

III

(Előkészítő jogi aktusok)

TANÁCS

A TANÁCS 4/2010/EU ÁLLÁSPONTJA ELSŐ OLVASATBAN

az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról (EGT-vonatkozású szöveg)

A Tanács által 2010. március 11-én elfogadva

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/C 122 E/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

lembe kell vennie az általános fogyasztóvédelmi követelményeket.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó Szerződésre és különösen annak 91. cikkének (1) bekezdésére,

- (2) Mivel az autóbusszal közlekedő utasok a személyszállítási szerződések gyengébb felei, valamennyi utas számára biztosítani kell a minimális szintű védelmet.

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

- (3) Az Unió által az utasok jogainak előmozdítására az autóbussz-ágazatban tett intézkedések során figyelembe kell venni a többségében kis- és középvállalkozásokból álló ágazat sajátosságait.

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

- (4) Figyelembe véve a menetrend szerinti különcélú járatok és a saját számlás személyszállítási tevékenység sajátosságait, ezeket a forgalmi típusokat ki kell zárni e rendelet hatálya alól. A menetrend szerinti különcélú járatoknak tartalmazniuk kell a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek fuvarozását végző járatokat is, a munkavállalóknak az otthonuk és a munkahelyük közötti fuvarozását, a tanulóknak és a hallgatóknak otthonuk és oktatási intézményük közötti fuvarozását.

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) Az autóbusszal való közlekedésben alkalmazott uniós fellépésnek egyebek mellett azt a célt kell szolgálnia, hogy az utasok számára valamennyi járaton biztosítsa az egyéb közlekedési módok esetében megvalósított, magas szintű védelmet. Ezenkívül teljes mértékben figye-

- (5) Figyelembe véve a városi, az elővárosi és a regionális menetrend szerinti járatok sajátosságait, a tagállamoknak biztosítani kell azt a jogot, hogy ezeket a forgalmi típusokat mentesíthessék e rendelet jelentős részének alkalmazása alól. A városi, az elővárosi és a regionális menetrend szerinti járatok meghatározásához a tagállamoknak olyan kritériumokat kell figyelembe venniük, mint a távolság, a járatgyakoriság, a menetrendszerű megállók száma, az alkalmazott autóbustípusok, a jegyrendszer, az utasok száma közötti különbség csúcsidőben és azon kívül, a járatkódok és a menetrendek.

⁽¹⁾ 2009. július 16-i vélemény (HL C 317., 2009.12.23., 99. o.)

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2009. április 23-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2010. március 11-én. Az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

- (6) Az autóbusszjárat igénybevétele során bekövetkező balesetek esetén megfelelő védelemben kell részesülniük az utasoknak és legalább azoknak a személyeknek, akiknek eltartására az utas a törvény szerint kötelezett vagy kötelezett lenne, a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ figyelembevétele mellett.
- (7) Az autóbusszjárat igénybevétele során bekövetkező balesetből származó elhalálozás vagy személyi sérülés, valamint a poggyász elveszése vagy károsodása esetén való kártérítésre alkalmazandó nemzeti jogszabály megválasztásakor figyelembe kell venni a szerződésen kívüli kötetmi viszonyokra alkalmazandó jogról (Róma II.) szóló, 2007. július 11-i 864/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet⁽²⁾, valamint a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról (Róma I.) szóló, 2008. június 17-i 593/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet⁽³⁾.
- (8) Az utasok – az autóbusszjárat igénybevétele során bekövetkező balesetből származó haláluk vagy személyi sérülésük, vagy a poggyászuk elveszése vagy károsodása esetén az őket az alkalmazandó nemzeti jogszabállyal összhangban megillető kártérítés mellett – a baleset követő azonnali gyakorlati szükségleteik tekintetében segítségnyújtás igénybevételére jogosultak. Ez a segítségnyújtás kiterjedhet az elsősegélynyújtásra, az elhelyezésre, az élelemre, a ruházatra és a személyszállításra.
- (9) Az autóbusszal történő személyszállítási szolgáltatásoknak általánosságban az állampolgárok érdekeit kell szolgálniuk. Következésképpen a fogyatékossgal élő és a fogyatékossgal, életkor vagy egyéb tényező miatt csökkent mozgásképességű személyeknek a többi állampolgárhoz hasonló lehetőségeket kell biztosítani az autóbusszjáratok igénybeviteléhez. A fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek a többi állampolgárral azonos jogokkal rendelkeznek a szabad mozgás, a szabad választás és a megkülönböztetésmentesség tekintetében.
- (10) A fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezmény 9. cikkére figyelemmel, és annak érdekében, hogy a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek a többi állampolgárhoz hasonló lehetőségekkel rendelkezzenek, autóbusszal történő utazásuk tekintetében meg kell határozni az utazás közben érvényes diszkriminációmentességre és segítségnyújtásra vonatkozó szabályokat. El kell tehát vállalni e személyek fuvarozását, és a fuvarozást a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességre hivatkozva megtagadni csak biztonsági okokból, illetve a járművek vagy az infrastruktúra kialakítása következtében szabad. A munkavállalók védelmére vonatkozó releváns jogszabályok keretén belül a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára az autóbussz-állomásokon és a járműveken biztosítani kell a segítségnyújtáshoz való jogot. A társadalmi befogadás érdekében az érintett embereknek a segítségnyújtást térítésmentesen kell biztosítani. A fuvarozóknak – lehetőség szerint az európai szabványosítási rendszerre támaszkodva – meg kell határozniuk a hozzáférési feltételeket.
- (11) Új autóbussz-állomások tervezésével kapcsolatos döntéseknél és a nagyfelújítások keretében az autóbussz-állomást üzemeltető szervezetnek lehetőség szerint a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek igényeit is figyelembe kell venniük. Az autóbussz-állomást üzemeltető szervezetnek minden esetben ki kell jelölniük azokat a pontokat, ahol ezek a személyek az érkezésüket és a segítségkérési igényüket bejelenthetik.
- (12) A fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek igényeinek való megfelelés érdekében a személyzetnek megfelelő képzést kell kapnia. A gépjármű-vezetők nemzeti képzései kölcsönös elismerésének elősegítése céljából az alap- és továbbképzés részeként – az egyes közúti árufuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről szóló, 2003. július 15-i 2003/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁽⁴⁾ említetteknek megfelelően – fogyatékossgal kapcsolatos tudatosságnövelő képzést lehetne nyújtani. Az ezen irányelv által bevezetett képzési előírások és határidők közötti összhang biztosítása érdekében korlátozott időtartamra engedélyezni kell a mentesülés lehetőségét.
- (13) Amennyiben lehetséges, a fogyatékossgal kapcsolatos tudatosságnövelő képzés szervezése során konzultálni kell a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyeket képviselő szervezetekkel, vagy be kell őket vonni a szervezésbe.
- (14) Az autóbusszal közlekedő utasok jogai közé tartozik az is, hogy utazás előtt és alatt a szolgáltatásról tájékoztatást kell kapniuk. Az autóbusszal közlekedő utasoknak szóló valamennyi tájékoztatást olyan más formában is biztosítani kell, hogy a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek is hozzáférjenek azokhoz.
- (15) Ez a rendelet nem korlátozhatja a fuvarozók azon jogát, hogy – a harmadik feleket is beleértve – az alkalmazandó nemzeti jogszabály szerint bárkitől kártérítést követeljenek.
- (16) Csökkenteni kell az utasok részére a járatok törléséből vagy hosszú késéséből származó kényelmetlenségeket. Ennek érdekében az autóbussz-állomásokról induló utasokról megfelelően kell gondoskodni és őket tájékoztatni. Az utasok számára biztosítani kell azt a lehetőséget, hogy az utazást lemondják és a menetjegy ellenértékét visszakapják, vagy hogy kielégítő feltételek mellett folytassák az utazásukat vagy útvonal-módosításban részesüljenek.

⁽¹⁾ HL L 263., 2009.10.7., 11. o.

⁽²⁾ HL L 199., 2007.7.31., 40. o.

⁽³⁾ HL L 177., 2008.7.4., 6. o.

⁽⁴⁾ HL L 226., 2003.9.10., 4. o.

