

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

ZAŁĄCZNIK VII

CZĘSTOTLIWOŚĆ EGZAMINÓW

Minimalna częstotliwość okresowych kontroli jest następująca:

- a) znajomość języka (tylko dla osób nie będących rodzimymi użytkownikami języka) co trzy lata lub po każdej nieobecności przekraczającej okres jednego roku;
- b) znajomość infrastruktury (włącznie ze znajomością trasy i zasad eksploatacji): co trzy lata lub po każdej nieobecności przekraczającej okres jednego roku na danej trasie;
- c) znajomość taboru: co trzy lata.

P6_TA(2007)0005

Prawa i obowiązki pasażerów w międzynarodowym ruchu kolejowym *II**

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego w sprawie wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w międzynarodowym ruchu kolejowym (5892/1/2006 — C6-0311/2006 — 2004/0049(COD))

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (5892/1/2006 – C6-0311/2006) ⁽¹⁾,
- uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu ⁽²⁾ dotyczące wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2004)0143) ⁽³⁾,
- uwzględniając art. 251 ust. 2 Traktatu WE,
- uwzględniając art. 62 Regulaminu,
- uwzględniając zalecenie do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0479/2006),

1. zatwierdza wspólne stanowisko po poprawkach;
2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

⁽¹⁾ Dz.U. C 289 E z 28.11.2006, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 227 E z 21.9.2006, str. 490.

⁽³⁾ Dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym.

P6_TC2-COD(2004)0049

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 18 stycznia 2007 r. w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji,

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach wspólnej polityki transportowej istotne jest zapewnienie ochrony praw pasażerów **w ruchu kolejowym oraz** podniesienie jakości i **efektywności kolejowych** usług **pasażerskich, aby** zwiększyć udział transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu.
- (2) Komunikat Komisji: „Strategia polityki ochrony konsumentów na lata 2002-2006” ⁽⁴⁾ stawia za cel osiągnięcie wysokiego poziomu ochrony konsumentów w dziedzinie przewozów zgodnie z art. 153 ust. 2 Traktatu.
- (3) Ponieważ pasażer w ruchu kolejowym jest słabszą stroną umowy transportowej, prawa pasażera powinny podlegać ochronie.
- (4) Prawa użytkowników w ruchu kolejowym obejmują otrzymywanie informacji dotyczących połączenia zarówno przed podróżą i w jej trakcie. O ile to tylko możliwe, przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów powinni przekazywać te informacje z odpowiednim wyprzedzeniem i jak najszybciej.
- (5) Bardziej szczegółowe wymagania dotyczące przekazywania informacji o podróży zostaną określone w specyfikacjach technicznych w zakresie interoperacyjności (TSI), o których mowa w dyrektywie 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei konwencjonalnych ⁽⁵⁾.
- (6) Wzmocnienie praw pasażerów **w ruchu** kolejowym powinno opierać się na istniejącym systemie prawa międzynarodowego w tej dziedzinie zawartym w załączniku A — Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., ze zmianami zawartymi w Protokole wprowadzającym zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 3 czerwca 1999 r. (Protokół z 1999 r.). **Pożądane jest jednak rozszerzenie zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia tak, aby zapewnić ochronę nie tylko pasażerom w międzynarodowym ruchu kolejowym, ale także pasażerom w krajowym ruchu kolejowym.**
- (7) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny współpracować w celu ułatwienia transferu pasażerów **w ruchu** kolejowym pomiędzy jednym operatorem a innym poprzez zapewnienie, kiedy tylko jest to możliwe, biletów bezpośrednich.
- (8) Dostarczanie informacji i wystawianie biletów pasażerom **w ruchu** kolejowym powinno być ułatwione poprzez dostosowanie systemów komputerowych do wspólnych wymogów.
- (9) Dalsze wdrażanie systemów informacji o podróży oraz rezerwacji powinno odbywać się zgodnie z TSI.
- (10) **Z kolejowych** usług pasażerskich powinni móc korzystać wszyscy obywatele. Dlatego **osoby niepełnosprawne i** osoby o ograniczonej sprawności ruchowej spowodowanej niepełnosprawnością, wiekiem lub jakimkolwiek innym czynnikiem powinny mieć możliwość podróżowania koleją porównywalną z możliwością innych obywateli. **Osoby niepełnosprawne i** osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mają takie samo jak wszyscy inni obywatele prawo do swobodnego przemieszczania się, swobodnego wyboru i niedyskryminacji. Należy między innymi zwrócić szczególną uwagę na przekazywanie **osobom niepełnosprawnym i** osobom o ograniczonej sprawności ruchowej informacji na temat dostępności przewozów kolejowych, warunków dostępu do taboru kolejowego i wyposażenia w pociągach. W celu możliwie najlepszego przekazywania informacji o opóźnieniach pasażerom dotkniętym niepełnosprawnością sensoryczną, należy korzystać w razie potrzeby z systemów informacji wizualnej i głosowej. **Osoby niepełnosprawne i** Osoby o ograniczonej sprawności ruchowej powinny mieć możliwość zakupu biletu w pociągu bez dodatkowych opłat.

