



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2017. szeptember 27.
(OR. en)

12442/17

**Intézményközi referenciaszám:
2017/0237 (COD)**

**TRANS 370
CODEC 1477
CONSOM 307**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2017. szeptember 27.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2017) 548 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (átdolgozás)

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2017) 548 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2017) 548 final



Brüsszel, 2017.9.27.
COM(2017) 548 final

2017/0237 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről

(átdolgozás)

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2017) 317 final}

{SWD(2017) 318 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

1.1. A javaslat indokai és céljai

A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló 1371/2007/EK rendelet¹ (a továbbiakban: „a rendelet”) a vasúton utazók jogait védi az EU területén. Akárcsak a légi, vízi vagy buszos közlekedési szolgáltatást igénybe vevő utasok, a vasúti utasok is jogosultak tájékoztatást kapni, helyet foglalni és jegyeket vásárolni, segítséget kapni, késés vagy járatkimaradás esetén ellátásban és kártérítésben részesülni; a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek jogosultak ingyenes segítségre, baleset esetén az utasok jogosultak kártérítésre, emellett gyors és egyszerű panasztételre, valamint arra, hogy a tagállamok által kijelölt nemzeti végrehajtó szervek jóvoltából az uniós jog teljes körűen alkalmazásra és érvényesítésre kerüljön.

A rendelet egy meglévő nemzetközi jogi keretre épül (a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályok, CIV²), és annak hatályát kiterjeszti a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatásokra.

2013-ban az Európai Unió Bírósága (EUB) megállapította, hogy a rendelet 17. cikke a jelenlegi formájában nem teszi lehetővé a vasúttársaságok mentesítését a vis major miatti késések esetén az utasoknak fizetendő kártérítés alól.³ Ez megkülönbözteti a vasutat más közlekedési módoktól.

A tagállamok mentesíthetnek egyes belföldi szolgáltatásokat a rendelet alkalmazása alól (bizonyos kötelező elemeket kivéve):

- a távolsági szolgáltatásokat legfeljebb öt évre, ami kétszer meghosszabbítható, vagyis 2024-ig nyújtható mentesség,
- a városi, elővárosi és regionális szolgáltatásokat korlátlan időre, valamint
- a jelentős részben az EU-n kívül üzemeltetett szolgáltatásokat öt évre, ami megújítható (valójában nincs időbeli korlátozás).

A Bizottság által a rendelet alkalmazásáról készített 2013-as jelentés⁴ rámutatott egyes problémás területekre, amelyeket egy 2016/2017-ben végzett hatásvizsgálat⁵ is kiemelt. Ez a javaslat egyensúlyra törekszik a vasúti utasok jogainak megerősítése és a vasúttársaságokra nehezedő terhek csökkentése között, főbb elemeit alább ismertetjük.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (HL L 315., 2007.12.3., 14. o.).

² Az 1999. június 3-i jegyzőkönyvvel (az 1999-es jegyzőkönyv) módosított, a nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló, 1980. május 9-i egyezmény (COTIF) A. függeléke.

³ C 509/11. sz. ügy, ÖBB-Personenverkehr.

⁴ A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak: Jelentés a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazásáról (COM(2013) 0587).

⁵ (SWD link to be added).

- A 2013-ban a rendelet alkalmazásáról készült és a 2015-ben a mentességekről készült jelentések⁶ rávilágítottak, hogy a mentességek széleskörű használata jelentősen hátráltatja a rendelet egységes alkalmazását. A javaslat ezért a belföldi távolsági szolgáltatások esetében 2020-tól megszünteti a mentesség alkalmazásának lehetőségét. Az EU-n kívül üzemeltetett szolgáltatások esetében előírja, hogy a tagállamok csak akkor biztosíthatnak mentességet, ha bizonyítani tudják, hogy területükön az utasok megfelelő védelemben részesülnek. A jobbiztonságnak a határ menti régiókban való biztosítása céljából a rendelet teljes mértékben alkalmazandó lesz a határokat átlépő városi, elővárosi és regionális szolgáltatásokra.
- A javaslat erősíti a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek jogait. A fogyatékossgal élő személyek tekintetében megfelel a fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezménynek (UNCRPD)⁷. A továbbiakban a tagállamok nem biztosíthatnak mentességet a segítségnyújtás alól, sem a mozgást segítő eszköz megrongálódásáért fizetendő kártérítés alól.⁸ A tájékoztatásokat ezentúl az európai akadálymentesítési intézkedéscsomagnak⁹ megfelelően akadálymentes módokon kell nyújtani. A vasúti dolgozókat pedig megfelelően fel kell készíteni e követelmények betartására.
- Az utasok nem mindig kapnak megfelelő tájékoztatást az utazásukat érintő változásokról. A javaslat értelmében az utasoknak már jegyvásárláskor alapszintű tájékoztatást kell nyújtani a jogaikról, ami történhet vagy magára a jegyre nyomtatva, vagy elektronikus formában. Az utasok jogait ismertető hirdetményeket kell elhelyezni az állomások és a közlekedési eszközök kiemelt helyein.
- A hatásvizsgálat arra is rámutatott, hogy csak korlátozott mértékben érhetőek el átszállójegyek. Csak szakaszjegyek árusításával pedig a vasúttársaságok kibújhatnak a kártérítésre, az útvonal-módosításra és a segítségnyújtásra vonatkozó kötelezettségeik alól. Azzal, hogy csak a saját szolgáltatásaikra kínálnak átszállójegyet, a nagy szereplők kiszorítják a piacról a kisebbeket, akik nem tudnak átszállójegyet adni.
- A javaslat értelmében az átszállójegyekről is bővebb tájékoztatást kell majd adni az utasoknak. A 2015-ös *Értelmező iránymutatások*¹⁰ és a 2016-os negyedik vasúti csomag¹¹ alapján a vasúttársaságoknak és a menetjegy-értékesítőknek törekedniük kell az átszállójegyek elérhetővé tételére. Bizonyítaniuk kell, hogy tájékoztatták az utasokat arról, ha jogaik csak az utazás egyes szakaszain érvényesülnek, és nem a teljes útvonalon.
- Jelenleg nem teljesen egyértelmű, hogy a nemzeti végrehajtó szerveknek hogyan kell kezelniük a panaszokat, ami gyengíti a végrehajtást. Az utasok jogai nem mindig érvényesülnek. A javaslat ezért részletesebben előírja a panaszkezelés menetét és az

⁶ COM(2015) 117.

⁷ <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>

⁸ A rendelet 19–25. cikkei.

⁹ Javaslat: az Európai Parlament és a Tanács irányelve a termékekhez és szolgáltatásokhoz való hozzáférés követelményeire vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről (COM/2015/0615 final – 2015/0278 (COD)).

¹⁰ A Bizottság Közleménye – Értelmező iránymutatások a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló 1371/2007/EK rendelethez (HL C 220., 2015.7.4., 1. o.).

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2370 irányelve (2016. december 14.) a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról (HL L 352., 2016.12.23., 1. o.).

annak során betartandó határidőket. Az utasoknak panaszukkal először a vasúttársasághoz, majd szükség esetén (a 2013/11/EU irányelvvel¹² összhangban) egy alternatív vitarendező testülethez, vagy egy nemzeti végrehajtó szervhez kell fordulniuk. A javaslat rendelkezik a nemzeti végrehajtó szervek felelősségéről a határokon átvéelő esetekben, és megfelelő együttműködésre kötelezi őket.

- A javaslat rendelkezik arról, hogy a megkülönböztetés minden formája – pl. állampolgárság, lakóhely, tartózkodási hely vagy a fizetéshez használt pénznem szerint – tilos. E tekintetben a vasúti közlekedés igazodik a többi közlekedési módhoz. Azok az utasok, akik úgy vélik, jogaik sérültek, a nemzeti végrehajtó szervekhez fordulhatnak, nem kell bírósági eljárást indítaniuk az Európai Unió működéséről szóló szerződés 18. cikke alapján.
- A nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályok (CIV) jelenleg a rendelet I. mellékletében szerepelnek, ez azonban következtelenséget eredményezhet, ugyanis a szabályok módosításai csak a rendelet teljes felülvizsgálata révén jeleníthetők meg. 2013 óta a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF)¹³ szerződő feleként az EU tagja a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezetnek (OTIF), és részt vesz annak a CIV felülvizsgálatára irányuló munkájában. Azonban a jogbiztonság és az átláthatóság biztosítása megkívánja, hogy a CIV szövege továbbra is szerepeljen az I. mellékletben. A COTIF és a CIV tekintetében a következetesség azáltal biztosítható, hogy a javaslat felhatalmazást ad a Bizottságnak az I. melléklet naprakésszé tételére a CIV módosításainak figyelembevétele érdekében.
- A negyedik vasúti csomag értelmében a vasúttársaságoknak vészhelyzeti terveket kell elfogadniuk, hogy a szolgáltatásokban bekövetkező nagyobb zavarok esetén védelmet és segítséget nyújtsanak az utasoknak. Más szereplőkre nem hárul ilyen kötelezettség. A vasúttársaságokra nehezedő terhek csökkentése érdekében a javaslat az állomások üzemeltetői és a pályahálózat-működtetők számára is előírja vészhelyzeti tervek készítését. A tervek részleteiről és összehangolásáról a tagállamok más szereplőkkel, például a nemzeti hatóságokkal való konzultációban döntenek.
- Az alkalmazandó nemzeti szabályozás függvényében a vasúttársaságok nehézségekbe ütközhetnek, amikor egy késésért felelős harmadik féltől követelnek jogorvoslatot. A javaslat értelmében a vasúttársaságok az alkalmazandó joggal összhangban jogosultak lesznek jogorvoslatra, ha egy harmadik személy mulasztása vagy gondatlansága miatt következik be késés. Ez az intézkedés egy szintre hozza a vasúti utasok jogait a légi utasok jogaival.¹⁴

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 2013/11/EU irányelve (2013. május 21.) a fogyasztói jogviták alternatív rendezéséről, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2009/22/EK irányelv módosításáról (HL L 165., 2013.6.18., 63. o.).

¹³ Megállapodás az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet között az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról (HL L 51., 2013.2.23., 8. o.).
[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015XC0911\(01\)&from=HU](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015XC0911(01)&from=HU)

¹⁴ Lásd a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 46., 2004.2.17., 1. o.) 13. cikkét.

- A vasúttársaságoknak a vis maior okozta késésekért is kártalanítaniuk kell az utasokat. A 2013-ban született EUB ítélet előtt az érdekeltek általában úgy vélték, hogy a rendelet tartalmazott a *vis maior*-ra vonatkozó külön rendelkezést, amely mentességet biztosít az utasok kártérítése alól. Az ítéletet követően a vasúttársaságok sérelmezték a hátrányos megkülönböztetést, hiszen más közlekedési ágazatok számára léteznek vis maior esetén alkalmazható mentességek.
- A hatásvizsgálat viszont nem talált meggyőző bizonyítékot arra nézve, hogy az ilyen rendelkezés hiánya jelentős gazdasági terhet rótt volna a vasúttársaságokra. Ugyanakkor igaz, hogy a jog előtti egyenlőség és az arányosság elve sérülhet, ha a vasúttársaságoknak olyan események miatt kell kártérítést fizetniük, amelyet nem ők idéztek elő és nem tudtak elkerülni. Az utasok jogainak lehető legkisebb csorbitását és a jogbiztonságot szem előtt tartva a javaslat bevezet egy vis maior esetén alkalmazható rendelkezést, de annak alkalmazását nagyon kivételes, például szélsőséges időjárás vagy természeti katasztrófa okozta helyzetekre korlátozza.¹⁵

1.2. A javaslatnak a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel való összhangja

A közlekedésről szóló 2011. évi fehér könyv¹⁶ hangsúlyozta, hogy nagy szükség van színvonalas, akadálymentes és megbízható vasúti személyszállításra és a mobilitás fenntartására üzemzavar esetén is. A fehér könyv felszólít az utasjogok egyértelművé tételére és az idős, a fogyatékossgal élő, valamint a csökkent mozgásképességű emberek közlekedési lehetőségeinek javítására.

A javaslat nyomán a vasúti utasok jogai összhangba kerülnek a más közlekedési módok esetében alkalmazandó általános utasjogi szabályokkal, nevezetesen a megkülönböztetés tilalma, a vészhelyzeti tervezés, a fogyatékossgal élők segítése, a panaszkezelés és a jogérvényesítés terén. Ugyanakkor a javaslat figyelembe veszi a vasúti közlekedés sajátosságait, többek között lehetővé téve a tagállamok számára, hogy egyes rendelkezések alól mentességet biztosítsanak a városi, elővárosi és regionális szolgáltatások esetében.

A megerősített jogok rendeltetése védeni az utasokat a negyedik vasúti csomagban előrevetített szabadpiacon.

A vis maior esetén alkalmazható rendelkezések bevezetése szintén a többi uniós szabállyal való összhangot szolgálja, gondoljunk a más közlekedés módok esetében alkalmazandó utasjogi szabályokra és a szervezett utazási formákról szóló irányelvre¹⁷, amelyek az üzemeltetőknek mentességet biztosítanak a kártérítés fizetése alól, ha rendkívüli körülmények okoztak késést.

¹⁵ Lásd a hatásvizsgálat 6. részét.

¹⁶ Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé (COM(2011) 0144 végleges).

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/2302 irányelve (2015. november 25.) az utazási csomagokról és az utazási szolgáltatásnyújtásokról, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2011/83/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, továbbá a 90/314/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 326., 2015.12.11., 1. o.).

1.3. A javaslat egyéb uniós politikákkal való összhangja

A rendelet fel lesz sorolva a fogyasztóvédelmi együttműködésről szóló rendelet¹⁸ felülvizsgált változatának mellékletében. A fogyasztóvédelmi együttműködésről szóló rendelet megállapítja a tagállami végrehajtó hatóságok minimális vizsgálati és végrehajtási jogköreit, valamint a vizsgálati és végrehajtási eljárásokat olyan esetekben, amikor egy ügyben legalább két tagállam érintett. Ez a határokon átnyúló kontextusban várhatóan segíteni fogja a jogérvényesítést.

A fogyatékossgal élők jogainak erősítése megfelel az UNCRPD-nek és a 2010 és 2020 között érvényes európai fogyatékossgügyi stratégiának¹⁹. A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, átdolgozott (EU) 2016/797 irányelv²⁰ szintén tartalmaz az akadálymentességgel kapcsolatos rendelkezéseket. Az információk hozzáférhetősége kapcsán az európai akadálymentesítési intézkedéscsomag követelményei lesznek alkalmazandók. A nagyobb fokú akadálymentesség a csökkent mozgásképességű személyeknek is kedvez.

A javaslat több ízben is hivatkozik a COTIF rendelkezéseire (a CIV egységes szabályaira), kiterjesztve annak hatályát az EU-ban zajló belföldi vasúti közlekedésre. Az OTIF tagjaiként az EU és tagállamai alkalmazzák a CIV szabályait, részt vesznek az OTIF közgyűlésének ülésein, és szavaznak a CIV felülvizsgálatáról.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

2.1. Jogalap

A jogalap az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikkének (1) bekezdése, amelynek kapcsán az együttdöntési eljárás alkalmazandó.

2.2. Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

A vasúti közlekedés természeténél fogva országhatárokon átnyúló jellegű, és még a belföldi szolgáltatásokat is sok külföldi uniós polgár veszi igénybe. A rendelet eltérő alkalmazása és végrehajtása jogbizonytalansághoz vezet, gyengíti az utasok jogait, és kihat az üzemeltetők közötti versenyre. E problémákat csak összehangolt uniós fellépéssel lehet kezelni.