- (17) A fuvarozóknak – a nemzeti vagy európai szintű intézkedések elfogadása érdekében – szakmai szervezeteiken keresztül együtt kell működniük, az ügyfelek, az utasok és a fogyatékossgal élő személyek szövetségeinek és egyesületeinek bevonásával – különösen járatkimaradások és hosszú késések esetén – az utasokkal való törődés javítása érdekében.
- (18) Ez a rendelet nem érintheti az utasoknak a szervezett utazási formákról szóló, 1990. június 13-i 90/314/EGK tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ meghatározott jogait. Ez a rendelet nem alkalmazandó abban az esetben, ha a szervezett utat nem a személyszállítási szolgáltatást végző autóbusszjárat törlése miatt törlik.
- (19) Az utasokat az e rendelet szerinti jogaikról teljes körűen tájékoztatni kell annak érdekében, hogy ténylegesen élhessenek ezekkel a jogokkal.
- (20) Az utasok jogainak gyakorlását a fuvarozók által a panaszkezelésre bevezetett megfelelő eljárások révén vagy – adott esetben – a panaszoknak a tagállam által a panaszkezelésre kijelölt szervhez vagy szervekhez történő benyújtásának lehetővé tételével kell biztosítani.
- (21) A tagállamoknak biztosítaniuk kell e rendelet rendelkezéseinek betartását, valamint ki kell jelölniük a hatáskörrel rendelkező szervet vagy szerveket e végrehajtási feladatok ellátásának felügyeletére. Ez nem érintheti az utasok azon jogát, hogy a nemzeti jogszabályok szerint bírósághoz forduljanak jogorvoslatért.
- (22) A tagállamok által a panaszok benyújtására kialakított eljárások figyelembevételével, a segítségnyújtásra vonatkozó panasszal elsősorban a felszállási hely vagy a leszállási hely szerinti tagállam által az e rendelet végrehajtására kijelölt szervhez vagy szervekhez kell fordulni.
- (23) A tagállamoknak szankciókat kell megállapítaniuk e rendelet megsértésének esetére, és biztosítaniuk kell, hogy a szankciókat alkalmazzák is. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.
- (24) Mivel a rendelet céljait – nevezetesen a tagállamokban az autóbusszal közlekedő utasok mindenütt egyforma védelmének és támogatásának biztosítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az intézkedés léptéke vagy hatása miatt az uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (25) Ez a rendelet nem érinti 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 irányelvet ⁽²⁾.
- (26) A rendelet végrehajtásának a fogyasztóvédelmi jogszabályok alkalmazásáért felelős nemzeti hatóságok közötti együttműködésről szóló, 2004. október 27-i 2006/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeleten ⁽³⁾ („Rendelet a fogyasztóvédelmi együttműködésről”) kell alapulnia. A 2006/2004/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (27) E rendelet tiszteletben tartja az alapvető jogokat, és – az Európai Unióról szóló szerződés 6. cikkében említetteknek megfelelően – különösen az Európai Unió Alapjogi Chartájában elismert elveket, szem előtt tartva továbbá a személyek közötti, faji- vagy etnikai származásra való tekintet nélküli egyenlő bánásmód elvének alkalmazásáról szóló, 2000. június 29-i 2000/43/EK tanácsi irányelvet ⁽⁴⁾, valamint a nők és férfiak közötti egyenlő bánásmód elvének az árukhoz és szolgáltatásokhoz való hozzáférés, valamint azok értékesítése, illetve nyújtása tekintetében történő végrehajtásáról szóló, 2004. december 13-i 2004/113/EK tanácsi irányelvet ⁽⁵⁾,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet megállapítja az autóbusszal való közlekedés szabályait az alábbiak tekintetében:

- a) az utasok közötti megkülönböztetésmentesség a fuvarozók által nyújtott utazási feltételek tekintetében;
- b) az utasok jogai az autóbusszjárat igénybevétele során bekövetkező balesetekből származó haláluk vagy személyi sérülésük, vagy a poggyászuk elveszése vagy károsodása esetén;
- c) a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyeket megillető megkülönböztetésmentesség és kötelező segítségnyújtás;
- d) az utasok jogai járatkimaradás vagy késés esetén;
- e) az utasok számára minimálisan nyújtandó tájékoztatás;

⁽²⁾ HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

⁽³⁾ HL L 364., 2004.12.9., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 180., 2000.7.19., 22. o.

⁽⁵⁾ HL L 373., 2004.12.21., 37. o.

⁽¹⁾ HL L 158., 1990.6.23., 59. o.

- f) panaszkezelés;
- g) a végrehajtásra vonatkozó általános szabályok.

2. cikk

Hatály

(1) Ezt a rendeletet a menetrend szerinti járatokkal utazó utasokra kell alkalmazni, amennyiben:

- a) az utas felszállási helye valamely tagállam területén található, vagy
- b) az utas felszállási helye a tagállamok területén kívül található, a célállomás pedig valamely tagállam területén.

(2) Ezt a rendeletet a III–VI. fejezet kivételével alkalmazni kell azokra a különjáratokat igénybe vevő utasokra is, akiknek felszállási helye vagy végső célállomása valamely tagállam területén található.

(3) Ez a rendelet nem alkalmazandó a menetrend szerinti különcélú járatokra és a saját számlás személyszállítási tevékenységre.

(4) A 4. cikk (2) bekezdése, a 9. cikk és a 10. cikk (1) bekezdése kivételével a tagállamok mentesíthetik e rendelet alkalmazása alól a városi, az elővárosi és a regionális menetrend szerinti járatokat, beleértve az ilyen típusú, határokon átnyúló járatokat is.

(5) A 4. cikk (2) bekezdése, a 9. cikk és a 10. cikk előírásainak kivételével a tagállamok – átlátható és megkülönböztetésmentes alapon – mentesíthetik e rendelet alkalmazása alól a menetrend szerinti belföldi járatokat. A mentesítés legfeljebb ötéves időtartamra adható, és két alkalommal meghosszabbítható.

(6) A tagállamok legfeljebb ötéves időtartamra – átlátható és megkülönböztetésmentes alapon – mentesíthetnek e rendelet alkalmazása alól egyes menetrend szerinti járatokat arra hivatkozva, hogy a legalább egy menetrendszerű megállóit magában foglaló menetrend szerinti járat jelentős részének üzemeltetésére az Unió területén kívül kerül sor.

(7) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a különböző járat típusok részére a (4), (5) és (6) bekezdés alapján nyújtott mentességekről. A Bizottság megfelelő intézkedéseket tesz, ha úgy ítéli meg, hogy a mentesség nincs összhangban e cikk rendelkezéseivel. A Bizottság ...-ig (*) jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a (4), (5) és (6) bekezdés alapján nyújtott mentességekről.

(8) Az e rendeletben foglalt rendelkezések nem értelmezhetők olyan műszaki követelményként, amely a fuvarozókat vagy az autóbussz-állomást üzemeltető szervezetet arra kötelezné, hogy autóbusszaikat, illetve az autóbussz-megállókat és autó-

bussz-állomásokon lévő infrastruktúrájukat vagy berendezéseiket átalakítsák vagy lecseréljék.

3. cikk

Fogalom meghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő fogalom meghatározásokat kell alkalmazni:

- a) „menetrend szerinti járatok”: olyan járatok, amelyeken az utasok autóbusszal történő fuvarozása meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon, az utasokat előre meghatározott megállóhelyeken felvéve és kiteve történik;
- b) „menetrend szerinti különcélú járatok”: olyan menetrend szerinti járatok, amelyeken – függetlenül attól, hogy ki szervezi meg azokat – a meghatározott utascsoport autóbusszal történő fuvarozása más utasok kizárásával történik;
- c) „saját számlás személyszállítási tevékenység”: olyan busszal végzett tevékenység, amelyet egy természetes vagy jogi személy nem kereskedelmi célból, non-profit jelleggel végez, amennyiben:
- a fuvarozás a természetes vagy jogi személynek csak melléktevékenysége, valamint
 - a használt járművek a természetes vagy jogi személy tulajdonában vannak, vagy a természetes vagy jogi személy azokat részletre vagy tartósbérleti szerződés keretében szerezte be, és azokat a természetes személy vagy jogi személy által alkalmazott személyzet valamely tagja, vagy a természetes személy maga, vagy a vállalkozás által alkalmazott vagy szerződéses kötelezettség alapján a rendelkezésére bocsátott személyzet egy tagja vezeti.
- d) „különjáratok”: olyan járatok, amelyekre nem terjed ki a menetrend szerinti járatok meghatározása, és amelyek legfontosabb jellemzője az ügyfél, vagy maga a fuvarozó kezdeményezésére összeállított utascsoport autóbusszal történő fuvarozása;
- e) „személyszállítási szerződés”: a fuvarozó és az utas között egy vagy több menetrend szerinti járat vagy különjárat igénybevételére létrejött, fuvarozásról szóló szerződés;
- f) „menetjegy”: a személyszállítási szerződést igazoló érvényes dokumentum vagy egyéb bizonyíték;
- g) „fuvarozó”: a menetjegy-értékesítőtől vagy utazásszervezőtől eltérő természetes vagy jogi személy, aki a lakosság részére menetrend szerinti vagy különjáratok révén személyszállítást kínál;
- h) „teljesítő fuvarozó”: a fuvarozóval nem azonos természetes vagy jogi személy, aki a fuvarozást egészben vagy részben ténylegesen teljesíti;

(*) E rendelet alkalmazását követően öt évvel.