⁽¹⁾ Dz.U. C 221 z 8.9.2005, str. 8.

⁽²⁾ Dz.U. C 71 z 22.3.2005, str. 26.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 28 września 2005 r. (Dz.U. C 227 E z 21.9.2006, str. 490), wspólne stanowisko Rady z dnia 24 lipca 2006 r. (Dz.U. C 289 E z 28.11.2006, str. 1) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 stycznia 2007 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 137 z 8.6.2002, str. 2.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2004/50/WE (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 114). Wersja poprawiona w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 40.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

- (11) *Postępując zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI) dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji powinni uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, aby zapewnić, zgodnie ze wspólnotowymi zasadami zamówień publicznych, dostępność wszystkich budynków i całego taboru poprzez stopniową eliminację barier fizycznych i przeszkód funkcjonalnych przy zakupie nowych materiałów lub przeprowadzaniu prac budowlanych lub istotnych prac remontowych.*
- (12) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny być zobowiązane do ubezpieczenia się lub zawarcia równoważnych umów od odpowiedzialności wobec pasażerów za wypadki **w ruchu** kolejowym. **Należy określić minimalną kwotę** ubezpieczenia w odniesieniu do przedsiębiorstw **kolejowych**.
- (13) Wzmocnione prawa do odszkodowania i pomocy w przypadku opóźnienia, utraty połączenia lub odwołania **połączenia** powinny wpłynąć stymulująco na **rynek pasażerskich** przewozów kolejowych, z korzyścią dla pasażerów.
- (14) Pożądane jest, aby niniejsze rozporządzenie stworzyło system odszkodowań dla pasażerów w przypadku opóźnień, powiązany z odpowiedzialnością przedsiębiorstwa kolejowego, na takiej samej zasadzie jak system międzynarodowy przewidziany w konwencji COTIF, a zwłaszcza w załączniku CIV do niej, odnoszącym się do praw pasażerów.
- (15) Pożądane jest również uwolnienie ofiar wypadków i osób będących na ich utrzymaniu z krótkoterminowych trosk finansowych w okresie następującym bezpośrednio po wypadku.
- (16) W interesie pasażerów **w ruchu** kolejowym jest podejmowanie, w porozumieniu z władzami publicznymi, odpowiednich działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa osobistego na stacjach oraz w pociągach.
- (17) Pasażerowie **w ruchu** kolejowym powinni mieć możliwość złożenia skargi do każdego przedsiębiorstwa kolejowego świadczącego daną usługę lub do danego sprzedawcy biletów w zakresie praw i obowiązków ustanowionych niniejszym rozporządzeniem oraz powinni mieć prawo do otrzymania odpowiedzi w rozsądnym **terminie**.
- (18) **Treść** niniejszego rozporządzenia powinna być poddawana przeglądowi w celu dostosowania wysokości kwot do poziomu inflacji oraz dostosowania wymagań dotyczących informacji i jakości usług w świetle rozwoju rynku, jak też wpływu rozporządzenia na jakość usług.
- (19) Niniejsze rozporządzenie powinno pozostawać bez uszczerbku dla dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁽¹⁾.
- (20) Państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszenia niniejszego rozporządzenia i zapewnić, aby były one stosowane. Sankcje, które mogą obejmować wypłatę odszkodowania danej osobie, powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (21) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, to jest rozwój kolei we Wspólnocie oraz wprowadzenie praw **pasażerów**, **nie** mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa **członkowskie**, **natomiast** możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na szczeblu wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym samym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (22) Celem niniejszego rozporządzenia jest **wprowadzenie praw pasażerów w krajowym i międzynarodowym ruchu kolejowym**. **Niektóre przepisy niniejszego rozporządzenia będą wymagały poważnych działań dostosowawczych w niektórych państwach członkowskich**. Dlatego państwa członkowskie, które znajdują się w sytuacji wyjątkowej, powinny mieć możliwość udzielania czasowych zwolnień dotyczących niektórych działań przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu w zakresie ruchu krajowego na ich terytorium lub na części ich terytorium. W niektórych państwach członkowskich w umowach o świadczenie usług publicznych przewiduje się regulację dotyczącą stosownych odszkodowań, które w przypadku opóźnień należy wypłacić odpowiednim organom państwowym. Musi istnieć możliwość tymczasowego zwolnienia państw członkowskich posiadających taką regulację w swoich umowach o świadczenie usług publicznych ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia w zakresie odszkodowań za opóźnienia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