A javaslat Uniószerthe egységesebbé teszi az utasok védelmét azáltal, hogy korlátozza a nemzeti mentességek alkalmazását. A szigorúbb szabálykeret egyenlő versenyfeltételeket teremt a teljes vasúti ágazatban, ugyanakkor az egész EU-ban biztosítja az utasok alapjogait.

2.3. Arányosság

A javaslat megfelel az arányosság elvének. A vasúttársaságokra és a tagállami hatóságokra háruló újabb költségek azokra korlátozódnak, amelyek az utasjogok jobb alkalmazása és érvényesítése érdekében szükségesek. A mentességek csökkenésével és ezáltal a

¹⁸ Javaslat: az Európai Parlament és a Tanács rendelete a fogyasztóvédelmi jogszabályok alkalmazásáért felelős nemzeti hatóságok közötti együttműködésről (COM(2016) 283).

¹⁹ Európai fogyatékossgügyi stratégia 2010–2020: megújított elkötelezettség az akadálymentes Európa megvalósítása iránt (COM(2010) 636 végleges), 2010.11.15.

²⁰ HL L 138., 2016.5.26., 44. o.

segítségnyújtási, gondoskodási és kártérítési költségek növekedésével járó terhet ellensúlyozza többek között a *vis maior*-ra vonatkozó rendelkezés beillesztése.

2.4. A jogi aktus típusának megválasztása

Mivel ez a javaslat egy meglévő rendelet felülvizsgálatára irányul, ezt a jogi eszközt alkalmazzuk.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

3.1. A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata

A 2013-as jelentésen kívül nem készült utólagos értékelés. A hatásvizsgálat igazolta, helyenként pedig naprakésszé tette a jelentés megállapításait.

3.2. Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk

A hatásvizsgálat során több fórumon gyűjtötték az érdekeltek hozzászólásait, többek között nyilvános konzultáció és egy külső vállalkozó által szervezett célzott konzultáció keretében. Mind minőségi (vélemények, meglátások, javaslatok), mind mennyiségi inputra (adatok, statisztikák) szükség volt.

A válaszadók között ágazati szereplők, az utasokat/fogyasztókat képviselő csoportok, a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyeket képviselő csoportok, és állami hatóságok is voltak, vagyis egyaránt megszólaltak a szakpolitika által érintett szereplők, az azt alkalmazó szereplők és az abban érdekeltek.

3.2.1. A nyilvános konzultáció

A nyilvános konzultáció 2016 februárja és májusa között az „Az Ön hangja Európában” nevű portálon²¹ zajlott, és az érdekeltek véleményeit, a rendelettel kapcsolatos vélt problémákat, a lehetséges megoldásokat és azok várható hatásait térképezte fel. Összesen 190 hozzászólás érkezett a válaszadók különböző kategóriáitól. Volt köztük egyszerű polgár, utas-, illetve fogyasztóvédelmi szervezet, a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyeket képviselő szervezet, ágazati szövetség, vasúttársaság, pályahálózat-üzemeltető, egy jegyértékesítő és sokan mások.

3.2.2. A célzott konzultációk

A célzott konzultációk a különböző érdekelteket célzó kérdőíves felmérések formájában valósultak meg. 13 esettanulmány is készült, melyek következtetéseit a problémák meghatározásának pontosabbá tételéhez és véglegesítéséhez használták fel. Ezek mellett 13 egyéb típusú tanulmány készült, elsősorban további adatgyűjtés céljával.

²¹ https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations_en

3.2.3. Az azonosított fő problémákkal kapcsolatos eredmények elemzése

3.2.3.1. Az utasjogok ismerete és ismertetése

Az utasok és a fogyasztók szervezetei arra panaszkodtak, hogy az utasok kevésbé ismerik jogaikat. A csökkent mozgásképességű személyeket képviselő szervezetek közül öt (63 %) is úgy látta, hogy az érintettek nem kellően tájékozottak a jogaikról, és jobb utastájékoztatásra van szükség. Az állami hatóságok túlnyomó része is megerősítette az alacsony tájékozottságot, és bírálta az utazás során nyújtott tájékoztatás szintjét. A vasúttársaságok szerint az utasok kellő tájékoztatást kapnak.

3.2.3.2. Mentességek

Az utasok és fogyasztók szervezetei közül hét (47 %) értett egyet a mentességek visszaszorításával. A csökkent mozgásképességű személyeket képviselő szervezetek közül voltak, amelyek támogatták a mentességek megszüntetését, de négy szervezet (a megkérdezettek 50 %-a) nem tudott állást foglalni. Az ágazati szövetségek és a vasúttársaságok a mentességek fenntartását támogatták.

3.2.3.3. Segítségnyújtás a fogyatékossgal élő és csökkent mozgásképességű személyek számára

Az érdekképviselők szerint a csökkent mozgásképességű személyek jogai elavultak, és nincs kellő tájékoztatás. Az utasok és a fogyasztók képviselői egyetértettek ezzel. Szintén probléma az állomások és a vonatszerelvények megközelíthetősége, drága az előzetes értesítés, a kért segítséget gyakran megtagadják, és a nap bizonyos szakaszaiban nem vehető igénybe segítség. A vasúttársaságok arra panaszkodtak, hogy a csökkent mozgásképességű személyeknek nyújtandó segítséggel egyesek visszaélnék és azt ingyenes csomaghordó szolgálatnak tekintik.

3.2.3.4. A nemzeti végrehajtó szervek feladatai és a jogérvényesítés

A polgárok, az utasok és a csökkent mozgásképességű személyek szövetségei szerint a panaszkezelési eljárások elégtelenek. A nemzeti végrehajtó szervek szerint egyértelműbbé kell tenni feladataikat és szerepüket. A pályahálózat-üzemeltető szerint egyedül a vasúttársaságoknak kellene foglalkozniuk a panaszok kezelésével. Az ágazati szövetségek nem értettek egyet a nemzeti végrehajtó szervek szerepének megerősítésével. Az ágazati és a pályahálózat-üzemeltető szerint a panaszok benyújtása kapcsán a három hónapos határidő megfelelő.

3.2.3.5. Menetjegyek

Az utasok és a fogyasztók szövetségei magyarázatokat kértek az átszállójegyek kapcsán. A vasúttársaságok közül nyolc (73 %) szerint a „fuvarozó” és a „lekésett csatlakozás” fogalma nem világos, de hét (64 %) szerint az „átszállójegy” fogalma egyértelmű. Egy nemzeti végrehajtó szerv úgy vélekedett, hogy az *Értelmező iránymutatások* tovább bonyolították az átszállójegyek helyzetét, de ezzel az ágazati szövetségek nem értettek egyet.

3.2.3.6. *Vis maior*

A polgárok, az utasokat, a fogyasztókat és a csökkent mozgásképességű személyeket képviselő csoportok többsége, valamint több nemzeti végrehajtó szerv ellenezte a vis maior rendelkezés beillesztését. Az ágazati szövetségek és a vasúttársaságok viszont támogatták azt,

hogyan a vasúti közlekedés a többi közlekedési móddal egyenlő bánásmódban részesüljön, és javuljon a jogbiztonság. A tagállamoktól informális úton kért vélemények többsége támogatta egy *vis maior* rendelkezés beillesztését.

3.3. Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása

A Bizottság egy külső szakértővel (Steer Davies Gleeve) dolgozott, adatokat gyűjtött és esettanulmányokat végzett, valamint kidolgozott egy elemző eszközt a hatásvizsgálathoz. A tanulmányról készült jelentés az elfogadását követően elérhető lesz a nyilvánosság számára.

3.4. Hatásvizsgálat

A Szabályozói Ellenőrzési Testület 2017. január 18-án kapta meg az első hatásvizsgálati jelentést. Erről elmarasztaló véleményt fogalmazott meg, különösen a *vis maior*-ra vonatkozó rendelkezés gazdasági indokoltságának hiánya miatt. Más kifogásai a szakpolitikai lehetőségek szerkezetével és tartalmával, az érdekelt nézeteinek figyelembevételével, valamint a szakpolitikai hatások elemzésével és összehasonlításával voltak kapcsolatosak, elsősorban a költségek és a nyomon követés terén.

Ezért a következő orvoslatokra került sor: az egymástól független szakpolitikai lehetőségek magas számára tekintettel a szakpolitikai lehetőségeket részekre bontottuk, és egymás után témánként elemeztük, hasonlítottuk össze a költségeket és a hasznot, és választottuk ki az előnyben részesített lehetőséget. Így a végső soron előnyben részesített lehetőség a témánként kiválasztott lehetőségek kombinációjából tevődik össze. Ami a *vis maior*-t illeti, a rendelkezésre álló bizonyítékok alacsony száma igazolja a probléma gazdasági szempontból elenyésző jelentőségét. A hatásvizsgálat mindazonáltal foglalkozott ezzel, mert a vasúti ágazat és a tagállamok érdekeltekként erős igényt fejeztek ki a jog előtti egyenlőség és az arányosság elveinek érvényesítése iránt.

A felülvizsgált hatásvizsgálati jelentést 2017. április 7-én terjesztették a Szabályozói Ellenőrzési Testület elé, amely ezúttal kedvező véleményt fogalmazott meg 2017. május 12-én. A jelentés végső formája, amelyben a Szabályozói Ellenőrzési Testület ajánlásának megfelelő további pontosítások szerepelnek, e javaslattal együtt kerül előterjesztésre.

3.4.1. A gazdasági elemzéssel kapcsolatos kérdések

A fő gazdasági és társadalmi költség-haszon elemzések a rendelkezésre álló adatok alapján, mennyiségi szempontok szerint készültek. Más költségeket és hasznokat minőségi szempontból vizsgáltak. A nettó társadalmi hasznot a két fő érdekelt fél, vagyis a vasúttársaságok és az utasok egymásnak ellentmondó érdekei alapján becsülték fel. A hatásvizsgálat a vasúttársaságoknál az alábbiak miatt felmerülő költségeket vette figyelembe:

- a) a késésekért nyújtandó kártérítés;
- b) az utasoknak üzemzavar/késés esetén nyújtandó segítség; valamint
- c) a személyzet képzése a csökkent mozgásképességű személyekkel való bánásmódról.

Közvetlen kapcsolat vonható a költségek és az utasok jólléte között, pl. a késésekért fizetett kompenzáció növekedése nagyobb fogyasztói elégedettséget eredményez.

A költség-haszon elemzések 15 éves időszakra (2020–2035) vonatkoznak.

3.4.2. A szakpolitikai lehetőségek vizsgálata témánként, megkülönböztetve az elsődleges és a másodlagos szempontokat

Elsődleges szempontok

Mentességek		
A. szakpolitikai lehetőség:	B. szakpolitikai lehetőség:	C. szakpolitikai lehetőség:
<ul style="list-style-type: none"> A mentesség alkalmazásának lehetősége a belföldi távolsági szolgáltatások esetében már 2020-tól megszűnik; a nem uniós országokat is magukban foglaló szolgáltatások esetében a mentesség korlátozott. 	<ul style="list-style-type: none"> A mentesség alkalmazásának lehetősége a belföldi távolsági szolgáltatások esetében már 2020-tól megszűnik; a nem uniós országokat is magukban foglaló szolgáltatások esetében a mentesség korlátozott; a mentesség alkalmazásának lehetősége a határokat átlépő városi, elővárosi és regionális szolgáltatások esetében megszűnik. 	<ul style="list-style-type: none"> A mentesség alkalmazásának lehetősége a belföldi távolsági szolgáltatások esetében már 2020-tól megszűnik; a nem uniós országokat is magukban foglaló szolgáltatások esetében a mentesség korlátozott; a mentesség alkalmazásának lehetősége a határokat átlépő városi, elővárosi és regionális szolgáltatások esetében megszűnik; a mentesség alkalmazásának lehetősége minden városi, elővárosi és regionális szolgáltatás esetében megszűnik.

A hatásvizsgálat szerint a B. lehetőséget kell előnyben részesíteni. Ez a lehetőség egyensúlyt teremt az utasok és a vasúttársaságok egymással ellentétes érdekei között, mivel anélkül javítja az utasok védelmét, hogy jelentős gazdasági terhet róna a vasúti ágazatra (ahol összesen 0,13 % költségnövekedés várható). A városi, elővárosi és regionális szolgáltatások kapcsán nyújtott mentesség lehetőségének megszüntetése túl nagy terhet jelentene a vasúti ágazatnak, emiatt egyes üzemeltetők leállíthatnának bizonyos szolgáltatásokat.

A csökkent mozgásképességű személyek jogainak érvényesítése minden szolgáltatás kapcsán	
A. szakpolitikai lehetőség:	B. szakpolitikai lehetőség:
<ul style="list-style-type: none"> Iránymutatások kiadása a csökkent mozgásképességű személyek jogainak érvényesítéséről. 	<ul style="list-style-type: none"> Szabályozás a csökkent mozgásképességű személyek jogainak érvényesítéséről.

A hatásvizsgálat szerint a B. lehetőséget kell előnyben részesíteni. Ez előnyösebb az érintett embereknek, a vasúttársaságokra nézve pedig nem túl megterhelő.

A csökkent mozgásképességű személyek tájékoztatása	
A. szakpolitikai lehetőség:	B. szakpolitikai lehetőség:
<ul style="list-style-type: none"> Az utazással kapcsolatos információk elérhetővé tétele a csökkent mozgásképességű 	<ul style="list-style-type: none"> Az utazással kapcsolatos információk elérhetővé tétele a csökkent mozgásképességű személyek számára; az utasok jogaival kapcsolatos információk elérhetővé

személyek számára.	tétele a csökkent mozgásképességű személyek számára.
--------------------	--

A hatásvizsgálat szerint a B. lehetőséget kell előnyben részesíteni. Ez átfogóan közelíti meg a tájékoztatás akadálymentességének kérdését, és nem igényel nagy kiadást a vasúti ágazat részéről.

A csökkent mozgásképességű személyeknek nyújtott segítség	
A. szakpolitikai lehetőség:	B. szakpolitikai lehetőség:
<ul style="list-style-type: none"> A fogyatékossgal kapcsolatos tudatosság növelésére irányuló legjobb gyakorlatok cseréje. 	<ul style="list-style-type: none"> A fogyatékossgal kapcsolatos tudatosság növelésére irányuló képzés nyújtása valamennyi vasúti dolgozónak.

A fogyatékossgal kapcsolatos tudatosság növelésére irányuló képzés nyújtása nem jár magas költségekkel a vasúti ágazat számára, mindössze 0,31 %-os pluszterhet jelentene. A hatásvizsgálat szerint ezért a B. lehetőséget kell előnyben részesíteni.

Panaszkezelés	
A. szakpolitikai lehetőség:	B. szakpolitikai lehetőség:
<ul style="list-style-type: none"> Iránymutatások készítése a vasúti ágazat számára. 	<ul style="list-style-type: none"> Szabályozás (kötelezettségek előírása az állomások üzemeltetői és a pályahálózat-működtetők számára).

A hatásvizsgálat szerint a B. lehetőséget kell előnyben részesíteni. A vasúti ágazatban is egyértelmű, részletes panaszkezelési rendet kell követni. Javulni fog az utasok panasztételi és jogorvoslati lehetősége.

Átszállójegyek	
A. szakpolitikai lehetőség:	B. szakpolitikai lehetőség:
<ul style="list-style-type: none"> Az átszállójegyek és a kapcsolódó kötelezettségek meghatározása. 	<ul style="list-style-type: none"> Az átszállójegyek és a kapcsolódó kötelezettségek meghatározása; a vasúttársaságok és a jegyértékesítők arra való ösztönzése, hogy amikor csak lehetséges, értékesítsenek átszállójegyeket; a vasúttársaságokra és a jegyértékesítőkre hárul a bizonyítás terhe, ha nem átszállójegyet értékesítettek.