- i) „menetjegy-értékesítő”: a fuvarozó nevében személyszállítási szerződést kötő közvetítő;
- j) „utazásközvetítő”: a személyszállítási szerződéseknek az utas részéről történő megkötésével foglalkozó közvetítő;
- k) „utazásszervező”: a 90/314/EGK rendelet 2. cikkének (2) és (3) bekezdése szerinti, a fuvarozóval nem azonos szervező vagy közvetítő;
- l) „fogyatékossgal élő személy” vagy „csökkent mozgásképeségű személy”: bármely személy, akinek mozgásképesége a közlekedés során bármilyen fizikai (érzék- vagy mozgásszervi, állandó vagy időleges) fogyatékossg, értelmi fogyatékossg vagy károsodás, vagy egyéb fogyatékossghoz vezető ok, illetve életkor miatt csökkent, és akinek a helyzete kellő figyelmet igényel, és szükségessé teszi az összes utas rendelkezésére álló szolgáltatás hozzáigazítását az érintett személy egyéni igényeihez;
- m) „hozzáférési feltételek”: az autóbuszok és/vagy a kijelölt autóbusz-állomások akadálymentesítésére vonatkozó releváns szabványok, iránymutatás és tájékoztatás, beleértve a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképeségű személyeket segítő eszközöket;
- n) „foglalás”: menetrend szerinti autóbuszjárat konkrét indulási idejére való helyfenntartás;
- o) „autóbusz-állomás”: személyzettel ellátott állomás, ahol a meghatározott útvonalnak megfelelően a menetrend szerinti járatok menetrendszerűen megállnak, az utasok részére felszállási helyként vagy célállomásként szolgálva, és amely többek között rendelkezik utasfelvételi pulttal, váróteremmel vagy jegyirodával;
- p) „autóbusz-megálló”: az autóbusz-állomástól eltérő olyan hely, ahol a meghatározott útvonalnak megfelelően a menetrend szerinti járatok menetrendszerűen megállnak, az utasok részére felszállási helyként vagy célállomásként szolgálva;
- q) „autóbusz-állomást üzemeltető szerv”: a kijelölt autóbusz-állomás üzemeltetéséért felelős tagállami szervezeti egység;
- r) „járatkimaradás”: korábban betervezett menetrend szerinti járat üzemeltetésének elmaradása;
- s) „késés”: a menetrend szerinti járat közzétett menetrend szerinti indulási időpontja és a tényleges indulási időpontja közötti eltérés.

4. cikk

Jegyek és megkülönböztetésmentes utazási feltételek

(1) A fuvarozóknak az utasok részére menetjegyet kell kiadni, kivéve ha az utazásra egyéb dokumentum is feljogosít. A menetjegy kiállítása elektronikus úton is történhet.

(2) A szociális kedvezmények sérelme nélkül, a fuvarozók vagy által alkalmazott utazási feltételeket és tarifákat az utazóközönségnek a végfelhasználó állampolgárságától, továbbá a fuvarozók és a menetjegy-értékesítők Unión belüli letelepedésétől függetlenül, közvetlen és közvetett megkülönböztetéstől mentesen hozzáférhetővé kell tenni.

5. cikk

Egyéb teljesítő felek

(1) Amennyiben az e rendelet szerinti kötelezettségek teljesítését teljesítő fuvarozóra, menetjegy-értékesítőre vagy bármely más személyre bízzák, az ilyen megbízást kiadó fuvarozót, utazásközvetítőt, utazásszervezőt vagy autóbusz-állomást üzemeltető szervet ez esetben is felelősség terheli a teljesítő személy tevékenységeiért és mulasztásaiért.

(2) Ezenkívül azon személyre, akire a fuvarozó, az utazásközvetítő, az utazásszervező vagy autóbusz-állomást üzemeltető szerv valamely kötelezettség teljesítését rábízta, az adott kötelezettség tekintetében alkalmazni kell e rendelet rendelkezéseit.

6. cikk

A felelősségkizárás tilalma

(1) Az e rendelet alapján az utasokkal szemben fennálló kötelezettségeket nem lehet korlátozni vagy kizárni, különösen a személyszállítási szerződésben foglalt eltérést biztosító vagy korlátozó záradékkal.

(2) A fuvarozók az utasoknak az e rendeletben meghatározottaknál kedvezőbb utazási feltételeket is ajánlhatnak.

II. FEJEZET

KÁRTÉRÍTÉS ÉS SEGÍTSÉGNYÚJTÁS BALESET ESETÉN

7. cikk

Az utasok halála vagy személyi sérülése, valamint a poggyászuk elveszése vagy károsodása

(1) Az utasokat – a nemzeti jogszabályokkal összhangban – az autóbuszjárat igénybevétele során bekövetkező balesetekből származó haláluk vagy személyi sérülésük, valamint a poggyászuk elveszése vagy károsodása esetén kártérítés illeti meg. Az utas halála esetén ezt a jog legalább azokat a személyeket illeti meg, akiknek eltartására az utas a törvény szerint kötelezett volt vagy kötelezett lett volna.

(2) A kártérítés összegét az alkalmazandó nemzeti jogszabályoknak megfelelően kell megállapítani. A nemzeti jogszabályok által az autóbuszjárat igénybevétele során bekövetkező balesetekből származó halál vagy személyi sérülés, valamint a poggyászuk elveszése vagy károsodása esetén előírt kártérítés legfelső határa esetenként nem lehet alacsonyabb, mint:

a) utasonként 220 000 EUR;

b) a városi, elővárosi és regionális menetrend szerinti vagy különjáratok esetén poggyászarabonként 500 EUR, minden egyéb menetrend szerinti vagy különjárat esetében poggyászarabonként 1 200 EUR. Kerekesszékek vagy egyéb mozgást segítő berendezés vagy segédeszköz megrongálódása esetén a kártérítés összegének mindig az elveszett vagy megrongálódott eszköz pótlásához vagy javításához kapcsolódó költségekkel kell azonosnak lennie.

8. cikk

Az utasok azonnal felmerülő szükségletei

Az autóbuszjárat igénybevétele során bekövetkező balesetek esetén a fuvarozónak ésszerű segítséget kell nyújtania az utasok részére a balesetet követő azonnal felmerülő szükségleteik tekintetében. A segítségnyújtás nem jelenti a felelősség elismerését.

III. FEJEZET

A FOGYATÉKOSSÁGGAL ÉLŐ ÉS A CSÖKKENT MOZGÁSKÉPESSÉGŰ SZEMÉLYEK JOGAI

9. cikk

Közlekedéshez való jog

(1) A fuvarozók, utazásközvetítők és utazásszervezők a fogyatékos vagy csökkent mozgásképesség tényére hivatkozva nem tagadhatják meg a helyfoglalás elfogadását, menetjegy kiállítását vagy egyéb módon való biztosítását, valamint a személyek beszállítását.

(2) A fogyatékosval élő és a csökkent mozgásképességű személyek részére a helyfoglalásokat és menetjegyeket pótdíj felszámítása nélkül kell biztosítani.

10. cikk

Kivételek és különleges feltételek

(1) A 9. cikk (1) bekezdésének rendelkezései ellenére a fuvarozók, utazásközvetítők és utazásszervezők az alábbi esetekben a fogyatékosra vagy a csökkent mozgásképességre hivatkozva megtagadhatják valamely személy helyfoglalásának elfogadását, menetjegyének kiállítását vagy egyéb módon történő biztosítását, valamint beszállítását:

- amennyiben ez a nemzetközi, uniós vagy nemzeti jog által előírt alkalmazandó biztonsági követelmények vagy a hatáskörrel rendelkező hatóságok által előírt egészségügyi és biztonsági követelmények teljesítése érdekében szükséges;
- ha a jármű vagy az infrastruktúra – beleértve a buszmegállókat és az autóbusz-állomásokat is – kialakítása következtében a fogyatékosval élő, illetve csökkent mozgásképességű személy biztonságos vagy kivitelezhető beszállítása, kiszállítása vagy fuvarozása fizikailag nem lehetséges.

(2) Amennyiben a helyfoglalás vagy a menetjegy-kiállítás elutasításának alapja az (1) bekezdés szerinti indok, a fuvarozóknak, utazásközvetítőknek és utazásszervezőknek ésszerű erőfeszítést kell tenniük annak érdekében, hogy az érintett személyt tájékoztassák egy másik elfogadható, a fuvarozó által üzemeltetett járatról.

(3) Amennyiben a helyfoglalással vagy menetjeggyel rendelkező és a 14. cikk (1) bekezdésének a) pontjában szereplő követelményeknek megfelelő fogyatékosval élő, illetve csökkent mozgásképességű személy beszállását fogyatékosága vagy csökkent mozgásképessége miatt megtagadják, úgy e személy, valamint e cikk (4) bekezdése szerinti kísérője számára fel kell ajánlani az alábbiak közötti választást:

- a menetjegy árának visszatérítéséhez való jog, és adott esetben a személyszállítási szerződésben foglaltak szerint a lehető leghamarabbi díjmentes visszaszállítás a kiindulási helyre, valamint
- az utazás egy másik elfogadható közlekedési lehetőséggel való folytatása vagy az útvonal módosítása a személyszállítási szerződésben foglalt célállomásig, kivéve, ha ez nem kivitelezhető.

A menetjegy árának visszatérítéséhez való jogot nem érinti a 14. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti értesítés elmulasztása.

(4) Az (1) bekezdés a) pontjában foglaltakkal azonos feltételek mellett a fuvarozók, az utazásközvetítők vagy az utazásszervezők előírhatják, hogy a fogyatékosval élő vagy csökkent mozgásképességű személyeket az utazás során másik személy kísérje, aki képes a fogyatékosval élő, illetve csökkent mozgásképességű személyt igényei szerint segíteni, ha az feltétlenül szükséges. A kísérő személyt díjmentesen kell szállítani, és amennyiben lehetséges, a fogyatékosval élő vagy csökkent mozgásképességű személy mellett kell számára helyet biztosítani.

(5) Ha a fuvarozó, az utazásközvetítő vagy az utazásszervező az (1) bekezdés szerint jár el, akkor a fogyatékosval élő vagy a csökkent mozgásképességű személyt annak okáról haladéktalanul, vagy kérésre a kérelem benyújtásától számított öt munkanapon belül írásban tájékoztatja.

