



<https://www.metaforespess.gr>

Ενισχύονται τα δικαιώματα των επιβατών στο σιδηρόδρομο. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε την άτυπη συμφωνία

2020/10/23 09:23 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Οι πρέσβεις στην ΕΕ ενέκριναν τη μεταρρύθμιση των δικαιωμάτων των επιβατών στις σιδηροδρομικές μεταφορές, με την οποία θα ενισχυθούν τα δικαιώματα όλων των επιβατών, **ιδίως εκείνων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα.**

Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Όπως επισημαίνεται, οι επικαιροποιημένες διατάξεις θα ενισχύσουν τους κανόνες περί αλλαγής δρομολογίου και θα διευκολύνουν τη μεταφορά ποδηλάτων με τρένο.

Θα προωθήσουν επίσης τη χρήση ενιαίων εισιτηρίων, παρέχοντας με τον τρόπο αυτό καλύτερη προστασία σε περίπτωση απώλειας ανταπόκρισης.

Υπενθυμίζεται ότι, η μεταρρύθμιση είχε συμφωνηθεί προσωρινά από την Προεδρία του Συμβουλίου και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την 1η Οκτωβρίου.

«Αυτοί οι νέοι κανόνες θα εξασφαλίσουν σαφέστερη και ισχυρότερη προστασία για όσους επιθυμούν να ταξιδέψουν με φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο, επιτρέποντάς τους να μεταφέρουν ακόμη και τα ποδήλατά τους. Τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα επιθυμούν και έχουν εξίσου το δικαίωμα να ταξιδεύουν με τρένο,

πράγμα το οποίο θα γίνει πολύ ευκολότερο.

Η στροφή προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας, δεδομένων των προσπαθειών της ΕΕ να επιτύχει τους στόχους της για το κλίμα και να προωθήσει τη συνδεσιμότητα χωρίς αποκλεισμούς», σχολίασε η Christine Lambrecht, Ομοσπονδιακή Υπουργός Δικαιοσύνης και Προστασίας του Καταναλωτή της Γερμανίας.

Τι θα ισχύει εφεξής

Θα ζητηθεί από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να **αυξήσουν την προσφορά ενιαίων εισιτηρίων**. Πρόκειται για ενιαία εισιτήρια που ισχύουν για διαδοχικά τμήματα ενός ταξιδιού και εξασφαλίζουν το δικαίωμα αλλαγής δρομολογίου και αποζημίωσης σε περίπτωση καθυστέρησης ή απώλειας ανταπόκρισης.

Τα ενιαία εισιτήρια θα καθίστανται υποχρεωτικά εφόσον για τις αμαξοστοιχίες ανταπόκρισης είναι υπεύθυνη μία μοναδική σιδηροδρομική επιχείρηση, όπως για παράδειγμα συμβαίνει με τα ταξίδια που περιλαμβάνουν ανταπόκριση μεταξύ περιφερειακής αμαξοστοιχίας και αμαξοστοιχίας μεγάλων διαδρομών.

Οι επιβάτες πρέπει να είναι σαφώς ενήμεροι για το αν τα εισιτήρια που αγοράζουν στο πλαίσιο μίας μεμονωμένης εμπορικής συναλλαγής αποτελούν ενιαίο εισιτήριο. Διαφορετικά, η σιδηροδρομική επιχείρηση θα ευθύνεται σαν να επρόκειτο για ενιαίο εισιτήριο.

Οι επιβάτες θα απολαύουν **βελτιωμένης προστασίας σε αυξημένο αριθμό διαφορετικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών**, δεδομένου ότι θα καταργηθεί σταδιακά ένας μεγάλος αριθμός εξαιρέσεων που επιτρέπονται βάσει του ισχύοντος κανονισμού.

Σε βάθος χρόνου, **τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα** θα αποκτήσουν ισχυρότερα δικαιώματα, δεδομένου ότι η ισχύουσα εξαίρεση των περιφερειακών αμαξοστοιχιών από την πλειονότητα των διατάξεων που αφορούν τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα θα καταργηθεί πλήρως έως το 2023, όταν και θα αρχίσει να ισχύει, κυρίως, το δικαίωμα λήψης βοήθειας κατά την επιβίβαση και αποβίβαση σε όλες τις περιφερειακές αμαξοστοιχίες και τις αμαξοστοιχίες μεγάλων διαδρομών στην Ένωση, υπό την προϋπόθεση ότι βρίσκεται εν υπηρεσία καταρτισμένο προσωπικό.

Μεταξύ άλλων βελτιώσεων περιλαμβάνεται και το δικαίωμα αγοράς εισιτηρίου εντός του συρμού, εάν δεν υπάρχει προσβάσιμη εναλλακτική λύση για την εκ των προτέρων αγορά του εισιτηρίου, η βελτίωση της παροχής πληροφοριών, η κατάρτιση του προσωπικού και οι σαφέστεροι κανόνες σχετικά με την αποζημίωση για απολεσθέντα

ή κατεστραμμένο εξοπλισμό κινητικότητας.