A hatásvizsgálat szerint a B. lehetőséget kell előnyben részesíteni. Ez nem csupán meghatározza az átszállójegy fogalmát, hanem ösztönzi is a vasúttársaságokat és a jegyértékesítőket ilyen jegyek értékesítésére és az utasjogokról való tájékoztatás nyújtására.

A nemzeti végrehajtó szervek általi panaszkezelés és jogérvényesítés	
A. szakpolitikai lehetőség:	B. szakpolitikai lehetőség:
<ul style="list-style-type: none"> A nemzeti végrehajtó szervek jelentést tesznek tevékenységükről. 	<ul style="list-style-type: none"> Részletes utasítások készítése a panaszkezelési eljáráshoz; a nemzeti végrehajtó szerveknek kötelező együttműködniük a legalább két országot érintő ügyekben.

A hatásvizsgálat szerint a B. lehetőséget kell előnyben részesíteni. Ez a lehetőség egyértelművé teszi a nemzeti végrehajtó szervek panaszkezeléssel és együttműködéssel kapcsolatos szerepét és felelősségét, nemzetközi szinten is. A nemzeti végrehajtó szervek munkaszervezésének javítása a végrehajtás javulását fogja eredményezni.

<i>Vis maior</i>	
A. szakpolitikai lehetőség:	B. szakpolitikai lehetőség:
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Vis maior</i> esetén alkalmazható rendelkezés beillesztése a 17. cikkbe (Kártérítés); • a <i>vis maior</i> korlátozó értelmű meghatározása. 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Vis maior</i> esetén alkalmazható rendelkezés beillesztése a 17. cikkbe (Kártérítés); • a <i>vis maior</i> tág értelmű meghatározása.

A *vis maior* esetén alkalmazandó rendelkezés csökkenti a vasúttársaságok költségeit. Ugyanakkor korlátozza az utasok kártérítéshez való jogát. A B. lehetőség a *vis maior* tág értelmű meghatározásával nagyobb mértékben csökkenti a vasúttársaságok terheit (-1,299 milliárd EUR a változatlan helyzethez képest és -737 millió EUR az A. lehetőséghez képest). A szűkebb értelmű meghatározással (A. lehetőség) az utasjogok csorbulása csekély, a vasúttársaságok terhe viszont még mindig csökken a kiindulási helyzethez képest.

Az utasjogok csorbulását ellensúlyozzák más előnyök, például a mentességek csökkenése és a csökkent mozgásképességűek segítése, melyek értéke várhatóan eléri a 191 millió EUR-t. Mivel ez a rendelkezés nem érinti a segítséghez, az ellátáshoz és a tájékoztatáshoz való jogot, a fogyasztók magas szintű védelme így is garantált. A nemzeti végrehajtó szerveknél jelentkezhet némi tehernövekedés a vitás esetek kapcsán. A *vis maior* szűkebb meghatározása kevesebb értelmezési lehetőséget kínál, és így kevesebb vitához vezet.

A hatásvizsgálat mindezeket figyelembe véve az A. lehetőséget emelte ki, mert az méltányos egyensúlyt teremt az utasok és a vasúti ágazat érdekei között. A *vis maior* bizonyításának terhe a vasúttársaságra hárul.

Másodlagos szempontok

A másodlagos szempontok esetében (tájékoztatás, megkülönböztetésmentesség, a CIV, vészhelyzeti tervek, jogorvoslat és panaszkezelés) csak egy szakpolitikai lehetőséget terjesztünk elő.

Az utasok tájékoztatása
<ul style="list-style-type: none"> • A vasúti szolgáltatást igénybevevő utasok jogairól a jeggyel együtt nyújtott tájékoztatás; • az utasok jogairól az állomásokon és a vonatokban elhelyezett tájékoztatás.

Megkülönböztetésmentesség
<ul style="list-style-type: none"> • Az állampolgárság, tartózkodási hely vagy a fizetéshez használt pénznem szerinti megkülönböztetés kiküszöbölése.

CIV
<ul style="list-style-type: none"> • A rendelet és a COTIF/CIV szabályai közötti összhang biztosítása.

A két eszköz közötti összhangot biztosítja a Bizottság arra való felhatalmazása, hogy a CIV módosításainak figyelembevétele érdekében naprakésszé tegye a rendelet I. mellékletét.

Vészhelyzeti tervek

- A szolgáltatás folyamatosságát biztosító és a vészhelyzeti tervezés a vasúttársaságokon kívüli szereplők számára is kötelező.

Az egyéb érdekelttekkel közös teherviselés határt szab a vasúttársaságoknál jelentkező költségeknek.

A jogorvoslathoz való jog

- Harmadik féllel szembeni jogorvoslathoz való jog.

A vasúttársaságok könnyebben léphetnek fel jogorvoslati igénnyel a késésekért felelős harmadik felekkel szemben.

Panaszkezelés a vasúttársaságoknál

- Az utasok számára a panasztételre rendelkezésre álló időszak meghatározása.

Egy határidő előírása csökkenti a költségeket, mivel az egyes eseményekkel kapcsolatos adatokat nem kell majd hosszú ideig megőrizni.

3.5. Alapjogok

Az Európai Unió Alapjogi Chartájának 38. cikke értelmében az Unió politikáiban biztosítani kell a fogyasztók védelmének magas szintjét. A Charta 26. cikke a fogyatékossgal élő személyek beilleszkedésével foglalkozik, a tagállamoknak eszerint biztosítaniuk kell a fogyatékossgal élő személyek jogát az önállósághoz, a társadalmi és munkaerőpiaci beilleszkedéshez, valamint a közösségi életében való részvételhez. A vasúton utazók jogainak megerősítése az EU-ban csak tovább növeli a fogyasztók védelmének összességében magas szintjét.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nincs hatással az uniós költségvetésre.

5. EGYÉB ELEMEEK

5.1. Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai

A Bizottság e javaslat végrehajtását és hatékonyságát olyan mutatók alapján fogja nyomon követni, mint a mentesített szolgáltatások száma, a fogyatékossgal kapcsolatos tudatosságnövelő képzésen átesett személyzet aránya, a segítségkérések száma, a tájékoztatási kötelezettségnek való megfelelés, az értékesített átszállójegyek száma, a panaszok száma és a kártérítési összegek. A javasolt jogszabály hatálybelépése után öt évvel a Bizottság értékelné fogja az elfogadásakor figyelembe vett célok elérésének sikerességét.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről

(átdolgozás)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az ~~Európai Közösséget létrehozó~~ az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak ~~71.~~ 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a z Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére²,

~~az Egyeztetőbizottság által 2007. július 31-én elfogadott közös szövegtervezet fényében, a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően~~³ rendes jogalkotási eljárás keretében ,

mivel:

↓ új szöveg

(1) Az 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴ számos tekintetben módosításra szorul. Az áttekinthetőség érdekében a rendeletet át kell dolgozni.

¹ HL C , , . o.

² HL C , , . o.

³ ~~Az Európai Parlament 2005. szeptember 28-i véleménye (HL C 227. E, 2006.9.21., 490. o.), a Tanács 2006. július 24-i közös állásponja (HL C 289. E, 2006.11.28., 1. o.) az Európai Parlament 2007. január 18-i állásponja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), az Európai Parlament 2007. szeptember 25-i jogalkotási állásfoglalása és a Tanács 2007. szeptember 26-i határozata.~~

↓ 1371/2007/EK rendelet (1)
preambulumbekezdés

- (2) A közös közlekedéspolitik keretében fontos megőrizni a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok felhasználói jogait, valamint javítani a vasúti személyszállítási szolgáltatások minőségét és eredményességét annak érdekében, hogy a vasúti szállítás közlekedés aránya az egyéb szállítási közlekedési módokhoz képest növekedjen.

↓ 1371/2007/EK rendelet (2)
preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

~~A Bizottság „Fogyasztóvédelmi politikai stratégia 2002–2006” című közleményének⁴ célja a fogyasztóvédelem magas szintjének elérése a közlekedés területén, a Szerződés 153. cikkének (2) bekezdésével összhangban.~~

↓ új szöveg

- (3) Az Unióban az utóbbi években jelentősen javult a fogyasztók védelme, ám a vasúti utasok jogainak védelme terén további előrelépésekre van szükség.

↓ 1371/2007/EK rendelet (3)
preambulumbekezdés

- (4) Mivel a szállítási szerződés vonatkozásában a vasúti személyszállítást igénybe vevő utas a gyengébbik fél, ezért az utasok jogait biztosítani kell e tekintetben.

↓ új szöveg

- (5) A nemzetközi és a belföldi szolgáltatásokat igénybe vevő vasúti utasok jogainak összehangolása javítani fogja a fogyasztóvédelmet az Unióban, egyenlő versenyfeltételeket teremt a vasúttársaságok között, és egységes utasjogokat biztosít.

- (6) A városi, külvárosi és regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások jellege eltér a távolsági szolgáltatásokétól. Ezért a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az Unión belüli, határokat át nem lépő városi, külvárosi és regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan mentességet biztosíthassanak e rendelet egyes, az utasjogokra vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazása alól.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (HL L 315., 2007.12.3., 14. o.).

⁵ ~~HL C 137., 2002.6.8., 2. o.~~

↓ 1371/2007/EK rendelet (24)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

- (7) E rendelet egyik célja a ~~Közösségen~~ az Unió belüli vasúti személyszállítási szolgáltatások javítása. Ezért a tagállamoknak rendelkezniük kell azzal a lehetőséggel, hogy ideiglenesen mentességet biztosíthassanak a szolgáltatásoknak olyan régiókban, ahol a szolgáltatást jelentős részben a ~~Közösségen~~ az Unió kívül működtetik, feltéve, hogy e tagállamok az ilyen szolgáltatásnak a területükön megvalósuló szakaszán megfelelő szintű utasjogokat biztosítanak nemzeti jogukkal összhangban.

↓ új szöveg

- (8) Azonban nem nyújtható mentesség e rendelet azon előírásai alól, amelyek a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára könnyítik meg a vasúti közlekedés igénybevételét. Nem vonatkozhat továbbá mentesség a vasúti utazáshoz jegyet vásárolni kívánó személyek azon jogára, hogy ezt szükségtelen nehézségek nélkül tehessék meg, sem a vasúttársaságokat az utasokért és azok poggyászáért terhelő felelősségre, sem arra a követelményre, hogy a vasúttársaságok megfelelő biztosítással rendelkezzenek, valamint hogy megfelelő intézkedéseket hozzanak az utasok személyes biztonságának szavatolására a vasútállomásokon és a vonatszerelvényeken, illetve hogy kezeljék a kockázatokat.

↓ 1371/2007/EK rendelet (4)
preambulumbekezdés
⇒ új szöveg

- (9) A vasúti szolgáltatásokra vonatkozó felhasználói jogok közé tartozik az utazást megelőzően és annak folyamán a kapott szolgáltatással kapcsolatos tájékoztatáshoz való jog. A vasúttársaságoknak és a menetjegy-értékesítőknek az említett tájékoztatást lehetőség szerint előzetesen, és minél hamarabb meg kell adniuk. E tájékoztatást a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára akadálymentes módon kell nyújtani.

↓ 1371/2007/EK rendelet (5)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

- (10) Az utazási információk nyújtásával kapcsolatos részletesebb követelményeket ~~a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i~~

~~2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben~~⁶ a 454/2011/EU bizottsági rendeletben⁷ említett átjárhatósági műszaki előírások (ÁME) határozzák meg.

↓ 1371/2007/EK rendelet (6) preambulumbekzdés (kiigazított szöveg)

(11) A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogai megerősítésének az 1999. június 3-i jegyzőkönyvvel (1999-es jegyzőkönyv) módosított, a nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló, 1980. május 9-i egyezménynek (COTIF) a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályok (CIV) című A. függelékében foglalt, ~~a nemzetközi jog e tárgyra vonatkozó meglévő rendszerén meglévő nemzetközi jogon~~ kell alapulnia. Kívánatos azonban kibővíteni e rendelet hatályát, és nemcsak a nemzetközi utasokat, hanem a belföldi utasokat is védeni. ☒ 2013. február 23-án az Európai Unió csatlakozott a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményhez (COTIF). ☒

↓ új szöveg

(12) Az utazásra jogosító jegyek értékesítésének kontextusában a tagállamoknak meg kell hozniuk minden ahhoz szükséges intézkedést, hogy megtiltsák az állampolgárság vagy lakóhely szerinti megkülönböztetést, függetlenül attól, hogy az utas ideiglenesen vagy tartósan egy másik tagállamban tartózkodik-e. Ezen intézkedéseknek ki kell terjedniük a megkülönböztetés burkolt formáira is, amelyek esetében más szempontok, például a lakcím, a fizikai vagy a digitális hely vezethetnek megkülönböztetéshez. A menetjegyeket értékesítő online felületek fejlődésére figyelemmel a tagállamoknak kiemelt figyelmet kell fordítaniuk arra, hogy az online felületek elérése és a jegyvásárlás során se történjen megkülönböztetés. Ugyanakkor a szociális kedvezményeket biztosító rendszereket nem kell automatikusan megszüntetni, amennyiben arányosak, és az érintettek állampolgárságától függetlenül alkalmazhatók.

(13) A kerékpáros közlekedés egyre nagyobb népszerűsége az Unióban kihat a mobilitásra és az idegenforgalomra. A közlekedési módok összességén belül a vasút és a kerékpár arányának növekedése csökkenti a közlekedés környezeti hatását. Ezért indokolt, hogy a vasúttársaságok amennyire csak lehet, megkönnyítsék a kerékpáros közlekedés és a vasúti utazás kombinálását, nevezetesen azáltal, hogy lehetővé teszik kerékpárok szállítását a szerelvényeiken.

⁶ ~~HL L 110., 2001.4.20., 1. o. A legutóbb a 2007/32/EK bizottsági irányelvvel (HL L 141., 2007.6.2., 63. o.) módosított irányelv.~~

⁷ A Bizottság 454/2011/EU rendelete (2011. május 5.) a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 123., 2011.5.12., 11. o.).