11. cikk

Akadálymentesség és tájékoztatás

(1) A fogyatékosval élő és a csökkent mozgásképességű személyek szervezeteivel együttműködve a fuvarozóknak és az autóbusz-állomást üzemeltető szerveknek – adott esetben szervezeteiken keresztül – a fogyatékosval élő és a csökkent mozgásképességű személyek fuvarozása tekintetében megkülönböztetésmentes hozzáférési feltételeket kell teremteniük, illetve biztosítaniuk.

(2) Az (1) bekezdés szerinti hozzáférési feltételeket a fuvarozóknak és az autóbusz-állomást üzemeltető szerveknek fizikailag hozzáférhető formában vagy az interneten közzé kell tenniük azokon a nyelveken, amelyeken az utasokat általában tájékoztatni szokták.

(3) Az utazásszervezők kötelesek rendelkezésre bocsátani az (1) bekezdés szerinti említett, az általuk szervezett, értékesített vagy értékesítésre felkínált szervezett utazási formákban szereplő utazásokra alkalmazandó hozzáférési feltételeket.

(4) A (2) és (3) bekezdésben említett hozzáférési feltételekkel kapcsolatos információkat kérésre fizikailag hozzáférhető formában az utas rendelkezésére kell bocsátani.

(5) A fuvarozóknak, utazásközvetítőknél és utazásszervezőknél biztosítaniuk kell, hogy az utazással és az utazási feltételekkel kapcsolatos minden lényeges általános információ – adott esetben az internetes foglalást és tájékoztatást is beleértve – megfelelő és akadálymentes formátumban a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek rendelkezésére álljon. Az információkat az utas kérésére fizikailag hozzáférhető formában rendelkezésre kell bocsátani.

12. cikk

Az autóbusz-állomások kijelölése

A tagállamok autóbusz-állomásokat jelölnek ki, amelyeken biztosított a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára nyújtott segítség. A tagállamok tájékoztatják ezokról a Bizottságot. A Bizottság az interneten hozzáférhető jegyzéket készít a kijelölt autóbusz-állomásokról.

13. cikk

Segítségnyújtáshoz való jog a kijelölt autóbusz-állomásokon, valamint az autóbuszokon

(1) A 11. cikk (1) bekezdésében meghatározott hozzáférési feltételeknek megfelelően a fuvarozóknak és az autóbusz-állomást üzemeltető szerveknek a tagállam által kijelölt autóbusz-állomásokon – saját hatáskörüknek megfelelően – térítésmentesen biztosítaniuk kell a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára az I. melléklet a) pontjában szereplő segítséget.

(2) A 12. cikk (1) bekezdésében meghatározott hozzáférési feltételeknek megfelelően a fuvarozóknak az autóbuszokon térítésmentesen biztosítaniuk kell a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára az I. melléklet b) pontjában szereplő segítséget.

14. cikk

A segítségnyújtás körülményei

(1) A fuvarozóknak és az autóbusz-állomást üzemeltető szerveknek együtt kell működniük annak érdekében, hogy az alábbi feltételek teljesülése esetén segítségnyújtásban részesítsék a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyeket:

- a) a személy segítség iránti igényét legalább két munkanappal a segítség igénybevétele előtt bejelentik a fuvarozónak, az autóbusz-állomást üzemeltető szerveknek, az utazásközvetítőnek vagy az utazásszervezőnek; és
- b) az érintett személy az alábbi időpontok valamelyikén jelentkezik az arra kijelölt helyen:
 - i. a fuvarozó által előzetesen megállapított időpontban, amely legfeljebb 60 perccel előzi meg a közzétett indulási időt, vagy
 - ii. megjelölt időpont hiányában legalább 30 perccel a közzétett indulási időpont előtt.

(2) Az (1) bekezdésben foglaltakon túl a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyeknek a foglaláskor

vagy az előzetes menetjegyvásárláskor be kell jelenteniük a fuvarozónak, az utazásközvetítőknél vagy az utazásszervezőknél speciális ültetési igényüket, amennyiben az ilyen igény akkor ismeretes.

(3) A fuvarozók, az autóbusz-állomást üzemeltető szervek, az utazásközvetítők és az utazásszervezők minden intézkedést megtesznek, ami ahhoz szükséges, hogy a fogyatékossgal élő vagy a csökkent mozgásképességű személyek a segítségnyújtással kapcsolatos igényeiket könnyebben bejelenthessék. Ez a kötelezettség minden kijelölt autóbusz-állomásra és azok valamennyi értékesítési pontjára érvényes, a telefonos és az internetes értékesítést is beleértve.

(4) Ha az (1) és (2) bekezdés szerinti bejelentés nem történt meg, a fuvarozók, az autóbusz-állomást üzemeltető szervek, az utazásközvetítők és az utazásszervezők mindent elkövetnek a segítségnyújtás érdekében, hogy a fogyatékossgal élő vagy a csökkent mozgásképességű személy az általa vásárolt jeggyel az induló járatra felszállhasson, a csatlakozó járatra átszállhasson vagy az érkező járatról leszállhasson.

(5) Az autóbusz-állomást üzemeltető szerveknek az autóbusz-állomásokon belül vagy kívül ki kell jelölniük azokat a helyszíneket, ahol a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személy vagy személyek bejelenthetik érkezésüket és segítséget kérhetnek. Ezeket a helyszíneket egyértelmű jelzésekkel kell ellátni, és ezeken a helyszíneken akadálymentes formában rendelkezésre kell bocsátani az autóbusz-állomással és a biztosított segítségnyújtással kapcsolatos alapvető információkat.

15. cikk

Az információk továbbítása harmadik személyek felé

Amennyiben az utazásközvetítőhöz vagy utazásszervezőhöz a 14. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti bejelentés érkezik, szokásos nyitvatartási időben a lehető leghamarabb továbbítja ezt az információt a fuvarozónak vagy az autóbusz-állomást üzemeltető szerveknek.

16. cikk

Képzés

(1) A fuvarozóknak és adott esetben az autóbusz-állomást üzemeltető szerveknek fogyatékossgal kapcsolatos képzési eljárásokról – többek között oktatásról – kell gondoskodniuk, amelyek biztosítják azt, hogy:

- a) a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyeknek közvetlen segítséget nyújtó személyzetük, beleértve a bármely más teljesítő fél által alkalmazottakat is – a gépjárművezetők kivételével –, részesüljön a II. melléklet a) és b) részében meghatározottak szerinti képzésben vagy oktatásban; és
- b) az utazóközönséggel közvetlen kapcsolatba kerülő vagy az utazóközönséggel kapcsolatos kérdésekkel foglalkozó személyzetük – a gépjárművezetőket is ideértve – részesüljön a II. melléklet a) részében meghatározottak szerinti képzésben vagy oktatásban.

(2) A tagállamok legfeljebb ...-tól (*) számított két éves időszakra mentesítést adhatnak az (1) bekezdés b) pontjának a járművezetők képzése tekintetében való alkalmazása alól.

(*) Kérjük, illesszék be e rendelet alkalmazási időpontját.

17. cikk

Kerekes székekre és egyéb mozgást segítő eszközökre fizetendő kártérítés

(1) A fuvarozók és az autóbusz-állomást üzemeltető szervek felelősségre vonhatók, amennyiben segítségnyújtásukból eredően a kerekes székek, egyéb mozgást segítő berendezések vagy segédeszközök elvesznek vagy megrongálódnak. Az elveszésért vagy a megrongálódásért felelős fuvarozó vagy autóbusz-állomást üzemeltető szerv kártérítést köteles fizetni.

(2) Az (1) bekezdésben említett kártérítés összegének azonosnak kell lennie az elveszett vagy megrongálódott berendezés vagy eszköz pótlásához vagy javításához kapcsolódó költségekkel.

(3) Szükség esetén mindent meg kell tenni ideiglenes csere-eszköz vagy csereberendezés gyors biztosítása érdekében. A kerekes székeknek, egyéb mozgást segítő berendezéseknek vagy segédeszközöknek lehetőség szerint az elvesztett vagy megrongálódott eszközökéhez vagy berendezéséhez hasonló műszaki és működési jellemzőkkel kell rendelkezniük.

18. cikk

Mentesítés

(1) A 2. cikk (4) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok mentesíthetik a menetrend szerinti belföldi járatokat az e fejezetben szereplő rendelkezések mindegyikének vagy némelyikének alkalmazása alól, amennyiben biztosítják, hogy a fogyasztókkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek nemzeti jogszabályaik szerinti védelme eléri legalább az e rendelet által biztosított szintet.

(2) A tagállam tájékoztatja a Bizottságot a (1) bekezdés szerinti mentességekről. A Bizottság megfelelő intézkedéseket tesz, ha úgy ítéli meg, hogy a mentesség nincs összhangban e cikk rendelkezéseivel. A Bizottság ...-ig (*) jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az (1) bekezdés alapján biztosított mentességekről.

IV. FEJEZET

AZ UTASOK JOGAI JÁRATKIMARADÁS VAGY -KÉSÉS ESETÉN

19. cikk

Az utazás folytatása, útvonal-módosítás és pénzvisszatérítés

(1) Ha a fuvarozó joggal számít arra, hogy a menetrend szerinti járatot törlik vagy annak az autóbusz-állomásról való indulása több mint 120 percet késik, az utas részére haladéktalanul fel kell ajánlani az alábbiak közötti választást:

- az utazás folytatása vagy útvonal-módosítás a végső célállomásra irányuló, a lehető legkorábbi alkalommal történő utazásra a személyszállítási szerződésben foglaltakhoz hasonló utazási feltételek mellett;
- a menetjegy árának visszatérítése és adott esetben a személyszállítási szerződésben foglaltak szerint a lehető leghamarabbi díjmentes, autóbusszal történő visszaszállítás az első kiindulási helyre.

