott az első vizsgálat időközi eredményeiről (14637/17).

Az első vizsgálat 2018 tavaszán lezárult; az elért eredményekről jelentés készült, amelynek ismertetését a TTE Tanács (Közlekedés) 2018. június 7-én hallgatta meg (8721/18).

4. A KOMPROMISSZUMOS SZÖVEG KIALAKTÁSÁRA TETT LÉPÉSEK

Az elnökség 2018. október 25-én nyújtotta be vizsgálatra az első kompromisszumos javaslatot, az I., a II. és a III. fejezetről. A folyamatban lévő munka eredményeként létrejött ideiglenes szöveget e jelentés kiegészítése tartalmazza (13760/18 ADD 1).

Az elnökség célja elsődlegesen az volt, hogy előrelépést sikerüljön elérni ezzel a három fejezettel kapcsolatban, és amennyire lehetséges lezáruljon az e fejezetekhez tartozó cikkek megvitatása. A delegációk széleskörűen támogatták az elnökség ezen első három fejezettel kapcsolatos erőfeszítéseit. A három fejezet kapcsán sikeresen elért előrelépés kijelölte a további egyeztetések irányvonalát.

Az elnökségi kompromisszumos szöveg egyes részeire vonatkozóan néhány delegáció vizsgálati fenntartást jelentett be, más delegációk pedig fenntartották az eredeti javaslat kapcsán jelzett fenntartásaikat.

A főbb lezáratlan kérdések kapcsán kifejtett aggályokat, valamint a megbeszélések során a tagállamok által tett többi észrevételt általános jelleggel, fejezetenként rögzítettük az alábbiakban. Ezen összegzés célja, hogy iránymutatással és támogatással szolgáljon a rendeletre vonatkozó végleges tanácsi álláspont kialakítását célzó további munkához.

4.1. I. fejezet

a) Tárgy (1. cikk)

Egyes tagállamok azt kérték, hogy a hatály kifejtésében egyértelműen szerepeljen az, hogy a rendelet a védelem minimumszintjét írja elő az utasok jogai tekintetében, és egyúttal lehetőséget biztosít a szigorúbb védelemre. Néhány tagállam emlékeztetett arra, hogy a fogyatékossággal élő vagy csökkent mozgásképességű személyekkel kapcsolatos terminológiát össze kell hangolni az akadálymentesítési intézkedéscsomag kapcsán elért eredményekkel, ugyanis az utóbbival kapcsolatban a Tanács és az Európai Parlament közötti tárgyalások az e rendeletre vonatkozó egyeztetésekkel egy időben zajlottak (lásd a 2. cikket is).

b) Hatály (2. cikk)

A tagállamok egy része üdvözölte az elnökség kompromisszumos szövegét, és úgy vélték, hogy az a megfelelő irányba tett lépést jelent, mivel tisztázza, hogy az Unión belüli határokon átnyúló szolgáltatások mentesíthetők a rendelet hatálya alól. Az (1) bekezdés hatályát illetően azonban továbbra is szerteágazóak a tagállami álláspontok; az egyik tagállam azon javaslatát, hogy a belföldi közlekedés egyáltalán ne tartozzon a rendelet hatálya alá, néhány más tagállam ellenezte.

Néhány tagállamnak kétségei voltak az olyan formában előírt követelmények végrehajtásával kapcsolatban, mint például „*kellően biztosítja*” és „*jelentős része...*”, valamint az V. fejezetnek mindazon vasúti személyszállítási szolgáltatásokra való alkalmazásával kapcsolatban, amelyek nem vonhatók ki a hatály alól. Néhány tagállam ellenezte a régi (4) bekezdés törlését, mivel bizonyos esetekben a mentesség megadására már sor került, arra a feltételezésre alapozva, hogy az megújítható. Néhány tagállam továbbá azt kérte, hogy ne legyenek kereszthivatkozások az akadálymentesítési intézkedéscsomagra, mivel az azzal kapcsolatos munka eredménye egyelőre még nem ismert (lásd az 1. cikket is).

Az egyik tagállam azt kérte, hogy a csak történelmi vagy turisztikai okokból üzemeltetett szolgáltatások mentesíthetők legyenek a rendelet alkalmazása alól.

c) Fogalommeghatározások (3. cikk)

Habár az elnökségi kompromisszumos szöveg lehetővé tett bizonyos mértékű előrehaladást a fogalommeghatározásokkal kapcsolatos egyeztetésekben, ezt a cikket egyértelműen felül kell vizsgálni, miután létrejön a konszenzus a javaslat többi részére vonatkozóan.

A tagállamok észrevételei a következőképpen összegezhetők:

- A „menetjegy-értékesítő” fogalmát szükséges lehet átszerkeszteni, illetve érdemi tartalmát tekintve is felülvizsgálni az új online jegyeladás figyelembevételével.
- Az „átszállójegy”, a „pályahálózat-üzemeltető”, a „vasúttársaság”, a „fuvarozó”, a „fuvarozásteljesítési segéd”, a „fogyatékossgal élő személy” és a „csökkent mozgásképességű személy” fogalmát össze kell hangolni az adott területre vonatkozó jogi szabályozással, vagyis a vasúti infrastruktúra irányításáról szóló irányelvvel, a COTIF-nak az utasok jogaira vonatkozó szabályaival, valamint az akadálymentesítési intézkedéscsomaggal.