↓ 1371/2007/EK rendelet (7)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

- (14) A vasúttársaságoknak ~~együtt kell működniük~~ meg kell könnyíteniük a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok egyik üzemeltetőtől a másikhoz való ~~átszállításának megkönnyítése érdekében~~ átszállását, lehetőség szerint átszállójegyek biztosítása révén

↓ 1371/2007/EK rendelet (8)
preambulumbekezdés

~~A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok számára nyújtandó tájékoztatás és menetjegy értékesítés megkönnyítése érdekében közös előírásoknak megfelelő számítógépesített rendszereket kell használni.~~

↓ 1371/2007/EK rendelet (9)
preambulumbekezdés

~~Az utazási információs és foglalási rendszerek további bevezetését az ÁME-kkel összhangban kell végrehajtani.~~

↓ 1371/2007/EK rendelet (10)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

- (15) ⇒ A fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezményre figyelemmel, és annak érdekében, hogy a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek a vasúti közlekedés tekintetében a többi állampolgárhoz hasonló mobilitási lehetőségekkel rendelkezzenek, meg kell határozni az utazás során való megkülönböztetésmentességre és segítségnyújtásra vonatkozó szabályokat. ⇐ ~~A vasúti személyszállítási szolgáltatásoknak általánosságban a polgárok javát kell szolgálniuk. Ezért a fogyatékkal fogyatékossgal élő személyek és a csökkent mozgásképességű személyek számára – függetlenül attól, hogy a csökkent mozgásképességet fogyatékossguk, koruk vagy más tényező okozza – a többi polgárhoz hasonló lehetőségeket kell biztosítani a vasúti utazásnál. A fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek a többi állampolgárral azonos jogokkal rendelkeznek a szabad mozgás, a szabad választás és a megkülönböztetésmentesség tekintetében. Külön figyelmet kell fordítani többek között a ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyeknek a vasúti szolgáltatások elérhetőségéről, a járművekhez való hozzáférés feltételeiről, valamint a vonat felszereltségéről történő tájékoztatására. Az érzékszervi fogyatékossgal élő utasoknak a késésekről történő lehető legjobb tájékoztatása érdekében vizuális, illetve hangjelző rendszereket kell használni. A~~

~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára lehetővé kell tenni, hogy a menetjegyeket a vonaton többletköltség nélkül vásárolják meg. ⇒ A személyzetet megfelelően ki kell képezni a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek szükségleteiről és különösen a számukra szükséges segítségnyújtásról. Az azonos utazási feltételek biztosítása érdekében e személyeknek nem csupán a nap bizonyos szakaszaiban, hanem szolgálati időben bármikor segítséget kell nyújtani az állomásokon és a vonatokon. ⇐

↓ 1371/2007/EK rendelet (11) preambulumbekzdés (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

- (16) A vasúttársaságoknak és az állomásüzemeltetőknek a ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyekkel kapcsolatos ÁME-k betartása révén figyelembe kell venniük a ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek igényeit, ~~annak biztosítása érdekében, hogy~~ Ezenfelül a ~~közösségi~~ az uniós közbeszerzési szabályokkal összhangban, ⇒ különösen a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek⁸ megfelelően ⇐ az új anyagok beszerzésekor, illetve építési vagy nagyobb felújítási munkák elvégzésekor a fizikai és funkcionális akadályok fokozatos megszüntetésével valamennyi épületet és járművet fokozatosan hozzáférhetővé ~~tegyék~~ kell tenni .

↓ 1371/2007/EK rendelet (14) preambulumbekzdés (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

- (17) Kívánatos, hogy e rendelet a vasúttársaság felelőségéhez kapcsolódó késés esetén az utasokat megillető kártérítés tekintetében olyan rendszert hozzon létre, amelynek alapjai megegyeznek a COTIF – különösen ~~annak~~ az utasok jogaival kapcsolatos CIV Egységes szabályok ~~függeléké~~ – által előírt nemzetközi rendszerével. ⇒ Egy személyszállítási szolgáltatás jelentős késése esetén a vasúttársaságoknak a jegyár bizonyos százalékában meghatározott kártérítést kell nyújtaniuk az érintett utasok számára. ⇐

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/24/EU irányelve (2014. február 26.) a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.).

↓ 1371/2007/EK rendelet (12)
preambulumbekzdés
⇒ új szöveg

- (18) A vasúttársaságokat kötelezni kell arra, hogy baleset esetén a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasokkal szembeni felelősségükre vonatkozó biztosítással rendelkezzenek, vagy azzal egyenértékű intézkedést tegyenek. ~~A vasúttársaságokra vonatkozó biztosítás minimumösszegének megállapítása jövőbeni felülvizsgálat tárgyát képezi.~~ ⇒ Ha a tagállamok meghatározzák a halál vagy személyi sérülés esetén az utasoknak fizetendő kártérítés maximális összegét, az nem lehet kevesebb a CIV egységes szabályaiban szereplő összegnél. ⇐

↓ 1371/2007/EK rendelet (13)
preambulumbekzdés

- (19) A szolgáltatás során a késés, csatlakozásmulasztás vagy vonatkimaradás esetén az utast megillető kártérítésre és segítségnyújtásra vonatkozó megerősített jogok ösztönzést nyújtanak a vasúti személyszállítási piacnak, és az utasok javát szolgálják.

↓ új szöveg

- (20) Késés esetén az utasok számára biztosítani kell a továbbutazást vagy más útvonalon kell közlekedési lehetőséget kell kínálni hasonló utazási feltételek mellett. Ilyenkor is figyelemmel kell lenni a fogyatékosággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek szükségleteire.
- (21) Azonban a vasúttársaság nem kötelezhető kártérítés fizetésére olyan esetben, amikor bizonyítani tudja, hogy a késést olyan rendkívüli időjárási körülmény vagy jelentős természeti katasztrófa okozta, amely veszélyeztette a szolgáltatás üzemeltetésének biztonságosságát. Az ilyen eseménynek rendkívüli természeti katasztrófának kell lennie, vagyis el kell térnie az egyes évszakokra jellemző olyan időjárási szélsőségektől, amilyen egy őszi vihar, vagy egy dagály vagy hóolvadás okozta áradás. A vasúttársaságnak bizonyítania kell, hogy nem láthatta előre és minden észszerű intézkedés megtétele mellett sem tudta volna megakadályozni a késést.
- (22) Az állomások üzemeltetőinek a pályahálózat-üzemeltetőkkel és a vasúttársaságokkal együttműködve vészhelyzeti tervet kell készíteniük, amelynek segítségével a megrekedt utasoknak megfelelő tájékoztatás és gondoskodás nyújtható, így a lehető legkisebbre csökkenthető az üzemzavarok hatása.
- (23) Ez a rendelet nem korlátozhatja a vasúttársaságok azon jogát, hogy az alkalmazandó nemzeti joggal összhangban bárkitől – a harmadik feleket is beleértve – kártérítést követeljenek.

↓ 1371/2007/EK rendelet (15)
preambulumbekezdés

- (24) Amikor a tagállamok mentességet biztosítanak e rendelet rendelkezései alól a vasúttársaságoknak, kötelesek ösztönözni – konzultálva az utasokat képviselő szervezetekkel –, hogy a vasúttársaságok megfelelő biztosítékokat alkalmazzanak a vasúti személyszállításban bekövetkező nagyobb zavarok miatti kompenzációért és segítségnyújtásért kapcsán.

↓ 1371/2007/EK rendelet (16)
preambulumbekezdés

- (25) Kívánatos továbbá a balesetek áldozatainak és az általuk tartásra kötelezetteknek a rövid távú pénzügyi problémáktól való megkímélése a balesetet közvetlenül követő időszakban.

↓ 1371/2007/EK rendelet (17)
preambulumbekezdés

- (26) A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok érdeke, hogy a hatóságokkal egyetértésben megfelelő intézkedésekre kerüljön sor annak érdekében, hogy az állomásokon és a vonatokon személyes biztonságuk biztosított legyen.

↓ 1371/2007/EK rendelet (18)
preambulumbekezdés

- (27) A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasoknak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy bármely érintett vasúttársasághoz panaszt nyújtsanak be az e rendeletben rájuk ruházott jogokat és kötelezettségeket illetően, és jogot arra, hogy panaszukra ésszerű időn belül választ kapjanak.

↓ 1371/2007/EK rendelet (19)
preambulumbekezdés
⇒ új szöveg

- (28) A vasúttársaságoknak ⇒ és az állomások üzemeltetőinek ⇐ a vasúti személyszállítási szolgáltatások tekintetében minőségi előírásokat kell meghatározniuk, ⇒ nyilvánosan elérhetővé tenniük, majd ⇐ azokat kezelniük kell és nyomon kell követniük.

↓ 1371/2007/EK rendelet (20)
preambulumbekzdés

~~E rendelet előírásait a pénzügyi összegeknek az infláció figyelembevételével történő kiigazítása, a tájékoztatási kötelezettségnek és a szolgáltatás minőségi követelményeinek a piaci fejleményekhez való hozzáigazítása, valamint ennek a rendeletnek a szolgáltatás minőségére gyakorolt hatása tekintetében felül kell vizsgálni.~~

↕ új szöveg

(29) A vasúti közlekedés kontextusában a fogyasztók magas szintű védelme érdekében a tagállamoktól meg kell követelni, hogy nemzeti végrehajtó szerveket jelöljenek ki e rendelet nemzeti szintű nyomon követésére és érvényesítésére. E szerveknek képeseknek kell lenniük különböző jogérvényesítési intézkedések meghozatalára. Lehetővé kell tenni, hogy a rendelet vélt megsértése esetén az utasok panaszt tegyenek e szerveknél. Az ilyen panaszok megfelelő kezelése érdekében e szerveknek együtt kell működniük egymással.

↓ 1371/2007/EK rendelet (21)
preambulumbekzdés (kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

(30) ⇒ A személyes adatok feldolgozását a személyes adatok védelméről szóló uniós jogszabályokkal összhangban kell végezni, különös tekintettel ⇐ ~~E rendelet nem érinti az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletre⁹ a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet¹⁰.~~

↓ 1371/2007/EK rendelet (22)
preambulumbekzdés

(31) A tagállamoknak meg kell állapítaniuk az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókat, és biztosítaniuk kell e szankciók alkalmazását. A szankcióknak, amelyek az adott személy számára fizetendő kártérítést is magukban foglalhatják, hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

¹⁰ HL L 281., 1995.11.23., 31. o. A legutóbb az 1882/2003/EK rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.

↓ 1371/2007/EK rendelet (23)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

- (32) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen az uniós ~~a közösségi~~ vasutak fejlesztését és az utasok jogainak bevezetését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért azok uniós ~~közösségi~~ szinten jobban megvalósíthatók, Unió ~~a Közösség~~ Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl a szóban forgó célkitűzések teljesítéséhez szükséges mértéket.

↓ új szöveg

- (33) Az utasok magas szintű védelmének biztosításához fel kell hatalmazni a Bizottságot az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke szerinti jogi aktusok elfogadására az I., a II. és a III. mellékletnek a CIV egységes szabályainak megfelelő módosítása érdekében, a vasúttársaságok és a jegyértékesítők által nyújtandó minimális tájékoztatás meghatározása, a szolgáltatás minimális minőségi előírásainak meghatározása és a rendeletben előírt összegek inflációt követő kiigazítása érdekében. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak¹¹ megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kell kézhez kapjon minden dokumentumot, és szakértőik számára biztosítani kell a rendszeres részvételt a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

↓ 1371/2007/EK rendelet (25)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~Egyes tagállamok vasúttársaságai e rendelet hatálybalépésekor nehézségeket tapasztalhatnak annak valamennyi rendelkezése végrehajtásában. Eppen ezért a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a belföldi távolsági vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan átmeneti mentességet biztosíthassanak e rendelet rendelkezéseinek alkalmazása alól. Az átmeneti mentesség nem vonatkozik azonban e rendelet azon előírásaira, amelyek a fogyatékkal élő és a esőkkent mozgásképeségű személyek számára biztosítanak hozzáférést a vasúti közlekedéshez, valamint nem vonatkozik a vasúttal történő utazáshoz jegyet vásárolni kívánó személyek azon jogára, hogy ezt szükségtelen nehézségek nélkül tehessék meg, nem vonatkozik továbbá a vasúttársaságokat az utasokért és azok poggyászáért terhelő felelősségre, arra a követelményre, hogy a társaságok megfelelő biztosítással rendelkezzenek,~~

¹¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

~~valamint hogy megfelelő intézkedéseket hozzanak az utasok személyes biztonságának szavatolására a vasútállomásokon, a vonatokon, és hogy kezeljék a kockázatot.~~

↓ 1371/2007/EK rendelet (26)
preambulumbekezdés

~~A városi, külvárosi és regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások jellege eltér a távolsági szolgáltatásokétól. Eppen ezért azon rendelkezések kivételével, amelyek a Közösség teljes területén, minden vasúti személyszállítási szolgáltatásra vonatkoznak, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a városi, külvárosi és regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan mentességet biztosíthassanak e rendelet rendelkezéseinek alkalmazása alól.~~

↓ 1371/2007/EK rendelet (27)
preambulumbekezdés

~~Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak¹² megfelelően kell elfogadni.~~

↓ 1371/2007/EK rendelet (28)
preambulumbekezdés

~~A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy végrehajtási intézkedéseket fogadjon el. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására vagy új, nem alapvető fontosságú elemekkel való kiegészítésére irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

↓ új szöveg

(34) Ez a rendelet tiszteletben tartja az alapjogokat és az Európai Unió Alapjogi Chartájában elismert elveket, különösen a 21., a 26., a 38. és a 47. cikkben a megkülönböztetés minden formájának tilalmára, a fogyatékossgal élő személyek beilleszkedésére, a fogyasztók magas szintű védelmére és a hatékony jogorvoslathoz és a tisztességes eljáráshoz való jogra vonatkozó rendelkezéseket. A tagállamok bíróságainak e jogok és elvek tiszteletben tartásával kell alkalmazniuk ezt a rendeletet.

¹² HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A legutóbb a 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. fejezet

Általános rendelkezések

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet ☒ a vasúti közlekedés tekintetében ☒ az alábbiakra vonatkozóan állapít meg szabályokat:

~~a) a vasúttársaságok által nyújtandó tájékoztatás, a szállítási szerződések kötése, a menetjegyek kiállítása és a vasúti szállítás számítógépesített információs és foglalási rendszerének bevezetése;~~

↓ új szöveg

a) az utazási feltételek tekintetében az utasok közötti megkülönböztetés tilalma;

↓ 1371/2007/EK rendelet

b) a vasúttársaságoknak az utasokra és poggyászaikra vonatkozó felelőssége és biztosítási kötelezettségeik;

~~e) a vasúttársaságok utasokkal szembeni kötelezettségei késés esetén;~~

↓ új szöveg

c) az utasok jogai a vasúti közlekedési szolgáltatás igénybevétele során bekövetkező balesetektől származó halál vagy személyi sérülés, illetve a poggyász elveszése vagy károsodása esetén;

d) az utasok jogai járatkimaradás vagy késés esetén;

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

e) az utasok számára ⇒ minimálisan ⇐ ☒ nyújtandó tájékoztatás; ☒

~~df)~~ a ~~vasúton utazó, fogyatékkal~~ ☒ fogyatékossgal ☒ élő és csökkent mozgásképességű személyek ~~védelme,~~ ⇒ megkülönböztetésének tilalma ⇐ és a számukra ⇒ kötelezően ⇐ nyújtott segítség;

~~eg)~~ a szolgáltatás minőségi előírásainak megállapítása és figyelemmel kísérése; ☒ valamint ☒ az utasok személyes biztonságát érintő kockázatok kezelése; ~~valamint~~

~~h)~~ a panaszok kezelése; ~~valamint~~

~~fi)~~ a végrehajtásra vonatkozó általános szabályok.