(*) E rendelet alkalmazási időpontját követően öt évvel.

(2) Amennyiben a menetrend szerinti járatot törlik vagy annak az autóbusz-megállóból való indulása több mint 120 percet késik, az utasok jogosultak az utazás folytatására vagy útvonal-módosításra, vagy a menetjegy árának a fuvarozó általi visszatérítésére.

(3) Az (1) bekezdés b) pontjában és a (2) bekezdésben előírt visszatérítést a felajánlást vagy a kérelem kézhezvételét követő tizennégy napon belül kell teljesíteni. A visszatérítés az utazás meg nem tett szakaszának vagy szakaszainak költségeire terjed ki, továbbá a már megtett szakasz vagy szakaszok költségeire is, ha az utazás az utas eredeti útiterve szempontjából jelentőségét veszítette. Az utazási igazolványok és a bérletek esetében a visszatérítés az igazolvány vagy a bérlet teljes költségének arányos részével egyenlő. A visszatérítést készpénzben kell teljesíteni, kivéve, ha az utas más visszatérítési formát is elfogad.

20. cikk

Tájékoztatás

(1) Menetrend szerinti járat törlése vagy késedelmes indulása esetén a fuvarozónak – vagy adott esetben az autóbusz-állomást üzemeltető szervnek – a lehető leghamarabb, de legkésőbb az indulás tervezett időpontját követően 30 perccel tájékoztatnia kell az autóbusz-állomásról induló utasokat a helyzetről és – amint ez az információ rendelkezésre áll – a várható indulási időről.

(2) Ha az utasok járatkimaradás vagy késés miatt lemaradnak egy csatlakozó menetrend szerinti járatról, a fuvarozó vagy adott esetben az autóbusz-állomást üzemeltető szerv minden ésszerűen elvárható erőfeszítést megtesz annak érdekében, hogy az érintett utasokat a más választható csatlakozási lehetőségekről tájékoztassa.

(3) A fuvarozó vagy adott esetben az autóbusz-állomást üzemeltető szerv gondoskodik arról, hogy a fogyatékossgal élő és csökkent mozgásképességű utasokhoz akadálymentes formában eljusson az (1) és (2) bekezdésben megkövetelt információ.

21. cikk

Segítségnyújtás járatkimaradás vagy késedelem esetén

Amennyiben egy több mint 3 óra tervezett időtartamú utazást bonyolító járatot törölnek, vagy annak az autóbusz-állomásról való indulása több mint két órás késedelmet szenved, a fuvarozónak díjmentesen fel kell ajánlania az utas számára a következőket:

- a várakozási időhöz vagy a késedelemhez ésszerűen mérten kísértkezés, étel és frissítő, feltéve, hogy az autóbuszon vagy az autóbusz-állomáson rendelkezésre állnak, vagy ésszerűen odaszállíthatók;
- segítség szállodai vagy egyéb szálláshely megtalálásához, valamint az autóbusz-állomás és a szálláshely közötti fuvarozás megszervezéséhez azokban az esetekben, amikor egy-egy több éjszakás tartózkodás válik szükségessé.

E cikk alkalmazása során a fuvarozónak különös figyelmet kell fordítania a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképeségű személyek és az őket kísérők igényeire.

22. cikk

További követelések

E fejezet rendelkezései nem zárják ki, hogy az utasok a menetrend szerinti járatok törlése vagy késése miatt kártérítési igényekkel a nemzeti jogszabályoknak megfelelően nemzeti bíróságokhoz forduljanak.

V. FEJEZET

A TÁJÉKOZTATÁS ÉS A PANASZKEZELÉS ÁLTALÁNOS SZABÁLYAI

23. cikk

Az utastájékoztatáshoz fűződő jog

A fuvarozók és az autóbusz-állomást üzemeltető szervek – saját feladatkerükön belül – az utazás alatt megfelelően tájékoztatást nyújtanak az utasok számára. Amennyiben kivitelezhető, az információkat kérésre akadálymentes formátumokban is rendelkezésre kell bocsátani.

24. cikk

Az utasjogokra vonatkozó felvilágosítás

(1) A fuvarozók és autóbusz-állomást üzemeltető szervek saját feladatkerükön belül biztosítják, hogy az utasok az e rendelet alapján őket megillető jogokra vonatkozóan legkésőbb az induláskor megfelelő és érthető tájékoztatást kapjanak. Erre a tájékoztatásra az autóbusz-állomásokon és – adott esetben – az interneten kerül sor. Fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképeségű személy kérésére a tájékoztatást akadálymentes formában kell biztosítani. A tájékoztatásnak tartalmaznia kell a tagállamok által a 27. cikk (1) bekezdése szerint kijelölt végrehajtási szerv szervek kapcsolattartási adatait.

(2) Az (1) bekezdésben említett tájékoztatási kötelezettségnek való megfelelés érdekében a fuvarozók és az autóbusz-állomást üzemeltető szervek használhatják e rendelet rendelkezéseinek összefoglalóját, amelyet a Bizottság az Európai Unió intézményeinek összes hivatalos nyelvén elkészít és rendelkezésükre bocsát.

25. cikk

Panaszok

A fuvarozóknak a 4., 8. és 9–24. cikkben meghatározott jogokra és kötelezettségekre vonatkozó panaszkezelő mechanizmust kell kialakítaniuk vagy alkalmazniuk.

26. cikk

A panaszok benyújtása

Amennyiben az e rendelet hatálya alá tartozó utas a 4., 8. vagy 9–24. cikk tekintetében panaszt kíván benyújtani a fuvarozóhoz, ezt a menetrend szerinti járat igénybevétele vagy annak meghíúsulását követő három hónapon belül kell

megtennie. A panasz kézhezvételétől számított egy hónapon belül a fuvarozónak tájékoztatnia kell az utast arról, hogy panaszának helyt adtak, azt elutasították vagy még vizsgálják. A végleges választ legkésőbb a panasz kézhezvételétől számított három hónapon belül meg kell adni.

VI. FEJEZET

VÉGREHAJTÁS ÉS NEMZETI VÉGREHAJTÓ SZERVEK

27. cikk

Nemzeti végrehajtó szervek

(1) Minden tagállam kijelöl egy vagy több új vagy meglévő szervezet, amely e rendelet végrehajtásáért felel a területéről induló menetrend szerinti járatok, valamint a harmadik országokból a területére induló menetrend szerinti járatok tekintetében. Az egyes szervek megteszik az e rendeletnek való megfeleléshez szükséges intézkedéseket.

E szerveknek felépítésükben, finanszírozási döntéseikben, jogi szerkezetükben és döntéshozatalukban függetlennek kell lenniük a fuvarozóktól, az utazásszervezőktől és az autóbusz-állomást üzemeltető szervektől.

(2) A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az e cikknek megfelelően kijelölt szervről vagy szervekről.

(3) Az utasok a nemzeti joggal összhangban panaszt nyújthatnak be e rendelet vélt megsértése tekintetében az (1) bekezdés szerint kijelölt megfelelő szervnek vagy a tagállam által arra kijelölt egyéb megfelelő szervnek.

A tagállamok úgy is dönthetnek, hogy

- a) az utasnak első lépésként a fuvarozó részére kell benyújtania panaszt a 4., 8. és 9–24. cikk tekintetében, és/vagy
- b) a nemzeti végrehajtó szerv vagy a tagállam által kijelölt más megfelelő szerv fellebbviteli szervként jár el azon panaszok tekintetében, amelyeknek a 26. cikk alapján történő rendezése meghíúsult.

28. cikk

Jelentés a végrehajtásról

A 27. cikk (1) bekezdése szerint kijelölt végrehajtási szervek ... (*) június 1-ig és azt követően minden második évben jelentést tesznek közzé az előző két naptári évben végzett tevékenységükről, amely tartalmazza különösen az e rendelet végrehajtása érdekében hozott intézkedések bemutatását, valamint a panaszokra és az alkalmazott szankciókra vonatkozó statisztikákat.

29. cikk

A végrehajtó szervek együttműködése

A 27. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti végrehajtó szervek – szükség szerint – információt cserélnek munkájukról, valamint döntéshozatali elveikről és gyakorlatukról. A Bizottság támogatja őket e feladatuk végrehajtásában.

(*) E rendelet alkalmazását követően két évvel.

30. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megszegése 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 ...-ig (*) értesítik a Bizottságot e szabályokról és intézkedésekről, és közlik a Bizottsággal az e rendelkezéseket érintő minden későbbi módosítást is.

VII. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

31. cikk

Jelentéstétel

A Bizottság ...-ig (**) jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet végrehajtásáról és hatásáról. A jelentést szükség szerint a rendelet előírásainak részletesebb végrehajtására vagy a rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslatoknak kell kísélniük.

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

Kelt ...

az Európai Parlament részéről
az elnök

...

32. cikk

A 2006/2004/EK rendelet módosítása

A 2006/2004/EK rendelet melléklete a következő ponttal egészül ki:

„18. Az Európai Parlament és a Tanács ...-i .../2010/EU rendelete az autóbusszal közlekedő utasok jogairól (*).

(*) HL ...”

33. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet ...-tól/-től (***) kell alkalmazni.

34. cikk

Közzététel

Ezt a rendeletet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ki kell hirdetni.

(*) E rendelet alkalmazásának időpontja.

(**) E rendelet alkalmazásának időpontja után három évvel.

(***) A kihirdetést követően két évvel.

I. MELLÉKLET

A fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyeknek nyújtott segítség**a) A kijelölt autóbusz-állomásokon nyújtott segítség**

A szükséges segítségnyújtás és intézkedések annak érdekében, hogy a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek:

- az autóbusz-állomáson kijelölt helyszíneken bejelenthessék megérkezésüket és kérhessék a segítségnyújtást,
- a kijelölt helyszínről eljuthassanak az utasfelvételi pulthoz, a váróterembe és a beszállóterre,
- szükség szerint felvonók, kerekesszékek vagy egyéb segítség igénybevételével felszállhassanak a járműre,
- betehessék a csomagterbe a poggyászuakat,
- kivehessék a csomagterből a poggyászuakat,
- leszállhassanak a járműről,
- elismert vezetőkuatyával felszállhassanak az autóbuszra,
- eljuthassanak az ülésükig;

b) Segítségnyújtás az autóbuszokon

A szükséges segítségnyújtás és intézkedések annak érdekében, hogy a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek:

- az utas kérésére az utazásra vonatkozó lényeges információkat akadálymentes formában megkaphassák,
 - útközben megállásnál fel- és leszállhassanak, amennyiben az autóbuszon a járművezetőn kívül más személyzet is tartózkodik.
-

II. MELLÉKLET

Fogyatékosággal kapcsolatos képzés**a) A fogyatékosággal kapcsolatos tudatosság fejlesztésére irányuló képzés**

Az utazóközönsséggel közvetlenül kapcsolatba kerülő munkatársak képzése a következőket foglalja magában:

- a testi, érzékszervi (hallás és látás), rejtett vagy tanulási fogyatékosággal élőkkel kapcsolatos tudatosság és megfelelő viselkedés, ideértve a mozgásukban, tájékozódásukban vagy kommunikációjukban esetlegesen korlátozott személyek eltérő képességeinek megkülönböztetését;
- a fogyatékosággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek előtt álló akadályok, beleértve a hozzáállásbeli, környezeti/természeti és szervezeti akadályokat is;
- kiképzett segítő kutyák, beleértve a vezető kutyák szerepét és igényeit;
- váratlan események kezelése;
- kapcsolatteremtő képességek és a siket és hallássérült, a látássérült, a beszédsérült és a tanulási zavarokkal küzdő emberekkel való kommunikáció módszerei;
- hogyan kell bánni a kerekesszékekkel és más mozgást segítő eszközökkel a rongálódás megelőzése érdekében (ha van poggyászkezelés, az azért felelős valamennyi dolgozó).

b) A fogyatékosággal élőknek nyújtott segítségre vonatkozó képzés

A fogyatékosággal élő és a csökkent mozgásképességű személyeket közvetlenül segítő dolgozók képzése a következőket foglalja magában:

- a kerekesszéket használók segítése a kerekesszékekbe való beüléskor vagy az abból való kiszálláskor,
 - készségek a nyilvántartott segítőkutyával utazó, fogyatékosággal élő és csökkent mozgásképességű személyeknek nyújtott segítség vonatkozásában, beleértve az ilyen kutyák szerepét és szükségleteit,
 - a vak és gyengénlátó utasok kíséretének és a kiképzett segítő kutyák kezelésének és fuvarozásának módszerei,
 - a fogyatékosággal élő és a csökkent mozgásképességű személyeket segítő berendezéstípusok megismerése és a berendezések kezelésének megtanulása,
 - a fel- és leszállás támogatásánál alkalmazott eszközök használata és a fel- és leszállásnál a fogyatékosággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek biztonságát és méltóságát védő helyes segítő módszerek megtanulása,
 - a megbízható és szakszerű segítségnyújtás szükségességének megértése. Azzal is tisztában kell lenni, hogy egyes fogyatékosággal élő utasok utazás közben kiszolgáltatottnak érezhetik magukat, mivel segítségnyújtásra szorulnak,
 - az elsősegélynyújtás ismerete.
-

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2008. december 4-én benyújtotta az autóbusszal közlekedő utasok jogairól, valamint a fogyasztóvédelmi jogszabályok alkalmazásáért felelős nemzeti hatóságok közötti együttműködésről szóló 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó javaslatot ⁽¹⁾.

Az Európai Parlament 2009. április 23-án első olvasatban megszavazta véleményét ⁽²⁾.

A Tanács 2009. december 17-én politikai megállapodásra jutott a rendelettervezettel kapcsolatban. A jogi-nyelvi ellenőrzést követően a Tanács 2010. március 11-én elfogadta az első olvasat során kialakított álláspontját az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkében meghatározott rendes jogalkotási eljárással összhangban.

Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét is. A Régiók Bizottsága úgy döntött, hogy nem közöl véleményt.

II. AZ ELSŐ OLVASAT SORÁN ELFOGADOTT ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

1. Általános megjegyzések

Az autóbusszal közlekedő utasok jogairól szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó javaslat az Európai Unió azon általános célját hivatott szolgálni, amely szerint az utasokat egyenlő bánásmódban kell részesíteni, tekintet nélkül az általuk választott közlekedési módra. A légi ⁽³⁾ és a vasúti ⁽⁴⁾ közlekedést igénybe vevő utasokra vonatkozóan már elfogadtak hasonló jellegű jogszabályt. Az utasok halála vagy sérülése és poggyászaik elvesztése vagy megrongálódása esetén fennálló felelősséggel kapcsolatos rendelkezéseket és az utazás megszakadása esetére automatikus megoldásokat tartalmaz, valamint foglalkozik a panaszok kezelésével, a jogorvoslati eszközökkel, az utastájékoztatóssal és egyéb kezdeményezésekkel. Emellett a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek tájékoztatására és a részükre történő segítségnyújtásra vonatkozó szabályokat állapít meg.

A Tanács a javaslat célját tekintve egyetértett ugyan a Bizottsággal, megközelítése ugyanakkor az eredeti javaslat nagyobb mértékű kiigazításaival járt. A javasolt rendelkezések közül néhány nem volt elfogadható, mivel túl nagy adminisztratív terhet és járulékos költségeket rótt volna a fuvarozókra és a nemzeti közigazgatásokra, anélkül, hogy olyan hozzáadott értéket képviselt volna az utasok számára, amely ellensúlyozná e kellemetlenségeket. Más rendelkezéseket pedig a tagállamok különböző hatályos jogszabályait figyelembe véve újraszövegeztek annak érdekében, hogy elkerüljék a rendeletjavaslat tervezete és a hatályos nemzeti és európai jogszabályok közötti ellentmondásokat. Végezetül, egyes rendelkezéseket átszerkesztettek a rendelet egyszerűsítése és egyértelműbbé tétele céljából.

E megközelítés eredményeként a Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja az eredeti bizottsági javaslatot annak átszövegezése, valamint a szöveg több rendelkezésének törlése révén bizonyos mértékben módosítja. Ez azt jelenti, hogy a Tanács nem fogadta el azokat a módosításokat, amelyet az Európai Parlament első olvasatban elfogadott véleményébe ezen törölt rendelkezésekhez kapcsolódóan vezetett be.

A Tanács olyan kiegyensúlyozott megoldásra törekszik, amely egyaránt figyelembe veszi az utasok jogait és azt, hogy biztosítani kell az autóbusz-közlekedési ágazatban működő vállalkozások gazdasági életképességét, amely vállalkozások jelentős része kis- és középvállalkozás, és ennek megfelelően az első olvasatbeli álláspontjának részévé tette az EP 3. módosítását.

⁽¹⁾ 16933/08.

⁽²⁾ A6-0250/2009.

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelete 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 (HL L 46., 2004.2.17., 1. o.), valamint az Európai Parlament és a Tanács 2006. július 5-i 1107/2006/EK rendelete a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól (HL L 204., 2006.7.26., 1. o.).

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

2. Elsődleges szakpolitikai kérdések

i. Hatály

A Bizottság eredeti javaslata értelmében a rendelet általában véve az autóbusz-társaságok által menetrend szerinti járatokkal végzett személyszállításra alkalmazandó. A tagállamok csak a közszolgáltatási szerződésekkel érintett városi, elővárosi és regionális közlekedésre adhattak volna mentességet abban az esetben, ha a szerződések a rendeletben előírtakhoz hasonló szintű utasjogokat biztosítanak. Az Európai Parlament ezenfelül olyan módosítást vezetett be, amelynek értelmében a tagállamok a fenti hatályból – és a fenti feltétellel – csak a városi és elővárosi közlekedést zárhatnák ki, a regionális közlekedést azonban nem.

A Tanács nem fogadta el sem a Bizottság által javasolt hatályt, sem pedig annak az EP által elfogadott módosításait (1., 2. és 81. módosítás), mivel úgy vélte, hogy a városi, elővárosi és regionális közlekedés a szubszidiaritás elvének hatálya alá tartozik.