- (23) Środki niezbędne do wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽¹⁾.
- (24) *Komisja powinna w szczególności posiadać uprawnienia dotyczące przyjmowania środków o ogólnym zasięgu, przyjmowanych w celu zmiany elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia lub uzupełnienia go przez dodanie nowych innych niż istotne elementów. Środki te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5a decyzji 1999/468/WE,*

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Rozdział I

Przepisy ogólne

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy w odniesieniu do następujących kwestii:

- informacji, dostarczanych przez przedsiębiorstwa kolejowe, zawierania umów transportowych, wystawiania biletów i wdrażania komputerowego systemu informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym,
- odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i ich obowiązku ubezpieczenia od odpowiedzialności wobec pasażerów oraz za ich bagaż,
- obowiązków przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów w przypadku opóźnień,
- ochrony i pomocy zapewnianej **osobom niepełnosprawnym i** osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podróżującym koleją,
- kontroli** zagrożeń bezpieczeństwa osobistego pasażerów oraz rozpatrywania skarg, oraz
- ogólnych zasad dotyczących egzekwowania przepisów.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. **Niniejsze** rozporządzenie stosuje się na terenie całej Wspólnoty w odniesieniu do **wszystkich podróży i usług kolejowych**, wykonywanych przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych posiadających licencję wydaną zgodnie z dyrektywą Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym⁽²⁾.

Umowy o świadczenie usług publicznych muszą zapewniać co najmniej poziom ochrony przewidziany w niniejszym rozporządzeniu.

2. **Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych i usługodawców, którzy nie posiadają licencji wydanej zgodnie z dyrektywą 95/18/WE.**

3. Na okres maksymalnie **10 lat, w wyjątkowych warunkach uniemożliwiających natychmiastowe lub następujące w krótkim czasie wykonanie niniejszego rozporządzenia w związku z koniecznymi istotnymi inwestycjami i praktycznymi trudnościami podczas dokonywania niezbędnych zmian strukturalnych w połączeniach kolejowych i modernizacji taboru**, państwo członkowskie może w przejrzysty i niedyskryminujący sposób przyznać czasowe **zwolnienie ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, w szczególności przepisów art. 9, 10, 17 i 18 dla określonych połączeń lub tras.**

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

⁽²⁾ Dz.U. L 143 z 27.6.1995, str. 70. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44).

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

4. Państwa członkowskie, których umowy o świadczenie usług publicznych przewidują już przepisy dotyczące zwrotu kosztów i odszkodowania za opóźnienia, utratę połączeń oraz odwołania pociągów, mogą przyznać przedsiębiorstwom kolejowym czasowe zwolnienie ze stosowania przepisów art. 17 i 18 niniejszego rozporządzenia na okres maksymalnie 10 lat, przy czym zwolnienie ogranicza się do świadczonej usługi i określonej trasy. Zwolnienie takie jest dopuszczalne w przypadku ustaleń określających poziom ochrony praw pasażerów, który odpowiada poziomowi przewidzianemu w niniejszym rozporządzeniu.