- Több tagállam is úgy vélte, hogy az „állomás” fogalmának meghatározását és a fogalomnak a szövegben való használatát újra meg kell vizsgálni. Elhangzott, hogy e tekintetben célszerű lenne módosítani a szöveget.

4.2. II. fejezet

a) A szállítási szerződés feltételeinek megkülönböztetésmentessége (5. cikk)

Egyes tagállamok túl tágnak ítélték a javasolt szövegben alkalmazott megközelítést. Meglátásuk szerint a fogyasztó lakóhelye befolyásolja a meglévő elővárosi közlekedési szolgáltatásokhoz nyújtott támogatások összegét. Egyes delegációk megjegyezték továbbá, hogy a cikk ténylegesen ellehetetlenítené a versenyt és azt, hogy a vasúttársaságok és a menetjegy-értékesítők kedvezményeket kínáljanak.

b) Kerékpárok (6. cikk)

Az elnökség kompromisszumos szövegét egyes tagállamok kedvezően értékelték, míg mások elégtelennek tartották. E cikk tekintetében összességében igen széles skálán helyezkednek el a tagállami álláspontok. A tagállamok azon javaslatát, hogy a vasúttársaságoknak jogában álljon a kerékpárok esetében megtagadni a hozzáférést, más, a hozzáférés megkönnyítése mellett érvelő tagállamok ellenezték. Egyes, szerkesztési módosítást javasoló tagállamok az „üzemeltetési okok”-at „biztonsági okok”-kal javasolták helyettesíteni, valamint ki kívánták egészíteni a szöveget azzal a feltétellel, hogy a gördülőállománynak erre alkalmasnak kell lennie. Néhány tagállam felvetette, hogy a kerékpárok „útipoggyásznak” minősülnek-e, vagy annak tekinthetők-e, valamint aggályaiknak adtak hangot a túlméretes kerékpárok kapcsán, feltéve a kérdést, hogy azok azonos elbánásban részesüljenek-e. Végül pedig, néhány tagállam emlékeztetett arra, hogy az átjárhatósági műszaki előírások (454/2011/EU bizottsági rendelet) már szabályozzák a kerékpárok vonatokon való szállítását.

c) A szolgáltatások megszüntetésére vonatkozó információszolgáltatási kötelezettség (8. cikk)

E cikkről az elnökség elhalasztotta az egyeztetést mindaddig, amíg létre nem jön a megállapodás az akadálymentesítési intézkedéscsomagról.

d) Utazási információk (9. cikk)

Egyes tagállamoknak kétségei voltak afelől, hogy célszerű-e ilyen kötelezettségeket róni a menetjegy-értékesítőkre, valamint hogy e kötelezettségeknek arányban kell-e állniuk a menetjegy-értékesítő vállalkozás méretével. Néhány tagállam egyértelműen ellenezte a menetjegy-értékesítők további kötelezettségekkel való terhelését.

Egyes tagállamok annak pontosabb meghatározását is kérték, hogy milyen valósídejű adatokat kell átadni az utasoknak.

e) Menetjegyek, átszállójegyek és helyfoglalások elérhetősége (10. cikk)

A delegációk összességében kedvező lépésként értékelték az elnökségi kompromisszumos szöveget. Egyes tagállamok kételkedtek annak szükségességében és kikényszeríthetőségében, hogy kifejezetten kötelező legyen átszállójegyeket is kínálni. A rendelkezésre álló idő szűkössége miatt azonban erről a cikkről további egyeztetésre van szükség.

4.3. III. fejezet

a) Biztosítás és fedezet az utas halála vagy személyi sérülése esetére (12. cikk)

Az elnökségi kompromisszumos szövegben javasolt kiigazítást a delegációk átmenetileg támogatták, ugyanakkor a technikai részletek további munkát igényelnek majd.

5. ÖSSZEGZÉS

Az elnökség hangsúlyozza annak fontosságát, hogy biztosított legyen az utasok jogainak védelme, valamint azt, hogy e védelem intelligens és kiegyensúlyozott módon való biztosításával vonzóbbá tehető a vasúti szolgáltatások.

Az I., a II. és a III. mobilitási csomag jelentős munkaigénye ellenére az osztrák elnökség mozgósította a javaslattal kapcsolatos munka előbbreviteléhez szükséges erőforrásokat. A Tanács keretében folyó egyeztetések során ugyanakkor világossá vált, hogy a technikai szempontból helyes és kiegyensúlyozott megoldás kialakítása jelentős kihívást jelent, és a legmegfelelőbb szakpolitikai választás meghatározásához részletes és átfogó vizsgálatra lesz szükség.

A fentiek fényében felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát és a Tanácsot, hogy vegyék figyelembe a rendeletjavaslat vizsgálata során eddig elért eredményeket.