2. cikk

Hatály

(1) E rendeletet ~~a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelvvel¹³ a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹⁴ összhangban engedélyezett egy vagy több vasúttársaság által nyújtott ☒ belföldi és nemzetközi ☒ vasúti utazásokra és szolgáltatásokra a Közösség ☒ az Unió ☒ egészében alkalmazni kell.~~

~~(2) E rendelet nem alkalmazandó olyan vasúttársaságokra és szállítási szolgáltatásokra, amelyek a 95/18/EK tanácsi irányelvvel összhangban nem engedélyezettek.~~

~~(3) E rendelet hatálybalépésekor a 9., 11., 12., 19. cikket, a 20. cikk (1) bekezdését és a 26. cikket kell alkalmazni a Közösség területén nyújtott összes vasúti szolgáltatásra.~~

~~(4) A (3) bekezdés előírásainak kivételével a tagállamok — átlátható és megkülönböztetésmentes alapon — e rendeletnek a nemzeti vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó előírásai alól mentességet biztosíthatnak legfeljebb ötéves időtartamra, amely kétszer, alkalmanként maximum további öt évre meghosszabbítható.~~

~~(5) Ezen cikk (3) bekezdése előírásainak kivételével a tagállamok mentességet biztosíthatnak a városi, külvárosi és a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásoknak e rendelet előírásai alól. Annak érdekében, hogy megkülönböztessék a városi, külvárosi és a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokat, a tagállamok a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv¹⁵ fogalommeghatározásait alkalmazzák.~~

¹³ ~~HL L 143., 1995.6.27., 70. o. A legutóbb a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.) módosított irányelv.~~

¹⁴ ~~HL L 343., 2012.12.14., 32. o.~~

¹⁵ ~~HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2006/103/EK irányelvvel (OJ L 363., 2006.12.20., 344. o.) módosított irányelv.~~

~~Ezen fogalom meghatározások alkalmazásakor a tagállamok a következő kritériumokat használják: távolság, a szolgáltatások gyakorisága, a menetrendszerű megállók száma, az alkalmazott járművek, jegyrendszer, az utasok száma közötti különbség esüsidőben és azon kívül, vasúti kódok és menetrendek.~~

~~(6) Legfeljebb ötéves időtartamra a tagállamok átlátható és megkülönböztetésmentes alapon meghosszabbítható mentességet biztosíthatnak e rendelet előírásai alól egyes szolgáltatások vagy utazások számára, mivel a vasúti személyszállítási szolgáltatásra, amelyben benne foglalnak egy menetrendszerű megálló is, jelentős részben a Közösség területén kívül kerül sor.~~

~~(7) A tagállam tájékoztatja a Bizottságot a (4), (5) és (6) bekezdése szerinti mentességekről. A Bizottság megfelelő intézkedéseket tesz, ha úgy ítéli meg, hogy a mentesség nincs összhangban e cikk rendelkezéseivel. 2014. december 3-ig a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a (4), (5) és (6) bekezdés alapján biztosított mentességekről.~~

↓ új szöveg

(2) A (4) bekezdés tiszteletben tartásával a tagállamok mentességet biztosíthatnak e rendelet előírásainak alkalmazása alól az alábbi szolgáltatások tekintetében:

- a) a 2012/34/EU irányelv szerinti városi, elővárosi és regionális személyszállítási szolgáltatások az Unión belüli, határokat átlépő szolgáltatások kivételével;
- b) olyan nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások, melyek jelentős része, többek között legalább egy menetrend szerinti megálló az Unión kívül valósul meg, feltéve, hogy a mentességet megadó tagállam a területén kellően biztosítja az utasjogok érvényesülését nemzeti jogával összhangban.

(3) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a (2) bekezdés a) és a b) pontja alapján biztosított mentességekről, valamint a (2) bekezdés b) pontja tekintetében nemzeti joguk megfelelőségéről az állam területén.

(4) Az V. fejezet 5., 10., 11. és 25. cikke az (1) bekezdésben említett minden vasúti személyszállítási szolgáltatásra alkalmazandó, azokra is, amelyek a (2) bekezdés a) vagy b) pontja alapján mentességet élveznek.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

3. cikk

Fogalom meghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „vasúttársaság”: ~~olyan, a 2001/14/EK¹⁶ 2012/34/EU irányelv 2. cikkében 3. cikkének 1. pontjában meghatározottak szerinti vasúti társaság és bármely egyéb állami vagy magánvállalkozás, amelynek tevékenysége utasok és/vagy áruk vasúti szállításának szolgáltatása, és amely vállalkozás biztosítja a vontatást; ide értendők a csak vontatást biztosító társaságok is;~~

~~2. „fuvarozó”: az a szerződéses vasúttársaság, amellyel az utas szállítási szerződést kötött, vagy több egymást követő vasúttársaság, amelyek e szerződés értelmében felelősek lehetnek;~~

~~3. „helyettesítő fuvarozó”: olyan vasúttársaság, amely nem kötött szállítási szerződést az utassal, de amelyre a szerződést kötő vasúttársaság egészben vagy részben rábízta a vasúti szállítás teljesítését;~~

~~4.2. „infrastruktúra-működtető”: az a testület vagy vállalkozás, amely különösen a vasúti infrastruktúra vagy annak egy része létrehozásáért és karbantartásáért felelős a 91/440/EGK irányelv¹⁷ vagy a 2012/34/EU irányelv 3. cikkében meghatározottak szerinti pályahálózat-működtető¹⁸, ami magában foglalhatja az infrastruktúra felügyeleti és biztonsági rendszerének az irányítását is. az infrastruktúra-működtető feladatait egy adott hálózatban vagy annak egy részében különböző szervezeteknek vagy vállalkozásoknak lehet átadni;~~

~~5.3. „az állomás üzemeltetője”: a vasútállomás vezetéséért felelős tagállami szervezeti egység, amely egyben az infrastruktúra-működtető is lehet;~~

~~6.4. „utazásszervező”: a vasúttársaságtól eltérő szervező vagy közvetítő, a 90/314/EGK tanácsi irányelv¹⁷ az (EU) 2015/2302 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁸ 2.3. cikkének 2.8. és 3.9. pontja értelmében;~~

~~7.5. „menetjegy-értékesítő”: a vasúti szállítási szolgáltatások azon kiskereskedelmi forgalmazói, amelyek a vasúttársaság nevében vagy saját számlára szállítási szerződéseket kötnek és menetjegyeket árusítanak;~~

~~8.6. „szállítási szerződés”: ellenszolgáltatás fejében vagy térítésmentesen teljesítendő fuvarozásról szóló szerződés a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő és az utas között, amely egy vagy több szállítási szolgáltatásra vonatkozik;~~

~~9.7. „helyfoglalás”: utazásra jogosító, papír- vagy elektronikus formátumú engedély, az előzetesen megerősített, személyre szóló szállítási megállapodásnak megfelelően;~~

¹⁶ ~~Az Európai Parlament és a Tanács 2001. február 26-i 2001/14/EK irányelve a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról (HL L 75., 2001.3.15., 29. o.). A legutóbb a 2004/49/EK irányelvvel módosított irányelv.~~

¹⁷ ~~A Tanács 90/314/EGK irányelve (1990. június 13.) a szervezett utazási formákról (HL L 158., 1990.6.23., 59. o.).~~

¹⁸ ~~Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/2302 irányelve (2015. november 25.) az utazási csomagokról és az utazási szolgáltatáseggyüttesekről, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2011/83/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, továbbá a 90/314/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 326., 2015.12.11., 1. o.).~~

~~10.8.~~ „átszállójegy”: egy vagy több vasúttársaság által működtetett, egymást követő vasúti szolgáltatásokra jogosító ☒ egyetlen ☒ szállítási szerződést képviselő menetjegy vagy menetjegyek;

↓ új szöveg

9. „szolgáltatás”: vasúti állomások vagy megállók között menetrend szerint működtetett vasúti személyszállítási szolgáltatás;

10. „utazás”: egy kiindulási és egy célállomás között egyetlen szállítási szerződés alapján megvalósuló személyszállítás;

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

11. „belföldi utazás”: egyetlen szállítási szerződés alá tartozó olyan vasúti személyszállítás, amely során az utas nem lépi át egyetlen tagállam határát sem;

⇒ 12. „nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatás”: a 2012/34/EU irányelv 3. cikkének 5. pontja szerinti nemzetközi személyszállítási szolgáltatás; ⇐

~~12.13.~~ „késés”: a közzétett menetrend szerinti érkezési időpont, illetve ☒ a végső célállomáson ☒ az utas tényleges vagy várt érkezésének időpontja közötti különbség;

~~13.14.~~ „utazási igazolvány” vagy „bérlet”: korlátlan számú utazásra jogosító jegy, amely lehetővé teszi jogos birtokosának, hogy bizonyos időtartamon belül egy bizonyos vasúti útvonalon vagy vasúthálózaton utazzon;

↓ új szöveg

15. „lekésett csatlakozás”: az a helyzet, amikor egy utas egy vagy több korábbi szolgáltatás késése vagy törlése miatt lemarad az utazáson belüli egy vagy több szolgáltatásról;

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

~~14. „a vasúti szállítás számítógépes információs és foglalási rendszere (CIRSRT)”: a vasúttársaságok által nyújtott vasúti szolgáltatásokra vonatkozó információkat tartalmazó számítógépesített rendszer; a CIRSRT a személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan az alábbi információkat tartalmazza:~~

~~a) a személyszállítási szolgáltatások menetrendje;~~

~~b) a rendelkezésre álló ülőhelyek a személyszállítási szolgáltatások tekintetében;~~

~~c) díjak és különleges feltételek;~~

~~d) a vonatok hozzáférhetősége a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára;~~

~~e) olyan eszközök, amelyek segítségével helyfoglalás vagy menetjegyek és átszállójegyek kiadása végezhető, amennyiben ezen eszközök egy része vagy mindegyike az előfizetők rendelkezésére áll;~~

~~15.16.~~ „fogyatékkal fogyatékossgal élő személy” ~~vagy és „csökkent mozgásképességű személy”~~: bármely személy, ~~akinek mozgásképessége a közlekedés során bármilyen aki tartós vagy ideiglenes fizikai (érzék vagy mozgásszervi, állandó vagy időleges) fogyatékossg, mentális, értelmi fogyatékossg~~ vagy érzékszervi sérülés ⇨ ~~sel él, amely más akadályokkal tetézve hátráltathatja, hogy más utasokhoz hasonlóan teljes körűen és hatékonyan használja a közlekedést ⇨, vagy más fogyatékossgához vezető ok, illetve akinek mozgásképessége a közlekedés során kor miatt korlátozott, és akinek helyzete kellő figyelmet igényel, és szükségessé teszi az összes utas rendelkezésére álló szolgáltatás hozzáigazítását az érintett személy egyéni igényeihez;~~

~~16.17.~~ „általános fuvarozási feltételek”: a ~~fuvarozóra vasúttársaságra vonatkozó~~ feltételek az egyes tagállamokban hatályos általános feltételek vagy díjszabás formájában, amelyek a fuvarozási szerződés megkötésével annak szerves részévé váltak;

~~17.18.~~ „jármű”: az utasok szállítása során szállított gépjármű vagy pótkocsi;

↓ új szöveg

19. „CIV egységes szabályok” a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) A. függelékében foglalt, a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályok.

↓ 1371/2007/EK

II. fejezet

Szállítási szerződés, tájékoztatás és menetjegyek

4. cikk

Szállítási szerződés

E fejezet rendelkezéseire is figyelemmel, a személyszállítási szerződés megkötését és teljesítését, valamint az információk és menetjegyek nyújtását az I. mellékletben foglalt II. és III. cím rendelkezései szabályozzák.

↓ új szöveg

5. cikk

A szállítási szerződés feltételeinek megkülönböztetésmentessége

A szociális díjszabási rendszerek sérelme nélkül a vasúttársaságok vagy a menetjegy-értékesítők a végső fogyasztó állampolgársága, lakóhelye, illetve a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő uniós székhelye szerinti közvetett vagy közvetlen megkülönböztetés nélkül határozzák meg szerződési feltételeiket és díjaikat a nagyközönség számára.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

~~5.~~ 6. cikk

Kerékpárok

~~A vasúttársaságok az utasok számára lehetőséget biztosítanak~~ Az utasok jogosultak kerékpárok szállítására a vonatokon , adott esetben ~~fizetés~~ ésszerű díj ellenében, amennyiben azok könnyen kezelhetőek, ha ez nem érinti hátrányosan az adott vasúti szolgáltatást, és ha azt a járművek szabályzata megengedi. A kerékpárokra az utazás során mindvégig ügyelni kell, és nem szabad kellemetlenséget vagy kárt okozni más utasoknak, mozgást segítő eszközökben, poggyászban vagy a vasúti műveletek szempontjából. A kerékpárok szállítása biztonsági vagy üzemeltetési okokból megtagadható vagy korlátozható, amennyiben a vasúttársaságok, a menetjegy-értékesítők, az utazásszervezők vagy adott esetben az állomások üzemeltetői a 454/2011/EU rendelettel összhangban tájékoztatják az utasokat a megtagadás illetve a korlátozás feltételeiről.

~~6.~~ 7. cikk

Mentesség kizárása és korlátozások előírása

- (1) Az utasokkal szemben e rendelet alapján teljesítendő kötelezettségeket nem lehet korlátozni vagy azok alól mentesülni, különösen a személyszállítási szerződésben meghatározott eltérés vagy korlátozó záradék révén.
- (2) A vasúttársaságok kínálhatnak az utas számára az e rendelet által meghatározott feltételeknél kedvezőbb szerződési feltételeket kínálhatnak az utas számára.

~~7.~~ 8. cikk

A szolgáltatások megszüntetésére vonatkozó információszolgáltatási kötelezettség

A vasúttársaságok, vagy adott esetben a vasúti közszolgáltatási szerződésért felelős szervek megfelelő módon még a végrehajtás előtt közlést tesznek, többek között az (EU) XXX irányelv¹⁹ akadálymentességre vonatkozó követelményeinek megfelelően a fogyatékossgal élő személyek számára is hozzáférhető módon a szolgáltatások akár ideiglenes, akár végleges megszüntetésére vonatkozó határozatukat.

~~8.~~ 9. cikk

Utazási információ

- (1) ~~A 10. cikk sérelme nélkül, a~~ Az egy vagy több vasúttársaság nevében személyszállítási szerződést ajánló vasúttársaságoknak és menetjegy-~~árusítóknak/értékesítőknak~~ az utas számára – annak kérésére – legalább a II. melléklet I. részében meghatározott információt biztosítaniuk kell azon utazások vonatkozásában, amelyekre az érintett vasúttársaság személyszállítási szerződést ajánl. A saját számlájukra személyszállítási szerződést ajánló menetjegy-értékesítők, valamint az utazásszervezők közlik ezt az információt, amennyiben az rendelkezésükre áll.
- (2) A vasúttársaságnak és lehetőség szerint a menetjegy-értékesítőnek az utas számára az utazás során és az átszállóhelyeken legalább a II. melléklet II. részében felsorolt információkat biztosítani kell.
- (3) Az (1) és a (2) bekezdésében említett információt a legmegfelelőbb formában kell közölni, többek között a legmodernebb kommunikációs technológiák igénybevételével. Külön figyelmet kell fordítani a hallás- és/vagy látássérült személyek igényeire arra, hogy az információk a fogyatékossgal élő személyek számára is hozzáférhetőek legyenek az XXX irányelv és a 454/2011/EU rendelet akadálymentességre vonatkozó előírásainak megfelelően.

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács XXX irányelve a termékekhez és szolgáltatásokhoz való hozzáférés követelményeire vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről (HL L X, X.X.XXXX, X. o.).

↓ új szöveg

- (4) Az állomás-üzemeltetőknek és az infrastruktúra-működtetőknek megkülönböztetés nélkül hozzáférhetővé kell tenniük a vasúttársaságok és a menetjegy-értékesítők számára a más vasúttársaságok által üzemeltetett vonatokra vonatkozó valós idejű adatokat.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

10. cikk

Menetjegyek, átszállójegyek és helyfoglalások elérhetősége

- (1) A vasúttársaságok és a menetjegy-értékesítők jegyeket, és adott esetben átszállójegyeket és helyfoglalásokat kínálnak, ~~amennyiben ilyenek rendelkezésre állnak.~~ ⇒ Mindent meg kell tenni az átszállójegyek elérhetővé tétele érdekében, a határokat átlépő és a több vasúttársaság által üzemeltetett útvonalakon is. ⇐
- (2) A (3) és a (4) bekezdés sérelme nélkül a vasúttársaságok és a menetjegy-értékesítők az utasok számára a menetjegyeket legalább az alábbi értékesítési helyek egyikén keresztül forgalmazzák:
- a) jegypénztárak vagy jegy értékesítő automaták;
 - b) telefon, internet vagy bármely más széles körben elérhető információs technológia;
 - c) a vonat fedélzete.