5. Państwo członkowskie powiadamia Komisję o zwolnieniach udzielonych zgodnie z ust. 4. Komisja ustala, czy zwolnienie jest zgodne z niniejszym artykułem i czy nie jest sprzeczne z interesami Wspólnoty.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1. „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe określone w art. 2 dyrektywy 2001/14/WE⁽¹⁾ oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na transporcie kolejami towarów lub pasażerów z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi zapewniać pojazdy trakcyjne; definicja ta obejmuje również przedsiębiorstwa zajmujące się tylko zapewnianiem pojazdów trakcyjnych;
2. „przewoźnik” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe, z którym pasażer zawarł umowę przewozu lub też kilka przedsiębiorstw kolejowych, które mogą ponosić odpowiedzialność na podstawie tej umowy;
3. „przewoźnik podwykonawca” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe, które nie zawarło umowy transportowej z pasażerem, ale któremu przedsiębiorstwo kolejowe będące stroną umowy powierzyło wykonanie całości lub części przewozu kolejami;
4. „zarządzający infrastrukturą” oznacza każdy organ lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za stworzenie i utrzymanie infrastruktury kolejowej lub jej części, zgodnie z definicją „instytucji zarządzającej infrastrukturą” zawartą w art. 3 dyrektywy 91/440/EWG⁽²⁾, co może również obejmować zarządzanie systemami sterowania i bezpieczeństwa infrastruktury; funkcje zarządzającego infrastrukturą na sieci albo jej części mogą być powierzane różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;
5. „zarządca stacji” oznacza jednostkę organizacyjną w Państwie Członkowskim, której powierzono zarządzanie stacją kolejową i która może być zarządzającym infrastrukturą;
6. „operator turystyczny” oznacza innego niż przedsiębiorstwo kolejowe organizatora lub punkt sprzedaży detalicznej, w rozumieniu art. 2 pkt. 2 i 3 dyrektywy Rady 90/314/EWG⁽³⁾;
7. „sprzedawca biletów” oznacza każdego detalicznego sprzedawcę kolejowych usług transportowych, zawierającego w imieniu przedsiębiorstwa kolejowego lub na własny rachunek umowy transportowe i sprzedającego bilety;
8. „umowa transportowa” oznacza odpłatną lub nieodpłatną umowę przewozu pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym lub sprzedawcą biletów a pasażerem na wykonanie jednej lub więcej usług transportowych;
9. „rezerwacja” oznacza potwierdzenie na papierze lub w formie elektronicznej uprawniające do przewozu z zastrzeżeniem wcześniej potwierdzonych uzgodnień przewozowych w odniesieniu do danej osoby;
10. „bilet bezpośredni” oznacza bilet lub bilety będące dowodem zawarcia umowy transportowej dotyczącej wykonania następujących po sobie połączeń kolejowych obsługiwanych przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych;

⁽¹⁾ Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/49/WE.

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 344).

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (Dz.U. L 158 z 23.6.1990, str. 59).