Η πρότερη ενημέρωση των 48 ωρών για την παροχή βοήθειας σε άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα **θα μειωθεί σε 24 ώρες**, ενώ θα δοθεί ενθάρρυνση για τη θέσπιση ρυθμίσεων σε εθελοντική βάση προκειμένου να εφαρμόζονται συντομότερες προθεσμίες. Έως τον Ιούνιο του 2026, τα κράτη μέλη δύνανται να επιτρέπουν μέγιστο χρόνο πρότερης ενημέρωσης 36 ωρών, εάν δεν μπορούν να εφαρμοστούν μικρότερες προθεσμίες.

Προκειμένου να δοθεί ώθηση στην “πράσινη κινητικότητα”, θα διευκολυνθεί κατά πολύ η **μεταφορά ποδηλάτων στους συρμούς**. Οι επιβάτες θα ενημερώνονται για τη διαθέσιμη χωρητικότητα. Η μεταφορά ποδηλάτων ενδεχομένως να μην καθίσταται δυνατή εάν δεν επιτρέπεται λόγω τροχαίου υλικού.

Για να μην παρατηρούνται συχνά αυτές οι καταστάσεις, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα υποχρεούνται να εγκαθιστούν θέσεις ποδηλάτων. Ο γενικός κανόνας θα επιβάλει **τουλάχιστον 4 θέσεις** ποδηλάτων ανά συρμό. Κατόπιν διαβούλευσης με το κοινό, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα μπορούν να καθορίζουν διαφορετικό αριθμό θέσεων ανάλογα με το είδος της υπηρεσίας, το μέγεθος της αμαξοστοιχίας και την προβλεπόμενη ζήτηση για τη μεταφορά ποδηλάτων.

Τα κράτη-μέλη μπορούν επίσης να αυξήσουν τον αριθμό αυτό εάν υπάρχει μεγαλύτερη ζήτηση για τη μεταφορά ποδηλάτων. Οι απαιτήσεις για τις θέσεις ποδηλάτων θα ισχύουν κατά την παραγγελία νέου τροχαίου υλικού ή τη σημαντική αναβάθμιση παλαιότερου τροχαίου υλικού από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι απαιτήσεις αυτές θα εφαρμοστούν 4 έτη μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού.

Οι νέοι κανόνες θα αποσαφηνίσουν και θα διευρύνουν την προστασία σε περιπτώσεις όπου οι επιβάτες χρειάζονται **αλλαγή δρομολογίου** προς τον τελικό τους προορισμό. Ο σιδηροδρομικός φορέας θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να προσπαθεί να αλλάξει το δρομολόγιο του επιβάτη, ακόμη και όταν απαιτούνται εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς.

Εάν ο φορέας δεν καταφέρει να κοινοποιήσει τις διαθέσιμες επιλογές στον επιβάτη εντός 100 λεπτών, ο επιβάτης μπορεί να χρησιμοποιήσει εναλλακτικά χερσαία δημόσια μέσα μεταφοράς με δική του πρωτοβουλία, η δε σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να του επιστρέψει τα χρήματα της δαπάνης.

Η ελάχιστη **αποζημίωση για καθυστερήσεις** παραμένει αμετάβλητη (25% του κομίστρου για καθυστέρηση 60 έως 119 λεπτών και 50% του κομίστρου για καθυστέρηση 120 λεπτών και άνω).

Μια ρήτρα **ανωτέρας βίας περί αποζημίωσης** σε περίπτωση καθυστέρησης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας θα παράσχει νομική σαφήνεια και μεγαλύτερη ισορροπία

όσον αφορά τον ανταγωνισμό με άλλους τρόπους μεταφορών, για τους οποίους υπάρχουν ήδη τέτοιες ρήτρες.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν θα υποχρεούνται να καταβάλλουν αποζημίωση για καθυστερήσεις ή ακυρώσεις σε περιστάσεις που δεν θα μπορούσαν να είχαν αποφύγει, όπως ακραίες καιρικές συνθήκες, μεγάλες φυσικές καταστροφές ή σημαντικές υγειονομικές κρίσεις, συμπεριλαμβανομένων των πανδημιών.

Οι απεργίες των σιδηροδρομικών υπαλλήλων δεν θα καλύπτονται από την εν λόγω εξαίρεση. Επιπλέον, οι υποχρεώσεις αλλαγής δρομολογίου θα ισχύουν ακόμη και σε περίπτωση ανωτέρας βίας.

Δεδομένου ότι ο κανονισμός προβλέπει **ελάχιστο επίπεδο προστασίας**, δίνεται η ελευθερία και η ενθάρρυνση στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να θεσπίζουν αυστηρότερους κανόνες για την προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών.

Ο αναθεωρημένος κανονισμός θα τεθεί σε ισχύ 20 ημέρες μετά τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ και θα τεθεί σε εφαρμογή **2 έτη** αργότερα.

Η διαδικασία

Η Επιτροπή υπέβαλε την πρόταση τον Σεπτέμβριο του 2017.

Η προσωρινή συμφωνία εγκρίθηκε σήμερα κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων (EMA) του Συμβουλίου. Η επιτροπή μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αναμένεται να ψηφίσει σύντομα επί της προσωρινής συμφωνίας.

Το συμφωνηθέν κείμενο θα υποβληθεί στη συνέχεια σε αναθεώρηση από τους γλωσσολογικούς νομικούς και θα ακολουθήσει επίσημη ψηφοφορία τόσο στο Συμβούλιο όσο και στο Κοινοβούλιο («πρώιμη δεύτερη ανάγνωση») σε μεταγενέστερη ημερομηνία.