~~(3) A (4) és (5) bekezdés sérelme nélkül~~ ⇒ A tagállamok megkövetelhetik, hogy a vasúttársaságok a közszolgáltatási szerződések keretében kiadott menetjegyeket egynél több legalább az alábbi értékesítési hely~~en~~ek egyikén ~~keresztül forgalmazzák~~ kínálják .

~~a) jegypénztárak vagy értékesítő automaták;~~

~~b) a vonat fedélzete.~~

~~(4)~~(3). Az adott szolgáltatások esetében a vasúttársaságok lehetőséget biztosítanak a menetjegyek vonaton történő megvásárlására, kivéve, ha ezt a biztonságot, a család elleni politikát, a kötelező jegyelővételt vagy az ésszerű kereskedelmet érintő okok miatt korlátozzák vagy megtagadják.

~~(5)~~(4). Ha nincs az indulási vasútállomáson jegyiroda vagy jegy értékesítő automata, az utasokat tájékoztatni kell a vasútállomáson:

- a) a telefonos, internetes vagy a vonaton történő jegyvásárlás lehetőségéről és a követendő eljárásról;
- b) a legközelebbi csatlakozási vasútállomásról vagy helyről, ahol jegyiroda és/vagy jegy értékesítő automata biztosított.

↓ új szöveg

- (5) Amennyiben az indulási állomáson nincs jegyiroda vagy akadálymentes jegyértékesítő automata, a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára lehetővé kell tenni, hogy a vonaton felár nélkül vegyék meg menetjegyüket.
- (6) Amennyiben egy utas több külön jegyet kap egyetlen, egy vagy több vasúttársaság által üzemeltetett, egymáshoz csatlakozó szolgáltatásokból álló útra, a tájékoztatáshoz, a segítséghez, a gondoskodáshoz és a kártérítéshez való joga egyenértékű kell legyen az átszállójegy esetében biztosítottal, és az egész utazást le kell fedje a kiindulási ponttól a célállomásig, hacsak ennek ellenkezőjéről írásban nem tájékoztatják az utast. Az ilyen tájékoztatásnak kifejezetten tartalmaznia kell azt, hogy amennyiben az utas lekésne egy csatlakozást, nem jogosult segítségre vagy kártérítésre az utazás teljes hossza alapján. A vasúttársaságot, annak ügynökét vagy a menetjegy-értékesítőt terheli annak bizonyítása, hogy az utas megkapta ezt a tájékoztatást.

↓ 1371/2007/EK rendelet

~~10. cikk~~

~~Utazási információs és foglalási rendszerek~~

~~(1) Az e rendeletben említett információs szolgáltatás és jegykiadás érdekében a vasúttársaságok és a menetjegy-értékesítők az e cikkben említett eljárások révén létrehozandó információs és foglalási rendszert (CIRSRT) használják.~~

~~(2) E rendelet alkalmazásában a 2001/16/EK irányelvben említett átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME) kell alkalmazni.~~

~~(3) A Bizottság az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) által benyújtandó javaslat alapján 2010. december 3-ig elfogadja az utasokra vonatkozó telematikai alkalmazások átjárhatósági műszaki előírásait. E rendelettel összhangban az ÁME lehetővé teszi a II. melléklet szerinti információk biztosítását, valamint a menetjegyek kiállítását.~~

~~(4) Az ÁME-ben meghatározott végrehajtási tervnek megfelelően a vasúttársaságok kiigazítják saját információs és foglalási rendszerüket (CIRSRT) az ÁME szerinti követelményekkel összhangban.~~

~~(5) A 95/46/EK irányelv rendelkezéseire is figyelemmel sem a vasúttársaságok, sem a menetjegy értékesítők nem szolgáltatnak ki az egyedi foglalásokkal kapcsolatos személyes jellegű információt egyéb vasúttársaság és/vagy menetjegy értékesítő részére.~~

III. FEJEZET

A VASÚTTÁRSASÁGOK UTASOKKAL ÉS A POGGYÁSZAIKKAL SZEMBENI FELELŐSSÉGE

11. cikk

Utasokkal és a poggyászaikkal szembeni felelősség

E fejezet rendelkezéseire is figyelemmel, és nem sértve az utasok további kártérítését biztosító alkalmazandó nemzeti jogot, a vasúttársaságoknak az utasokkal és poggyászaikkal szembeni felelősségét az I. melléklet IV. címének I., III. és IV. fejezete, valamint VI. és VII. címe szabályozza.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

12. cikk

Biztosítás és felelősségbiztosítás utas halála vagy személyi sérülése tekintetében

~~(1) A 95/18/EK irányelv 9. cikkében meghatározott kötelezettség – amennyiben az utasokkal szembeni felelősségre vonatkozik – úgy értelmezendő, hogy a Minden vasúttársaságnak megfelelő biztosítással kell rendelkeznie ⇒ a 2012/34/EU irányelv 22. cikkével összhangban, mégpedig kockázatértékelés alapján ⇨, vagy ezzel egyenértékű intézkedéseket kell tennie annak érdekében, hogy eleget tegyen az e rendelet értelmében rá háruló felelőssége~~kn~~ek.~~

~~(2) 2010. december 3. ig a Bizottság jelentést nyújt be a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a vasúttársaságokra vonatkozó minimális biztosítási összeg meghatározásáról. Adott esetben a jelentést e témára vonatkozó megfelelő javaslatok, illetve ajánlások kísérik.~~

13. cikk

Előlegek

(1) Amennyiben valamely utas életét veszti vagy megsérül – az I. melléklet 26. cikke (5) bekezdésében említettek szerint –, a vasúttársaság haladéktalanul – de legkésőbb tizenöt nappal a kártérítésre jogosult természetes személy személyazonosságának

megállapítását követően – az elszenvedett nehézségekkel arányban álló, a közvetlen anyagi szükségletek kielégítéséhez szükséges előzetes kifizetést hajt végre.

- (2) Az (1) bekezdés sérelme nélkül, az előzetes kifizetés halál esetén nem lehet kevesebb, mint utasonként 21000 EUR.
- (3) Az előzetes kifizetés nem tekinthető a felelősség elismerésének, és az levonható bármely, e rendelet alapján ezt követően kifizetendő összegből, de az nem követelhető vissza, kivéve azokat az eseteket, amelyekben a kárt az utas gondatlansága vagy az utas hibája okozta, vagy ha az előzetes kifizetésben részesült személy nem a kártérítésre jogosult személy volt.

14. cikk

A felelősség vitatása

Még ha a vasúttársaság vitatja is felelősségét az általa szállított utas fizikai sérüléséért, bármely ésszerű ésszerű erőfeszítést megtesz azért, hogy segítse a harmadik féltől kártérítést igénylő utast.

IV. FEJEZET

KÉSÉS, CSATLAKOZÁSMULASZTÁS ÉS JÁRATKIMARADÁS

15. cikk

A késéssel, csatlakozásmulasztással és járatkimaradással kapcsolatos felelősség

E fejezet rendelkezéseire is figyelemmel, a vasúttársaságnak a késéssel, csatlakozásmulasztással és járatkimaradással kapcsolatos felelősségére az I. melléklet IV. címe II. fejezetének rendelkezései az irányadóak.

↓ 1371/2007/EK (kiigazított szöveg) ⇒ új szöveg	rendelet
---	----------

16. cikk

Visszatérítés és elterelés

- (1) Abban az esetben, ha ⇒ induláskor, vagy átszállójeggyel megvalósuló utazás esetén valamely csatlakozás elmulasztása miatt ⇐ a személyszállítási szerződés szerinti

végleges célállomásra való megérkezés~~kor~~ az ~~ésszerű~~ ésszerű megfontolások alapján több mint 60 perces késéssel várható, az utas azonnal jogosult az alábbiak közötti választásra:

- a) a menetjegy teljes árának visszatérítése ugyanazon feltételek szerint, mint amelyek szerint a fizetés történt, az utazás meg nem tett részére vagy részeire, illetve, ha az utazás az utas eredeti útiterve szempontjából már érdektelenné vált, a már megtett részére vagy részeire, adott esetben a kiindulási helyre történő lehető legkorábbi visszajuttatás biztosításával együtt. A visszafizetés ugyanazon feltételek szerint történik, mint a 17. cikkben említett kártérítés kifizetése; ~~vagy~~
- b) az utazás folytatása vagy elterelése a végleges célállomásig hasonló szállítási feltételek mellett a lehető legkorábban; ~~vagy~~
- c) az utazás folytatása vagy elterelése a végleges célállomásig hasonló szállítási feltételek mellett az utas által választott, későbbi időpontban.

↓ új szöveg

- (2) Az (1) bekezdés b) pontja céljára az utazás hasonló feltételek mellett más útvonalon való folytatását bármely vasúttársaság biztosíthatja, és az megvalósulhat magasabb osztályú szállítással és alternatív közlekedési eszközökkel is, de az utas számára nem járhat többletköltséggel. A vasúttársaságoknak minden ésszerű intézkedést meg kell tenniük a további átszállások elkerülése érdekében. Alternatív közlekedési eszköz alkalmazása esetén az utazási idő a módosított útszakaszon nem térhet el lényegesen az eredetileg tervezett utazás megfelelő szakaszának hosszától. Az utasokat csak akkor szabad alacsonyabb osztályú közlekedési eszközzel szállítani, ha nincs más továbbutazási lehetőség.
- (3) Az elterelt útvonalon megvalósuló szállítás szolgáltatójának külön figyelmet kell fordítania arra, hogy a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára hasonlóan akadálymentes feltételeket biztosítson.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

17. cikk

A menetjegy árára vonatkozó kártérítés

- (1) Az utas – az utazási jog elvesztése nélkül – a ~~menetjegyen~~ szállítási szerződésben feltüntetett indulási állomás és célállomás közötti késések miatt kártérítést kérhet a vasúttársaságtól olyan késés esetén, amikor a menetjegy árát a 16. cikkkel összhangban ~~✗~~ még ~~✗~~ nem térítették vissza. A késések esetén fizetendő legalacsonyabb kártérítések a következők:

- a) a menetjegy árának 25 %-os visszafizetése 60–119 perces késés esetén;
- b) a menetjegy árának 50 %-os visszafizetése 120 perces vagy azt meghaladó késés esetén.
- (2) Az (1) bekezdés azokra az utasokra is vonatkozik ~~Azok az utasok~~, akik utazási igazolvánnyal vagy vasúti bérlettel rendelkeznek. Ha az utasok és ismételt késéseknek vagy járatkimaradásoknak vannak kitéve igazolványuk, illetve bérletük érvényességi ideje alatt, megfelelő kártérítést igényelhetnek a vasúttársaságok kártérítési szabályzataik alapján. Ezek a szabályzatok tartalmazzák a késések meghatározásának és a kártérítések számításának kritériumait. Amennyiben egy utazási igazolvány vagy bérlet érvényességi ideje alatt 60 percnél rövidebb késések ismétlődnek, a késéseket összesíteni kell, és az utasoknak ez alapján kell kártérítést nyújtani a vasúttársaság kártérítési szabályaival összhangban.
- (3) A késésért járó kártérítést a késedelmes szolgáltatásért az utas által ténylegesen fizetett teljes árhoz viszonyítva kell kiszámítani. Amennyiben a személyszállítási szerződés menettérti útra szól, az oda- vagy a visszaúton elszenvedett késésekért fizetendő kártérítést a menetjegy árának feléhez viszonyítva kell kiszámítani. Ugyanígy, a többszöri egymást követő utazást lehetővé tevő személyszállítási szerződés bármely egyéb formája szerinti utazás során elszenvedett késedelmes szolgáltatás esetén a kártérítést a teljes árhoz viszonyítva arányosan kell kiszámítani.
- (4) A késés időtartamának kiszámításakor nem kell figyelembe venni azokat a késéseket, amelyekről a vasúttársaság be tudja bizonyítani, hogy azok az uniós ~~Közösséget létrehozó~~ területeken kívül történtek.
- ~~(2)~~(5). A menetjegy árára vonatkozó kártérítést a kártérítési igény benyújtását követő egy hónapon belül kifizetik. A kártérítés kifizetése történhet utalvány és/vagy egyéb szolgáltatások formájában, amennyiben a feltételek rugalmasak (különösen az érvényességi idő és a célállomás tekintetében). Az utas kérelmére a kártérítést pénz formájában kell kifizetni.
- ~~(3)~~(6). A menetjegy ára alapján járó kártérítést nem csökkenthetik pénzügyi tranzakciós költségek, például díjak, telefonköltség vagy postaköltség. A vasúttársaságok megállapíthatnak minimális összeghatárt, amely alatt nem fizetnek kártérítést. E határérték nem haladhatja meg a 4 EUR-t jegyenként .
- ~~(4)~~(7). Az utas nem jogosult kártérítésre, ha a késésről a jegyvásárlást megelőzően tájékoztatták, vagy ha az utazásnak másik szolgáltatással vagy eltereléssel történő folytatása következtében a késés a 60 perccel nem haladja meg.

↓ új szöveg

- (8) Egy vasúttársaság nem kötelezhető kártérítés fizetésére olyan esetben, amikor bizonyítani tudja, hogy a késést olyan rendkívüli időjárási körülmény vagy jelentős természeti katasztrófa okozta, amely veszélyeztette a szolgáltatás üzemeltetésének biztonságosságát, és amelyet nem lehetett előrelátni, vagy minden észszerű intézkedés megtevéle mellett sem lehetett volna megakadályozni.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

18. cikk

Segítségnyújtás

- (1) Késéssel történő érkezés vagy indulás esetén a vasúttársaságnak, ⇒ a menetjegy-értékesítőnek, ⇐ vagy az állomás üzemeltetőjének folyamatosan tájékoztatnia kell az utasokat a kialakult helyzetről, valamint a várható indulási és érkezési időről, amint ez az információ rendelkezésre áll.
- (2) Az (1) bekezdésben említett, 60 percnél hosszabb késés esetén az utasoknak térítésmentesen fel kell ajánlani továbbá az alábbiakat:
 - a) a várakozási időhöz ~~ésszerűen~~ ésszerűen mérten ételek és frissítők, amennyiben azok a vonaton vagy az állomáson rendelkezésre állnak, vagy ~~ésszerűen~~ ésszerűen odaszállíthatók ⇒, olyan szempontok alapján, mint a beszállítótól való távolság, a szállítási idő és a költségek ⇐;
 - b) szállodai vagy egyéb szálláshely, valamint a vasútállomás és a szálláshely közötti szállítás azokban az esetekben, amikor egy- vagy több éjszakás tartózkodás vagy többlettartózkodás válik szükségessé, amennyiben az időben és fizikailag lehetséges;
 - c) amennyiben a vonat a pályán akadt el, szállítás a vonattól a vasútállomásra, a szolgáltatás alternatív kiindulási helyére vagy végső célállomására, amennyiben az időben és fizikailag lehetséges.
- (3) Amennyiben a vasúti szolgáltatás a továbbiakban nem folytatható, a vasúttársaságok a lehető legrövidebb időn belül alternatív személyszállítási szolgáltatást szerveznek.
- (4) A vasúttársaságok az utas kérésére a menetjegyen ⇒ vagy más módon ⇐ – az esettől függően – igazolják, hogy a vasúti járat késett, csatlakozás elmulasztásához vezetett vagy kimaradt.
- (5) Az (1), (2), ~~és~~ (3) ⇒ és (4) ⇐ bekezdés alkalmazása során az üzemeltető vasúttársaság különös figyelmet fordít a ~~fogyatékkal~~ ⊗ fogyatékossgal ⊗ élő vagy a csökkent mozgásképességű személyek és bármely, őket kísérő személy igényeire.