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

11. „podróż międzynarodowa” oznacza podróż koleją między dwoma państwami członkowskimi, na podstawie jednej umowy transportowej, podczas której pasażer przekracza, pomiędzy miejscem wyjazdu a miejscem docelowym, przynajmniej jedną granicę państwa członkowskiego oraz na mocy tej samej umowy transportowej podróżuje przynajmniej jednym połączeniem międzynarodowym. Pasażer może, w zależności od miejsca wyjazdu i miejsca docelowego wymienionych w umowie transportowej, podróżować również w jednym lub też w kilku połączeniach krajowych;
12. „podróż krajowa” oznacza podróż koleją, na podstawie jednej umowy transportowej, podczas której pasażer nie przekracza granicy państwa członkowskiego;
13. „połączenie międzynarodowe” oznacza usługę pasażerskich przewozów kolejowych, która rozpoczyna się i kończy we Wspólnocie i w ramach której przekraczana jest przynajmniej jedna granica państwa członkowskiego;
14. „połączenie krajowe” oznacza pasażerską usługę kolejową, w ramach której nie jest przekraczana granica państwa członkowskiego;
15. „opóźnienie” oznacza różnicę między zaplanowanym czasem przyjazdu pasażera zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy a rzeczywistym lub spodziewanym czasem jego przyjazdu;
16. **„bilet okresowy” oznacza umowę przewozu, która pozwala posiadaczowi regularnie podróżować przez określony czas na określonej trasie;**
- 17) „komputerowy system informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym (KSIRTK)” oznacza skomputeryzowany system zawierający informacje o połączeniach kolejowych oferowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe; informacje zgromadzone w KSIRTK w odniesieniu do pasażerskich usług kolejowych obejmują informacje dotyczące:
 - a) rozkładów jazdy połączeń pasażerskich;
 - b) dostępności miejsc w połączeniach pasażerskich;
 - c) opłat i warunków specjalnych;
 - d) dostępności pociągów dla **osób niepełnosprawnych** i osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
 - e) urządzeń do dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów lub biletów bezpośrednich w zakresie, w jakim część lub wszystkie te urządzenia są udostępniane użytkownikom;
- 18) 18. **„osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej”** oznacza każdą osobę, której możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiegokolwiek niesprawności fizycznej (zmysłowej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), upośledzenia lub niesprawności umysłowej, lub każdej innej przyczyny niepełnosprawności, lub wieku, i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do szczególnych potrzeb takiej osoby;
- 19) 19. „ogólne warunki przewozu” oznaczają warunki przewoźnika w postaci ogólnych warunków umów lub taryf prawnie obowiązujących w każdym państwie członkowskim, które z chwilą zawarcia umowy o przewóz stają się jej integralną częścią;
- 20) 20. „pojazd” oznacza pojazd silnikowy lub przyczepę przewożoną przy okazji przewozu pasażerów.

Rozdział II

Umowa transportowa, informacje oraz bilety

Artykuł 4

Umowa transportowa

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału, zawieranie i sposób realizacji umowy o **transport osób i ich bagażu, wózków dziecięcych, wózków inwalidzkich, rowerów i sprzętu sportowego** oraz dostarczanie informacji i wystawianie biletów podlegają przepisom tytułu II oraz tytułu III załącznika I.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

Artykuł 5

Przewóz wózków dziecięcych, wózków inwalidzkich, rowerów i sprzętu sportowego

We wszystkich pociągach, w tym w pociągach międzynarodowych i pociągach dużych prędkości, zapewnia się pasażerom, ewentualnie za stosowną opłatą, dostęp do specjalnie wyznaczonych pomieszczeń umożliwiających przewóz wózków dziecięcych, wózków inwalidzkich, rowerów i sprzętu sportowego.

Artykuł 6

Wykluczenie wyłączeń i ograniczeń

1. Zobowiązania wobec pasażerów wynikające z niniejszego rozporządzenia nie podlegają ograniczeniu lub wyłączeniu, zwłaszcza na mocy klauzuli derogacyjnej lub ograniczającej zawartej w umowie transportowej.
2. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą oferować pasażerom warunki umowne, które są korzystniejsze od określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 7

Obowiązek dostarczania informacji dotyczących zaprzestania obsługi połączeń **kolejowych**

Przedsiębiorstwa kolejowe przed dokonaniem tego podają do wiadomości publicznej przy wykorzystaniu odpowiednich środków decyzje o zaprzestaniu obsługi połączeń **kolejowych** przed ich wejściem w życie.

Artykuł 8

Informacje dotyczące podróży

1. Bez uszczerbku dla art. 10, przedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów w imieniu jednego lub kilku przedsiębiorstw kolejowych, udzielają pasażerowi na jego żądanie przynajmniej informacji wymienionych w załączniku II, część I, w odniesieniu do **podróży objętych** umowami transportowymi oferowanymi przez dane przedsiębiorstwo kolejowe. Sprzedawcy biletów, którzy oferują umowy transportowe we własnym imieniu, oraz operatorzy turystyczni, dostarczają tych informacji, jeżeli są one dostępne.
2. Przedsiębiorstwa kolejowe dostarczają pasażerowi w trakcie **podróży przynajmniej** informacji wymienionych w załączniku II, część II.
3. Informacje wymienione w ust.1 i 2, **w tym dotyczące elektronicznych systemów sprzedaży**, dostarczane są w **dostępnej i zrozumiałej** formie. **Szczególną uwagę poświęca się w tym zakresie potrzebom osób z upośledzeniem słuchu i/lub wzroku.**