A regionális közlekedésnek a rendelet hatálya alá vonása – amint azt az Európai Parlament javasolja – mind az utasok, mind az iparág szempontjából problémát jelenthet. A nagyvárosi területeken a közlekedési vállalatok általában egy teljes közlekedési hálózatot működtetnek, amely magában foglalja az autóbusz-közlekedést, a metró, az elővárosi vonatközlekedést és a villamos-közlekedést. Gyakran e szolgáltatások mindegyike városi, elővárosi és regionális jellegű. A mentességnek csak a városi és az elővárosi közlekedésre való korlátozása azt eredményezné, hogy a fenti hálózatok egyes részeire olyan szabályozás vonatkozna, amelyet a távolsági járatokra terveztek. Ez esetben az e hálózatokat működtető vállalatoknak ugyanazon a hálózaton belül többféle kártérítési rendszert kellene működtetniük, közöttük olyanokkal, amelyek nem igazán megfelelőek ehhez a fajta közlekedéshez. Ezenkívül egy ilyen szabályozás az utasokat is megzavarná, mivel nehezen tudnák azonosítani a ténylegesen alkalmazandó szabályokat.

Továbbá: mivel a vasúti utasok jogairól szóló hatályos rendelet biztosítja a mentesség lehetőségét a regionális vasúti szolgáltatások esetében, ha az autóbusszal közlekedő utasok jogairól szóló rendelet nem tartalmaz ennek megfelelő rendelkezést, az a két ágazat közötti verseny torzulását eredményezheti. Az autóbusz és a vasút ugyanis gyakran egymás alternatíváját jelenti.

Következésképpen a Tanács nem fogadta el az EP-nek a hatállyal kapcsolatos módosításait. A Tanács ezért azt javasolja, hogy a tervezett rendelet a belföldi és nemzetközi, menetrend szerinti járatokat igénybe vevő utasokra vonatkozzon, ugyanakkor tegye lehetővé a városi, elővárosi és regionális, menetrend szerinti járatok tagállami szinten történő mentesítését. Ezenkívül a Tanács olyan rendelkezést illesztett a szövegbe, amely biztosítja, hogy egyes alapvető jogokat kivétel nélkül valamennyi autóbuszjáraton kötelező legyen tiszteletben tartani (pl. megkülönböztetéstől mentes szerződéses feltételek és díjszabás; a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek utazási jogosultsága és a kapcsolódó mentességek).

A tagállamok a menetrend szerinti belföldi járatok tekintetében mentességet biztosíthatnak e rendelet előírásainak alkalmazása alól legfeljebb öt éves időtartamra, amely két alkalommal megújítható. Emellett a tagállamok legfeljebb öt éves, megújítható időszakokra mentességet biztosíthatnak azon menetrend szerinti járatok vonatkozásában, amelyek jelentős részének – beleértve legalább egy menetrend szerinti megállót – üzemeltetése az Unió területén kívül történik.

A fentiekén kívül – a hatállyal kapcsolatos – külön rendelkezés írja elő, hogy azon tagállamok, amelyek biztosítani tudják, hogy a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek nemzeti jogszabályaik szerinti védelme eléri legalább az e rendelet által biztosított szintet, teljes mértékben megtarthatják nemzeti szabályaikat.

ii. Az infrastruktúrán végrehajtandó változtatások

Az infrastruktúrát illetően a Tanács kész ösztönözni és támogatni az olyan új berendezésekkel és infrastruktúrával kapcsolatos bármely kezdeményezést, amelyeket a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek igényeit szem előtt tartva be kell szerezni, illetve építeni, amint azt az egyik preambulumbekzdés is egyértelműen megfogalmazza. Mindazonáltal e rendelet a fogyasztóvédelmi jogszabályok alkotta keretbe illeszkedik, ezért nem írhat elő műszaki jellegű kötelezettségeket a fuvarozók számára a tekintetben, hogy alakítsák át vagy cseréljék le járműveiket, infrastruktúrájukat vagy a terminálok berendezéseit. A Tanács ezért nem fogadta el az infrastruktúrán végrehajtandó változtatásokra vonatkozó EP-módosításokat (6–10. módosítás).

iii. Kártérítés és segítségnyújtás baleset esetén

A Bizottság javaslata szabályokat tartalmaz az autóbusz-társaságok utasokért és poggyászokért való felelősségével kapcsolatban. Az utasokat az autóbusz-társaságok felelősségére vonatkozó harmonizált szabályok védnek. A 220 000 eurót meg nem haladó károkért az autóbusz-társaságok objektív felelősséggel tartoznának, azaz nem háríthatnák el a felelősséget annak bizonyításával, hogy a baleset nem az ő hibájukból következett be. A 220 000 eurót meghaladó károk esetén a felelősség attól függene, kinek a hibájából keletkezett a kár, de a felelősség korlátlan. Halál vagy sérülés következtében a balesetet szenvedetteket vagy a családjukat sújtó anyagi nehézségek enyhítése érdekében az utasok előlegfizetésre lennének jogosultak.

A tagállamokban jelenleg hatályban lévő felelősségi rendszerek azonban a felelősség alapja tekintetében igen eltérőek (korlátlan objektív felelősség, objektív felelősség a vis maior esetekre vonatkozó kivételekkel, hibán alapuló felelősség), és nem lehet őket összehangolni. Ezen túlmenően a különböző tagállamok jogszabályai részben a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló 2009/103/EK irányelven („gépjármű-biztosítási irányelv”), részben az uniós jogon túlmenő nemzeti jogszabályokon alapulnak. Az említett szövegek már szabályozzák az autóbuszon utazó utasokkal szembeni felelősséget, és alapvető fontosságú elkerülni az e rendelet és a fent említett gépjármű-biztosítási irányelv közötti ellentmondásokat.

A Tanács ezért a jelenlegi rendszeren alapuló megközelítést fogadott el, emellett néhány alapvető harmonizációs elemmel egészítette ki a szöveget. A javaslatban utasonkénti és poggyászdarabonkénti minimumértékek szerepelnek: halál vagy személyi sérülés esetén utasonként 220 000 EUR. Poggyász elvesztésekor vagy károsodásakor a városi, elővárosi és regionális járatok esetében 500 EUR, más menetrend szerinti járatok esetében 1 200 EUR. A javaslat a vasúti személyszállításról szóló rendelet megfelelő rendelkezéseivel igazítaná a poggyással kapcsolatos kártérítést, ugyanakkor figyelembe venné a városi, elővárosi és regionális közlekedés sajátosságait. A kerekes székeket vagy egyéb mozgást segítő berendezéseket vagy segédeszközöket illetően a tanácsi szöveg – rendes poggyászként való kezelés helyett – minden esetre teljes kártérítést ír elő, még akkor is, ha a kár a segítségnyújtás során keletkezik (az EP 46. módosításának szellemében).

Emellett a szöveget oly módon igazították ki, hogy rendelkezzen az utasok részére a balesetet követő azonnali gyakorlati szükségleteik tekintetében nyújtott segítségről. A gépjármű-biztosítási irányelvben nem szerepel ilyen rendelkezés, amely valódi előnyt jelent az autóbuszon utazó utasok számára, ugyanakkor nem növeli jelentősen az autóbusz-társaságokra háruló adminisztratív terheket.

A fentiek fényében a Tanács nem fogadta el a Bizottság javasolt megközelítését, sem pedig az EP-nek a felelősség tekintetében javasolt módosításait (18–24. módosítás).

iv. A fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek jogai

A Tanács teljes mértékben támogatja a Bizottság annak biztosítására irányuló célkitűzését, hogy a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek megkülönböztetésmentes hozzáféréssel rendelkezzenek az autóbusszal való közlekedéshez. A Tanács ennek megfelelően szorosan igazodik a bizottsági javaslathoz, mindazonáltal néhány rendelkezést módosít a kivitelezhetőség érdekében, és bevezet néhány egyszerűsítést és pontosítást. A Tanács e fejezet tekintetében számos európai parlamenti módosítást beépített a szövegbe teljes egészében, részben vagy elvben.

A közlekedéshez való jog alóli kivételek tekintetében a Bizottság azt javasolta, hogy a fogyatékossgal élő személyek esetében a biztonsági követelményekre vagy a jármű méretére hivatkozva lehessen megtagadni a szállítást. A Tanács számos javítást eszközölt, így a jármű „mérete” helyett annak „kialakítására” hivatkozik, ezáltal lényegében vagy elvben beépíti a szövegbe az Európai Parlament 26. és 27. módosítását. Ezen felül a Tanács a 73. módosítást is elfogadta a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára a beszállás megtagadása esetén felkínálható választási lehetőségek tekintetében.

Az eredeti javaslat szerint a fuvarozó előírhatja, hogy a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképessegű személyeket egy olyan személynek kell kísérnie, aki segítséget tud nyújtani számukra. A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja szerint ha a fuvarozó ilyen követelményt támaszt valamely személyszállító járat tekintetében, akkor a kísérő személyt díjmentesen kell szállítani, és amennyiben lehetséges, a fogyatékossgal élő vagy a csökkent mozgásképessegű személy mellett kell számára helyet biztosítani. Ez a rendelkezés lényegében beépíti a szövegbe az Európai Parlament 29. módosítását.

A Tanács első olvasatban készült szövege megkülönböztetésmentes hozzáférési feltételeket ír elő, valamint előírja azoknak a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképessegű személyek számára akadálymentesen hozzáférhető formátumokban való közzétételét, ezáltal részben vagy egészben elfogadva az Európai Parlament 31. és 32. módosítását. Ezen túlmenően a Bizottságnak az Interneten hozzáférhető jegyzéket kell készítenie a helyi és távolsági autóbuszok tagállamok által kijelölt azon termináljairól, amelyek biztosítják a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképessegű személyek részére történő segítségnyújtást, az Európai Parlament 36. módosításának megfelelően.

A fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképessegű személyek számára nyújtott segítséget illetően: ilyen segítséget akkor kell nyújtani, ha az érintett személy legalább két munkanappal a segítség igénybevételét megelőzően (a Bizottság 48 órát javasolt) értesíti a fuvarozót vagy a terminálüzemeltetőt, és legalább 60 perccel a közzétett indulási idő előtt jelen van a kijelölt helyen. A Tanács tehát nem tudta elfogadni a 39. módosítást, amely rövidebb, 24 órás határidőt javasolt. Továbbá, amennyiben az érintett személynek speciális igényei vannak az üléshely tekintetében, akkor ezen igényeket – ha a foglalás idején ismertek – a foglaláskor be kell jelenteniük a fuvarozóknak. Ez a Tanács által beillesztett pótlólagos követelmény lehetővé fogja tenni a fuvarozó számára, hogy gondoskodjon az említett speciális igényekről, és a lehető legjobb szolgáltatást nyújtsa az érintett személynek.

A járműveken nyújtandó segítséggel kapcsolatban a Tanács korlátozta az eredeti bizottsági javaslat hatályát. A tanácsi szöveg előírja, hogy az információt akadálymentesen hozzáférhető formában kell nyújtani, továbbá előírja a felszállásnál és az út közbeni megállásnál való kiszárláshoz nyújtandó segítséget, noha ez utóbbit kizárólag abban az esetben, ha a járművön a járművezetőn kívül más személyzet is tartózkodik. Ez figyelembe veszi azt, hogy a legtöbb járművet a járművezető egyedül üzemelteti, ezáltal az utazás során való segítségnyújtás hatással lesz a járművezető munkaidejére, és így a biztonsági követelményekre.

A fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképessegű személyeknek az erre személyzettel ellátott, a tagállamok által kijelölt terminálokon díjmentesen kell segítséget nyújtani, és az ilyen személyeknek közvetlen segítséget nyújtó személyzetnek megfelelő képzésben kell részesülnie, amely lehetővé teszi számukra, hogy ilyen személyeknek segítséget nyújtsanak. Az utazóközönsséggel közvetlenül kapcsolatba kerülő személyzetnek, beleértve a járművezetőt is, a fogyatékossgal kapcsolatos tudatosságot növelő képzésben kell részesülnie.

v. *Az utasok jogai járatörülés vagy -késés esetén*

A bizottsági javaslat tartalmazta az autóbusz-társaságok kötelezettségeit járatörülés vagy késés miatt megszakadt utazások esetében. Az autóbusz-társaságok a jegyár 100 %-ának megfelelő összegű kártérítést kötelesek fizetni, amennyiben elmulasztják másik járat biztosítását vagy a szükséges tájékoztatást.

Noha a Tanács teljes mértékben támogatja az elvet, hogy a fuvarozóknak és a terminálüzemeltőknek gondoskodniuk kell utasaikról, módosított a Bizottság javaslatán, és figyelembe vette az autóbusz-közlekedési ágazat sajátos szerkezetét. Különböző bánásmódról született megállapodás a terminálokról és az autóbusz-megállókból induló utasok tekintetében, hiszen nem lehetséges és nem is volna ésszerű, hogy például a késésekkel kapcsolatban ugyanolyan szintű tájékoztatást nyújtsanak egy autóbusz-megállóban, mint egy személyzettel ellátott terminálon.

Két órát meghaladó késés vagy járatörülés esetén az utasnak jogában áll ugyanazon közlekedési mód igénybevételével az utazást folytatni vagy átfoglalást igényelni, vagy a jegy árának visszatérítését kérni (az eseménytől számított 14 napon belül fizetendő, és szükség esetén díjmentes visszaszállítás jár). A három órát meghaladó utazások során a két órát meghaladó késés esetén a fuvarozó köteles a terminálról induló utasok számára étkezést vagy frissítőket biztosítani, az Európai Parlament 53. módosításának szellemében, azonban nem lesz köteles szállást biztosítani, noha segítenie kell a szálláskeresésben. Mindazonáltal, az autóbusszal közlekedő utasok nem lesznek jogosultak további kártalanításra (a jegy árán túl), mint a tengeri és vasúti szállítást igénybe vevő utasok. Így az Európai Parlament kártérítéssel és szálláshellyel kapcsolatos módosításait (49., 50., 51., 52., 54. és 55. módosítás) nem vette át a Tanács.

Az Európai Parlament bevezetett néhány módosítást az érkezésnél történő késések esetén érvényes kártérítésre és segítségnyújtásra és a *vis maior* esetére vonatkozó, kapcsolódó mentességekre vonatkozóan (56. és 57. módosítás), felmentve ezáltal a fuvarozót az alól, hogy őt terhelje a felelősség a károkért, amennyiben azokat olyan körülmények okozták, amelyek nincsenek összefüggésben a járatok üzemeltetésével, és amelyeket nem láthatott előre. A Tanács nem vette át ezeket a módosításokat, tekintve, hogy a szöveg nem tartalmaz az érkezésben bekövetkezett késések esetére érvényes kártérítésre vonatkozó rendelkezéseket

Az említett kártérítések további felelősséget rónának az autóbusz-társaságokra, és túlzott terhet jelentenének; ezenfelül a járművezető az idő szorításában lenne, hogy mindenáron betartsa a menetrendet, és ezáltal veszélyeztetné a közúti közlekedés biztonságát.

A fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára akadálymentes formában történő tájékoztatásra vonatkozó 58. módosítást a Tanács átvette.

vi. *A tájékoztatásra, a panaszkezelésre és a nemzeti végrehajtási szervekre vonatkozó általános szabályok*

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja szerint a fuvarozók és a terminálüzemeltető szervek hatásköreiken belül megfelelő tájékoztatással szolgálnak az utasok felé az utazás során, lehetőség szerint akadálymentesen hozzáférhető formában. Ezenfelül megfelelő és jól érthető módon tájékoztatják utasaikat jogaikról, az Európai Parlament 26. módosításának szellemében.

A bizottsági javaslat szabályokat tartalmazott arra vonatkozóan, hogy a fuvarozók hogyan kezeljék a panaszokat, különös tekintettel a panaszok válasz nélkül hagyásának messze ható jogi következményeire.

A Tanács, noha elvben egyetért a bizottsági javaslattal, nagyobb rugalmasságot visz a rendszerbe a tagállamok jogi rendszereit vagy közigazgatási struktúráit érintő, előre nem látható következmények elkerülése érdekében. Ezzel összefüggésben, és további adminisztratív terhek elkerülése érdekében a Tanács nem vette át az Európai Parlament 64. módosítását, amely az autóbusz-társaságok számára bevezette azt a kötelezettséget, hogy a beérkezett panaszokról részletes éves jelentést készítsenek.

A Parlament javaslata szerint továbbá a nemzeti végrehajtási szerveknek függetleneknek kell lenniük (65. módosítás). A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja pontosabban kiköti, hogy ezeknek a szerveknek függetleneknek kell lenniük a fuvarozóktól, az utazásszervezőktől és a terminálüzemeltetőktől.

vii. *A rendelet alkalmazásának időpontja*

A Bizottság javaslata alapján a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba, és az ettől az időponttól számított egy év elteltével kell alkalmazni.

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja kiköti, hogy a rendeletet a kihirdetésétől számított két év elteltével kell alkalmazni, így lényegében elfogadja az Európai Parlament 69. módosítását.

3. **Az Európai Parlament által elfogadott egyéb módosítások**

A további, a Tanács első olvasatban elfogadott álláspontjában nem szereplő módosítások a következőkre vonatkoznak:

- a „szállítási szerződés” (13. módosítás), a „menetjegy-értékesítő” (14. módosítás), az „utazásszervező” (15. módosítás), a „járattörlesztés” (16. módosítás) fogalom meghatározások módosítása;
- a „hozzáférhető formátumok” kifejezés javasolt új meghatározása (17. módosítás);
- „az idős vagy fiatal életkorukból fakadóan kísérő nélkül utazni képtelen személyekre és kísérőikre” történő hivatkozás (34. módosítás);
- a segítségnyújtásnak a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személy egyéni szükségleteihez való hozzáigazítása (35. módosítás);

- az utas számára arról adott visszaigazolás biztosításának szükségessége, hogy a segítségre vonatkozó igényét bejelentette (40. módosítás);
- a e rendelet értelmében megadott kártérítés összegének levonhatósága a kiegészítő kártérítésből (59. módosítás);
- a rendelet megsértése esetére előírt szankciók, amelyek magukban foglalhatják az érintett személy számára fizetendő kártérítés elrendelését is (68. módosítás);
- a rendelet mellékleteire vonatkozó 70., 71. és 72. módosítás.

III. ÖSSZEGZÉS

A Tanács első olvasatban elfogadott álláspontja kialakítása során teljes mértékben figyelembe vette a Bizottság javaslatát és az Európai Parlament első olvasatban elfogadott véleményét. Az Európai Parlament által javasolt módosítások tekintetében a Tanács megállapítja, hogy az első olvasatban elfogadott álláspontja a módosítások jelentős részét – elvben, részben vagy teljes egészében – magában foglalja.