↓ új szöveg

- (6) A vasúttársaságok számára a 2012/34/EU irányelv 13a. cikkének (3) bekezdésében előírt költségek túlmenően az éves átlagban egy napon legalább 10 000 utast kiszolgáló állomások üzemeltetőinek gondoskodniuk kell arról, hogy az állomás, a vasúttársaság és az infrastruktúra-működtető műveleteit teljes körű

vészhelyzeti terv hangolja össze, és ily módon fel legyenek készülve a jelentős üzemzavarokra és hosszú késésekre, amelyek nyomán nagyszámú utas rekedhet az állomáson. A tervnek biztosítania kell, hogy az állomáson rekedt utasok megfelelő segítséget és tájékoztatást kapjanak, az XXX irányelvben szereplő akadálymentességi előírásoknak megfelelő akadálymentes módokon is. Az állomás üzemeltetőjének kérésre a nemzeti végrehajtó szerv vagy a tagállam által kijelölt más szerv rendelkezésére kell bocsátania a tervet és annak bármely módosítását. Az éves átlagban napi 10 000 utasnál kevesebb utast kiszolgáló állomások üzemeltetőinek az említett helyzetekben minden észszerű erőfeszítést meg kell tenniük az állomást használó felek közötti koordináció, valamint az utasok segítése és tájékoztatása érdekében.

19. cikk

A jogorvoslathoz való jog

Olyan esetekben, amikor egy vasúttársaság kártérítést fizet vagy más, e rendelet szerinti kötelezettségeinek tesz eleget, e rendelet vagy a nemzeti jog rendelkezései nem értelmezhetők úgy, mint amelyek korlátozzák azon jogát, hogy az alkalmazandó joggal összhangban kártérítést kérjen bárkitől, akár harmadik felektől is. Ez a rendelet semmiképp nem korlátozza egy vasúttársaság azon jogát, hogy visszatérítést igényeljen egy vele szerződésben álló harmadik féltől, ha annak szerepe volt egy kártalanítási vagy más kötelezettség keletkezéséhez vezető esemény kialakulásában. E rendelet rendelkezései nem értelmezhetők úgy, mint amelyek korlátozzák egy utastól eltérő, a vasúttársasággal szerződéses viszonyban álló harmadik fél azon jogát, hogy az alkalmazandó joggal összhangban visszatérítést vagy kártérítést igényeljen a vasúttársaságtól.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

V. FEJEZET

~~A FOGYATÉKKAL~~ FOGYATÉKOSSÁGGAL ÉLŐ ÉS A CSÖKKENT MOZGÁSKÉPESSÉGŰ SZEMÉLYEK

~~19.~~ 20. cikk

~~A~~ A közlekedéshez való jog

- (1) A vasúttársaságok és a vasútállomások üzemeltetői a ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek szervezetei képviselőinek aktív részvételével a ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek, valamint ezek segítői szállítása tekintetében megkülönböztetésmentes hozzáférési szabályokat állapítanak meg,

illetve alkalmaznak. ⇒ E szabályoknak lehetővé kell tenniük, hogy az utast – az esetleg erre vonatkozó nemzeti joggal összhangban – segítő kutya kísérje. ⇐

- (2) A ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek részére a helyfoglalásokat és menetjegyeket pótdíj felszámítása nélkül kell biztosítani. A vasúttársaság, menetjegy-értékesítő, illetve az utazásszervező a ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyektől nem tagadhatja meg a helyfoglalás elfogadását vagy a menetjegy kiadását, illetve nem kérheti, hogy egy másik személy kísérje az ilyen személyeket, kivéve, ha ez az (1) bekezdésben említett hozzáférési szabályoknak való megfelelés érdekében feltétlenül szükséges.

~~20.~~ 21. cikk

A ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyeknek nyújtott tájékoztatás

- (1) A ~~20.19.~~ cikk (1) bekezdésben említett hozzáférési szabályok értelmében a vasúttársaság, ⇒ az állomás üzemeltetője, ⇐ a menetjegy-értékesítő, illetve az utazásszervező kérésre tájékoztatást nyújt a ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára ⇒ az állomás és annak létesítményei, valamint ⇐ a vasúti szolgáltatások ~~elérhetőségéről~~ akadálymentességéről és a járművekhez való hozzáférés feltételeiről, valamint tájékoztatják a ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyeket a vonat felszereltségéről ⇒, többek között a 454/2011/EU rendeletben és az XXX irányelvben előírt akadálymentességi előírásoknak megfelelő akadálymentes módokon ⇐.
- (2) Amennyiben a vasúttársaság, a menetjegy-értékesítő, illetve az utazásszervező alkalmazza a ~~20.19.~~ cikk (2) bekezdése szerinti eltérést, a helyfoglalás vagy a jegykiadás visszautasítását, vagy kíséret előírását, a ~~kíséret feltételének megállapítását követő~~ kérésre öt munkanapon belül írásban tájékoztatja ennek okairól az érintett ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyt. ⇒ A vasúttársaságnak, a menetjegy-értékesítőnek vagy az utazásszervezőnek észszerű erőfeszítést kell tennie arra, hogy a szóban forgó személy szükségleteire figyelemmel alternatív közlekedési lehetőséget javasoljon. ⇐

~~21. cikk~~

Hozzáférhetőség

~~(1) A vasúttársaságok és az állomás üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy a csökkent mozgásképességű személyekre vonatkozó ÁME-k alapján az állomások, a peronok, a járművek és más létesítmények hozzáférhetőek legyenek a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára.~~

22. cikk

Segítségnyújtás a vasútállomásokon

- (1) A ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő vagy a csökkent mozgásképességű személynek a személyzettel ellátott vasútállomásról való indulása, ott történő átszállása, illetve oda történő megérkezése során az állomás üzemeltetője, vagy a vasúttársaság, vagy mindkettő térítésmentes segítségnyújtást biztosít oly módon, hogy a személy azon induló járatra fel, azon csatlakozó járatra át, illetve azon érkező járatról le tudjon szállni, amelyre a menetjegyet vette, a ~~2019.~~ cikk (1) bekezdésében említett hozzáférési szabályok sérelme nélkül.
- (2) ~~A vonat fedélzetén vagy az állomáson lévő kísérő személyzet hiányában~~ személyzet nélküli állomásokon a vasúttársaságok és a vasútállomások üzemeltetői minden ésszerű erőfeszítést megtesznek annak érdekében, hogy a fogyatékkal fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára biztosítsák a vasúti utazáshoz való hozzáférést.
- ~~(2) A tagállamok rendelkezhetnek az (1) bekezdéstől való eltéréssel olyan személyek esetében, akik a hatályos közösségi jogszabályok szerint odaítélt közszolgáltatási szerződés tárgyát képező szolgáltatások igénybevételével utaznak, feltéve, hogy az illetékes hatóság bevezetett azonos vagy magasabb hozzáférési szintű szállítási szolgáltatást biztosító alternatív eszközöket vagy szabályozást.~~
- (3) A vasúttársaságok és az állomásüzemeltetők a személyzet nélküli állomásokon biztosítják, hogy könnyen hozzáférhető információk ~~legyenek elérhetőek~~ álljanak rendelkezésre, többek között az XXX irányelvben szereplő akadálymentességi előírásoknak megfelelő akadálymentes módokon a ~~2019.~~ cikk (1) bekezdésében említett szabályokkal összhangban a legközelebbi személyzettel ellátott állomásokról és a ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő vagy a csökkent mozgásképességű személyek számára közvetlenül elérhető segítségnyújtásról.

↓ új szöveg

- (4) Az állomásokon való segítségnyújtást a vasúti szolgáltatások teljes üzemideje alatt biztosítani kell.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)

23. cikk

Segítségnyújtás a vonat fedélzetén

- (1) A ~~2019.~~ cikk (1) bekezdésében említett hozzáférési szabályok sérelme nélkül a vasúttársaságok a ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára a vonat fedélzetén, a vonatra való felszállás, illetve az arról való leszállás során térítésmentesen nyújtanak segítséget.

☒ (2) A vonat fedélzetén lévő kísérő személyzet hiányában a vasúttársaságok ésszerű erőfeszítést tesznek annak érdekében, hogy a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára biztosítsák a vasúti utazáshoz való hozzáférést. ☒

(3) E cikk alkalmazásában a vonat fedélzetén nyújtott segítség a ~~fogyatékossgal~~☒ fogyatékossgal ☒ élő és a csökkent mozgásképességű személy számára nyújtott segítség érdekében megtett minden ~~ésszerű~~ésszerű erőfeszítés, amely lehetővé teszi számára, hogy a vonaton más utasokkal azonos szolgáltatásban részesülhessen abban az esetben, ha a fogyatékossg vagy a csökkent mozgásképesség mértéke nem teszi lehetővé számára az e szolgáltatásokhoz való önálló és biztonságos hozzáférést.

↓ új szöveg

(4) A vonatok fedélzetén való segítségnyújtást a vasúti szolgáltatások teljes üzemideje alatt biztosítani kell.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

24. cikk

A segítségnyújtás feltételei

A vasúttársaságok, az állomások üzemeltetői, a menetjegy-értékesítők és az utazásszervezők – az alábbi pontoknak megfelelően – együttműködnek annak érdekében, hogy a ~~2022.~~ és a ~~2123.~~ cikkel összhangban a ~~fogyatékossgal~~☒ fogyatékossgal ☒ élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára segítséget nyújtsanak az alábbi pontoknak megfelelően:

- a) ~~A~~a segítségnyújtás feltétele, hogy az ilyen segítségnyújtás iránti igényről legalább 48 órával annak szükségessége előtt értesítik a vasúttársaságot, az állomás üzemeltetőjét, vagy azt a menetjegy-értékesítőt, illetve utazásszervezőt, amelytől a menetjegyet megvásárolták. Ha ~~a~~☒ egy ☒ jegy ☒ vagy egy bérlet ☒ több útvonalra szól, egy bejelentés is elegendő, amennyiben a további utak időpontjára vonatkozó információt is megadják. ⇒ Az ilyen értesítést továbbítani kell az útvonalban érdekelt minden más vasúttársaság és állomásüzemeltető felé; ⇐
- b) ~~A~~a vasúttársaságok, az állomások üzemeltetői, a menetjegy-értékesítők, illetve az utazásszervezők megtesznek valamennyi, az értesítések fogadásához szükséges intézkedést;
- c) ~~A~~amennyiben nem kerül sor az a) pontnak megfelelő értesítésre, a vasúttársaság és az állomás üzemeltetője minden ~~ésszerű~~ésszerű lépést megtesz annak érdekében, hogy segítséget nyújtson a ~~fogyatékossgal~~☒ fogyatékossgal ☒ élő vagy a csökkent mozgásképességű személy számára az utazás lehetővé tétele érdekében;

- d) ~~M~~ más szerveknek a vasútállomás területén kívül elhelyezkedő területekre vonatkozó hatáskörének sérelme nélkül, az állomás üzemeltetője vagy bármely felhatalmazott személy a vasútállomáson belül és kívül kijelöli azokat a helyeket, ahol a ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek a vasútállomásra való megérkezésüket ~~bejelenthetik~~ jelezhetik és adott esetben segítséget kérhetnek.
- e) ~~A~~ segítségnyújtás feltétele, hogy a ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő vagy a csökkent mozgásképességű személy a kijelölt helyen megjelenjen a vasúttársaság vagy az állomás ilyen segítséget nyújtó üzemeltetője által előzetesen megállapított időpontban. Ezen időpont legfeljebb 60 perccel előzheti meg a közzétett indulási időt, vagy azt az időpontot, amelyre az összes utast kéri, hogy jelenjék meg. Ha nem állapítanak meg arra vonatkozó időpontot, amelyen belül a ~~fogyatékkal~~ fogyatékossgal élő vagy a csökkent mozgásképességű személynek meg kellene jelennie, a személynek a kijelölt helyen legalább 30 perccel a közzétett indulási idő előtt vagy azon időpont előtt kell megjelennie, amelyre az összes utast kéri, hogy jelenjék meg.

25. cikk

Mozgást segítő eszközök, ~~vagy egyéb~~ különleges felszerelések vagy segédeszközök tekintetében nyújtott kártérítés

- (1) ~~Nem alkalmazandó pénzügyi felső határ, amennyiben a vasúttársaság felelős~~ Amennyiben egy vasúttársaság vagy egy állomás üzemeltetője részben vagy egészben megsemmisíti vagy megrongálja a ~~fogyatékkal~~ egy fogyatékossgal élő vagy ~~a~~ csökkent mozgásképességű személyek tolószékét, egyéb mozgást segítő eszközeinek vagy segédeszközét ~~vagy különleges felszereléseinek~~, illetve segítői kutyáját , felelősségre vonható ezért, és kártérítést kell nyújtania a veszteségért teljes vagy részleges elveszéséért vagy megsérüléséért.

↓ új szöveg

- (2) Az (1) bekezdésben említett kártérítésnek egyenlőnek kell lennie a megsemmisült vagy megrongálódott felszerelés vagy eszköz pótlásának vagy javításának költségével.
- (3) Szükség esetén a vasúttársaságnak vagy az állomás üzemeltetőjének észszerű erőfeszítést kell tennie arra, hogy a különleges felszerelést vagy segédeszközt ideiglenesen helyettesítő felszerelést vagy eszközt biztosítson, ami lehetőség szerint műszaki és funkcionális szempontból egyenértékű a megsemmisülttel vagy megrongálódottal. A fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személy számára lehetővé kell tenni, hogy az (1) és (2) bekezdésben említett kártérítés kifizetéséig megtartsa az ideiglenes helyettesítő felszerelést vagy eszközt.

A személyzet képzése

A vasúttársaságok és az állomások üzemeltetői megteszik a következőket:

- a) gondoskodnak arról, hogy a személyzet minden olyan tagja – a teljesítő felek által alkalmazottak is –, aki közvetlenül segítséget nyújt fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyeknek, ismerje e személyek igényeit és azok kielégítésének módját, mentális vagy értelmi sérültek esetében is.
- b) az állomáson dolgozó és az utasokkal közvetlen kapcsolatba kerülő személyzetnek a fogyatékossgal kapcsolatos tudatosság növelésére irányuló képzést biztosítanak;
- c) biztosítják, hogy minden új alkalmazott részesüljön fogyatékossgal kapcsolatos képzésben, valamint hogy a személyzet tagjai rendszeresen részt vegyenek az ismereteiket felelevenítő képzéseken;
- d) elfogadják a fogyatékossgal élő alkalmazottak, a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű utasok és/vagy a fogyatékossgal élőket képviselő szervezetek képzésen való részvételére irányuló kérését.