Artykuł 9

Dostępność biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji

1. Przedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów oferują, tam gdzie jest to możliwe, bilety oraz bilety bezpośrednio i rezerwacje.
2. Bez uszczerbku dla ust. 4, przedsiębiorstwa kolejowe dystrybuują wśród pasażerów bilety za pośrednictwem przynajmniej jednego z następujących sposobów sprzedaży:
 - a) w kasach biletowych lub w automatach biletowych;
 - b) za pośrednictwem telefonu/Internetu lub jakichkolwiek innych, powszechnie dostępnych technologii informacyjnych;
 - c) w pociągach.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

3. Bez uszczerbku dla ust. 4 i 5 przedsiębiorstwa kolejowe w ramach umów o świadczenie usług publicznych rozprowadzają bilety w przynajmniej jeden z następujących sposobów:

- a) w kasach biletowych lub w automatach biletowych;
- b) w pociągach.

4. Przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają możliwość nabycia w pociągu biletów na dane połączenie, chyba że możliwość taka jest ograniczona albo wyłączona ze względów bezpieczeństwa lub zwalczania nadużyć, z powodu obowiązku wcześniejszej rezerwacji lub z uzasadnionych względów handlowych.

5. Jeżeli na stacji początkowej nie ma kasy ani automatu biletowego, pasażerowie muszą zostać poinformowani na stacji o:

- a) możliwości i sposobie dokonania zakupu biletu telefonicznie, za pośrednictwem Internetu lub w pociągu;
- b) najbliższej stacji kolejowej lub miejscu, w którym znajdują się kasy i/lub automaty biletowe.

Artykuł 10

Informacje dotyczące podróży oraz systemy rezerwacji

1. W celu dostarczania informacji oraz wystawiania biletów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów korzystają z systemu KSIRTK, który ma zostać utworzony przy zastosowaniu procedur, o których mowa w niniejszym artykule.
2. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI), o których mowa w dyrektywie 2001/16/WE.
3. Komisja, na wniosek Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA), przyjmuje w terminie do ...⁽¹⁾ podsystem TSI dotyczący aplikacji telematycznych dla usług pasażerskich. TSI umożliwiają dostarczanie informacji wymienionych w załączniku II oraz wystawianie biletów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
4. Przedsiębiorstwa kolejowe dostosowują swoje KSIRTK do wymagań określonych w TSI, zgodnie z planem rozmieszczenia, określonym w tym TSI.
5. Z zastrzeżeniem przepisów dyrektywy 95/46/WE, żadne przedsiębiorstwo kolejowe ani sprzedawca biletów nie ujawnia innym przedsiębiorstwom kolejowym lub sprzedawcom biletów informacji dotyczących osób odnoszących się do poszczególnych rezerwacji.

Rozdział III

Odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych za pasażerów oraz ich bagaż

Artykuł 11

Odpowiedzialność wobec pasażerów i za bagaż

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału, odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego wobec pasażerów oraz za ich bagaż regulowana jest przepisami rozdziałów I, III i IV tytułu IV oraz tytułu VI i tytułu VII załącznika I.

⁽¹⁾ Rok od daty przyjęcia niniejszego rozporządzenia.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

Artykuł 12

Ubezpieczenie

1. Obowiązek określony w art. 9 dyrektywy 95/18/WE w zakresie dotyczącym odpowiedzialności wobec pasażerów należy rozumieć jako wymóg posiadania odpowiedniego ubezpieczenia przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przedstawienia przez nie równoważnego zabezpieczenia w zakresie jego odpowiedzialności wynikającej z niniejszego rozporządzenia.
2. **Minimalna kwota** ubezpieczenia przedsiębiorstw kolejowych **wynosi XXX EUR.**

Artykuł 13

Odszkodowanie w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera

Odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego za szkody zaistniałe w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera nie podlega żadnym ograniczeniom finansowym.