↓ 1371/2007/EK rendelet

VI. FEJEZET

BIZTONSÁG, PANASZOK ÉS A SZOLGÁLTATÁS MINŐSÉGE

~~26.~~ 27. cikk

Az utasok személyes biztonsága

A hatóságokkal egyetértésben a vasúttársaságok, az infrastruktúra-működtetők és az állomások üzemeltetői saját hatáskörükön belül megteszik a megfelelő intézkedéseket, és hozzáigazítják azokat a hatóságok által meghatározott biztonsági szinthez, a vasútállomásokon és a vonatokon az utasok személyes biztonságának biztosítása, valamint a kockázatok kezelése érdekében. Együttműködnek és információt cserélnek a biztonság szintjét valószínűleg csökkentő cselekmények megelőzésére vonatkozó legjobb gyakorlatról.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

~~27.~~ 28. cikk

Panaszok

- (1) A vasúttársaságok ⇒ , a menetjegy-értékesítők, az állomások üzemeltetői és az éves átlagban egy napon több mint 10 000 utast kiszolgáló állomások infrastruktúra-működtetői ⇐ ☒ kivétel nélkül ☒ létrehoznak az e rendelet hatálya alá tartozó ⇒ , a saját felelősségi körükbe eső ⇐ jogok és kötelezettségek vonatkozásában létrehoznak egy panaszkezelési mechanizmust. A ~~vasúttársaság~~ ☒ Ezek a szereplők ☒ részletes elérhetőségi ~~adatait és munkanyelvét~~ ~~(munkanyelveit)~~ ☒ adataikat és munkanyelvüket ☒ az utasok számára széles körben ismertté teszik.
- (2) Az utasok bármely érintett vasúttársaságnál ⇒ , menetjegy-értékesítőnél, állomás üzemeltetőjénél vagy infrastruktúra-működtetőnél ⇐ nyújthatnak be panaszt. ⇒ A panaszokat az azok tárgyát képező esemény bekövetkeztétől számított hat hónapon belül kell megtenni. ⇐ A ~~panasz-címzettje~~ ☒ címzett a panasz kézhezvételétől számított ☒ egy hónapon belül indoklással ellátott választ ad, vagy – indokolt esetben – tájékoztatja az utast arról, hogy a panasz ~~benyújtásának~~ ⇒ kézhezvételének ⇐ időpontjából számított legfeljebb három hónapon belül mikor számíthat válaszra. ⇒ A vasúttársaságok, a menetjegy-értékesítők, az állomások üzemeltetői és az infrastruktúra-működtetők két évig őrzik meg a panaszok kivizsgálásához szükséges adatokat, és azokat kérésre a nemzeti végrehajtó szervek rendelkezésére bocsátják. ⇐

↓ új szöveg

- (3) A panaszkezelési eljárás részleteit hozzáférhetővé kell tenni a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára is.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

- ~~(3)~~(4). A vasúttársaság a ~~29.28.~~ cikkben említett éves jelentésben közzéteszi az utasoktól beérkezett panaszok számát és típusát, a feldolgozott panaszokat, a válaszadási időt és a helyzet javítására tett esetleges intézkedéseket.

~~28.~~ 29. cikk

A szolgáltatás minőségi előírásai

- (1) A vasúttársaságok ~~⇒~~ és az állomások üzemeltetői ~~⇐~~ ~~a szolgáltatásokra vonatkozóan~~ megállapítják a szolgáltatás minőségi előírásait, valamint a szolgáltatás minőségének fenntartása érdekében létrehoznak egy minőségbiztosítási rendszert ~~☒~~ alkalmaznak ~~☒~~. A szolgáltatás minőségi előírásai legalább a III. mellékletben felsoroltakra kiterjednek.
- (2) A vasúttársaságok ~~⇒~~ és az állomások üzemeltetői ~~⇐~~ saját teljesítményüket a szolgáltatás minőségi előírásai alapján ellenőrzik. A vasúttársaságok évente jelentést tesznek közzé a szolgáltatásuk minőségi előírásainak teljesítéséről az éves jelentésükkel együtt.~~☒~~ A vasúttársaságok~~☒~~ a szolgáltatásuk minőségi előírásainak teljesítéséről szóló jelentéseket ~~a vasúttársaságok internetes oldalain~~ is közzéteszik ~~☒~~ saját honlapjukon ~~☒~~. Ezenfelül ezen jelentéseket az ~~Európai Vasúti Ügynökség~~ ~~☒~~ Európai Unió Vasúti Ügynöksége ~~☒~~(~~ERA~~) honlapján is közzé kell tenni~~☒~~.

VII. FEJEZET

TÁJÉKOZTATÁS ÉS VÉGREHAJTÁS

~~29.~~ 30. cikk

Az utasok tájékoztatása jogaikról

- (1) A vasúttársaságok, az állomásüzemeltetők ~~⇒~~, a menetjegy-értékesítők ~~⇐~~ és az utazásszervezők a vasúti menetjegy értékesítése során tájékoztatják az utasokat az e rendelet szerinti jogaikról és kötelezettségeikről. Ezen tájékoztatási kötelezettségnek való megfelelés érdekében ~~a vasúttársaságok, az állomásüzemeltetők és az utazásszervezők~~ használhatják ~~az~~ ezen rendelet rendelkezéseinek összefoglalóját, amelyet a Bizottság az ~~Európai~~ Unió összes hivatalos nyelvén ~~☒~~ elkészít és rendelkezésükre bocsát ~~☒~~ készít el és bocsát ~~a vasúttársaságok, állomásüzemeltetők és utazási irodák rendelkezésére.~~ ~~⇒~~ Ezenfelül az XXX irányelvben szereplő előírásoknak megfelelően a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára is hozzáférhető módokon tájékoztatást kell elhelyezni a menetjegyen, akár papíralapú, akár elektronikus vagy más formátumban. A tájékoztatásnak meg kell adnia, hogy hol lehet tájékozódni járatkimaradás, csatlakozásmulasztás vagy jelentős késés esetén. ~~⇐~~
- (2) A vasúttársaságok és az állomásüzemeltetők megfelelő módon tájékoztatják az utasokat, ~~⇒~~ többek között az XXX irányelvben szereplő akadálymentességi előírásoknak megfelelően ~~⇐~~ az állomáson és a vonaton ~~⇒~~ az e rendelet értelmében fennálló jogaikról és kötelezettségeikről, valamint ~~⇐~~ a ~~3031.~~ cikknek megfelelően a tagállamok által ~~megnevezett~~ kijelölt szerv elérhetőségéről.

~~30.~~ 31. cikk

Végrehajtás ~~☒~~ A nemzeti végrehajtó szervek ~~☒~~ ~~☒~~ kijelölése ~~☒~~

~~(1)~~ Valamennyi tagállam kijelöli az e rendelet végrehajtásáért felelős szervet vagy szerveket. Valamennyi szerv meghozza azokat az intézkedéseket, amelyek biztosítják az utasok jogainak tiszteletben tartását.

Valamennyi szerv szervezetileg, a finanszírozásra vonatkozó döntések, a jogi struktúra és a döntéshozatal tekintetében független bármely infrastruktúra-működtetőtől, díjszabási szervtől, elosztási szervtől vagy vasúttársaságtól.

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az ~~ezen bekezdésnek~~ cikknek megfelelően kijelölt szervről vagy szervekről, valamint annak vagy azoknak hatásköréről.

~~(2) Minden utas panaszt nyújthat be e rendelet állítólagos megsértéséről az (1) bekezdés szerint kijelölt megfelelő szervnek vagy valamely tagállam által kijelölt bármely más megfelelő szervnek.~~

↓ új szöveg

32. cikk

Végrehajtási feladatok

- (1) A nemzeti végrehajtó szervek szorosan figyelemmel kísérik az e rendeletnek való megfelelést, és minden szükséges intézkedést meghoznak az utasok jogainak érvényesítése érdekében. Ennek érdekében a vasúttársaságok, az állomások üzemeltetői és az infrastruktúra-működtetők kötelesek e szervek kérésére rendelkezésre bocsátani a megfelelő dokumentumokat és információkat. Feladataik ellátásában a nemzeti végrehajtó szervek figyelembe veszik a 33. cikk értelmében a panaszkezelésre kijelölt szervtől kapott információkat, ha az egy másik szerv. A nemzeti végrehajtó szervek a panaszkezelő szerv által továbbított egyéni panaszok esetében is foganatosíthatnak végrehajtási intézkedéseket.
- (2) A nemzeti végrehajtó szervek statisztikákat tesznek közzé tevékenységükről, így az alkalmazott szankciókról is az egyes naptári évek tekintetében, még hozzá mindig a következő év áprilisának végéig.
- (3) A vasúttársaságok megadják elérhetőségüket azon tagállamok nemzeti végrehajtó szervének vagy szerveinek, ahol tevékenységet folytatnak.

33. cikk

Panaszkezelés a nemzeti végrehajtó szerveknél

- (1) A 2013/11/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv²⁰ értelmében a fogyasztók rendelkezésére álló alternatív vitarendezési lehetőségek sérelme nélkül ha egy utas a 28. cikknek megfelelően panaszt tett a vasúttársaságnál, a menetjegy-értékesítőnél,

²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2013/11/EU irányelve (2013. május 21.) a fogyasztói jogviták alternatív rendezéséről, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2009/22/EK irányelv módosításáról (HL L 165., 2013.6.18., 14. o.).

az állomás üzemeltetőjénél vagy az infrastruktúra működtetőjénél, és panaszá eredménytelen volt, azzal egy nemzeti végrehajtó szervhez fordulhat. A végrehajtó szervek tájékoztatják a panaszosokat arról, hogy jogukban áll alternatív vitarendezési testülethez fordulni egyéni jogorvoslat érdekében.

- (2) E rendelet vélt megsértése miatt bármely utas panaszt tehet a nemzeti végrehajtó szervnél vagy egy tagállam által e célból kijelölt más megfelelő szervnél.
- (3) A szerv a panasz kézhezvételétől számított két héten belül megerősíti annak kézhezvételét. A panaszkezelési eljárás legfeljebb három hónapot vehet igénybe. Bonyolultabb ügyekben a szerv saját hatáskörében dönthet a panaszkezelési időszak hat hónapra való meghosszabbításáról. Ilyen esetben tájékoztatni kell az utast a határidő meghosszabbításának okairól és az eljárás lezárásához előreláthatóan szükséges időről. Egyedül a bírósági eljárást igénylő ügyek vehetnek igénybe hat hónapnál hosszabb időt. Amennyiben a panaszkezelésre kijelölt szerv egyben a 2013/11/EU irányelv szerinti alternatív vitarendezési testületnek is minősül, az abban az irányelvben előírt határidők alkalmazandók.

Az eljárásban való részvételt akadálymentesítés révén lehetővé kell tenni a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára is.

- (4) A célszerűség és a hatékonyság érdekében a vasúttársaságokkal kapcsolatos fogyasztói panaszokat annak a tagállamnak a nemzeti végrehajtó szervénél kell megtenni, amelyik a társaság működési engedélyét kiadta.
- (5) Ha egy panasz egy olyan vélt jogsértésre vonatkozik, amelyet egy állomás üzemeltetője vagy egy infrastruktúra-működtető követett el, azon tagállam nemzeti végrehajtó szerve jár el, amelynek területén az esemény bekövetkezett.
- (6) A 34. cikk alapján megvalósuló együttműködés keretében a nemzeti végrehajtó szervek indokolt esetben eltérhetnek a (4) és az (5) bekezdés rendelkezéseitől, különösen a nyelvek és a lakóhely tekintetében, ha ez az utas érdekeit szolgálja.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

~~31.~~ 34. cikk

A ~~végrehajtási~~ nemzeti végrehajtó ~~szervek~~ közötti adatcsere és határokon átívelő ~~együttműködése~~

↓ új szöveg

- (1) Amennyiben egy tagállam a 31. és a 33. cikk értelmében eltérő szerveket nevez ki, ezek között jelentéstételi mechanizmusokat kell kialakítani az információáramlás érdekében az (EU) 2016/679 rendelettel összhangban, hogy a nemzeti végrehajtó szerv el tudja látni felügyeleti és végrehajtó szerepkörét, a 33. cikk értelmében

kijelölt panaszkezelő szerv pedig beszerezhesse az egyes panaszok kivizsgálásához szükséges információkat.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

(2) A ~~30. cikkben említett~~ nemzeti végrehajtási szervek információt cserélnek munkájukról, valamint döntéshozatali elveikről és gyakorlatukról a ~~döntéshozatali elvek közösségi szintű~~ munkájuk összehangolása céljából. A Bizottság támogatja őket e feladatuk végrehajtásában.

⇒ (3) A nemzeti végrehajtó szervek a IV. mellékletben előírt eljárásokat követik. ⇐

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

VIII. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

~~32.~~ 35. cikk

Szankciók

(1) A tagállamok megállapítják az e rendelet ~~rendelezéseinek~~ megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok végrehajtása érdekében. Az előírt szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok ~~2010. június 3-ig~~ értesítik a Bizottságot e szabályokról és rendelkezésekről, és késedelem nélkül tájékoztatják az ezeket érintő bármely későbbi módosításról.

⇒ (2) A 34. cikk szerinti együttműködés keretében a 33. cikk (4) és (5) bekezdése céljából illetékes nemzeti végrehajtó szerv a panaszt kezelő nemzeti végrehajtó szerv kérésére kivizsgálja a rendelet ez utóbbi által azonosított megsértését, és szükség esetén szankciókat szab ki. ⇐

~~33.~~ 33. cikk

Mellékletek

~~Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására vonatkozó azon intézkedéseket, amelyek az I. melléklet kivételével a mellékleteket módosítják, a 35. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

3436. cikk

~~Módosító rendelkezések~~ ☒ **Felhatalmazás** ☒

~~(1) E rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó azon intézkedéseket, amelyek a 2., 10. és 12. cikk végrehajtásához szükségesek, a 35. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

~~(2) Az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására vonatkozó azon intézkedéseket, amelyek az I. mellékletben foglaltak kivételével az infláció figyelembevételével az e rendeletben említett pénzügyi összegeket módosítják, a 35. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

⇒ A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 37. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan: ⇐

⇒ i. a 13. cikkben említett összegek kiigazítása az infláció fényében; ⇐

⇒ ii. az I., a II. és a III. melléklet módosítása a CIV egységes szabályainak változásaihoz és a releváns technológiai fejleményekhez való hozzáigazításuk érdekében. ⇐

↓ új szöveg

37. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak az e cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása öt éves időtartamra szól [*e rendelet hatálybalépésének napja*] kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban²¹ foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) Egy e cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

~~35. cikk~~

Bizottsági eljárás

- ~~(1) A Bizottságot a 91/440/EKG tanácsi irányelv 11a. cikke alapján létrehozott bizottság segíti.~~
- ~~(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1) (4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, annak 8. cikke rendelkezéseire is figyelemmel.~~

~~36. 38. cikk~~

Jelentéstétel

A Bizottság ⇒ [öt évvel e rendelet elfogadását követően] ⇐ ~~2012. december 3-ig~~ jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a rendelet végrehajtásáról és eredményeiről, különös tekintettel a szolgáltatásminőségi előírásokra.

²¹ Intézményközi megállapodás az Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa és az Európai Bizottság között a jogalkotás minőségének javításáról (HL L 123., 2016.5.12., 1. o.).

A jelentés az e rendelet, ~~valamint a 91/440/EGK irányelv 10b. cikke~~ alapján szolgáltatott információkon alapul. A jelentéshez adott esetben megfelelő javaslatokat kell csatolni.

↓ új szöveg

39. cikk

Hatályon kívül helyezés

Az 1371/2007/EK rendelet hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett rendeletre történő hivatkozásokat erre a rendeletre történő hivatkozásként kell értelmezni, az V. mellékletben foglalt megfelelési táblázatnak megfelelően.

↓ 1371/2007/EK rendelet
(kiigazított szöveg)

~~37.~~ *40. cikk*

Hatálybalépés

Ez a rendelet ~~24 hónappal~~ az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetését követően követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*