Artykuł 14

Zaliczki

1. **Zgodnie z w art. 56 ust. 1 załącznika I** w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera przedsiębiorstwo kolejowe niezwłocznie, a w każdym razie nie później niż piętnaście dni od ustalenia tożsamości osoby fizycznej uprawnionej do odszkodowania, wypłaca zaliczkę w wysokości niezbędnej do zaspokojenia bieżących potrzeb finansowych, proporcjonalnie do odniesionej szkody.
2. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 1, zaliczka w razie śmierci nie może być niższa niż 21 000 EUR na pasażera.
3. Zaliczka nie stanowi uznania odpowiedzialności i może być potrącona z kolejnych kwot wypłacanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, ale nie podlega zwrotowi — za wyjątkiem przypadków, gdy szkoda powstała na skutek zaniedbania ze strony pasażera lub z jego winy albo gdy osoba, która otrzymała zaliczkę nie była uprawniona do odszkodowania.

Artykuł 15

Kwestionowanie odpowiedzialności

Nawet jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe kwestionuje swoją odpowiedzialność za uszkodzenia ciała doznane przez przewożonego przez siebie pasażera, pozostaje ono jedynym interlokutorem pasażera oraz jedynym podmiotem, od którego pasażer może domagać się odszkodowania, niezależnie od roszczenia zwrotnego z tytułu odpowiedzialności, z jakim przedsiębiorstwo kolejowe może występować przeciwko osobom trzecim.

Rozdział IV

Opóźnienia, utrata połączeń oraz odwołania pociągów

Artykuł 16

Odpowiedzialność za opóźnienie, utratę połączeń i odwołanie pociągu

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału, odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego za opóźnienia, utratę połączeń oraz odwołania pociągów regulowana jest postanowieniami tytułu IV rozdział II załącznika I. **Art. 32 ust. 2 załącznika I stosuje się również do art. 17 i 18 niniejszego rozporządzenia.**

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

Artykuł 17

Zwrot kosztów biletu oraz zmiana trasy

W przypadku, gdy istnieją uzasadnione powody, aby przypuszczać, że opóźnienie przyjazdu do miejsca przeznaczenia przekroczy 60 minut w stosunku do umowy transportowej, pasażer otrzymuje natychmiast wybór pomiędzy:

- a) zwrotem pełnego kosztu biletu na warunkach, na jakich został opłacony, za część lub części niezrealizowanej podróży oraz za część lub części już zrealizowane, jeżeli taka podróż międzynarodowa jest już bezcelowa w kontekście pierwotnego planu podróży, wraz z zapewnieniem w odpowiednich przypadkach połączenia powrotnego do miejsca wyjazdu w najbliższym dostępnym terminie. Zwrot jest dokonywany na takich samych warunkach jak wypłata odszkodowania, o którym mowa w art. 18; albo
- b) kontynuacją lub zmianą trasy podróży, przy porównywalnych warunkach przewozu, do miejsca docelowego w najbliższym dostępnym terminie; albo
- c) kontynuacją lub zmianą trasy podróży, przy porównywalnych warunkach przewozu, do miejsca docelowego w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera.

Artykuł 18

Odszkodowanie

1. Nie tracąc prawa do przewozu, pasażer może zażądać od przedsiębiorstwa kolejowego odszkodowania za opóźnienie, w przypadku opóźnienia **pomiędzy podanym na bilecie miejscem wyjazdu i miejscem docelowym**, za które nie otrzymał on zwrotu kosztów biletu zgodnie z art. 17. Minimalna kwota odszkodowania wynosi:

- a) 25 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od 60 do 119 minut;
- b) 50 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej.

Pasażerowie, którzy posiadają kolejowy bilet okresowy i którzy napotykają na powtarzające się opóźnienia lub odwołania połączeń w okresie jego ważności, mogą domagać się odszkodowania. Odszkodowanie może przybrać formę obniżki ceny przy zakupie nowego biletu okresowego lub przedłużenia okresu ważności aktualnego biletu okresowego.

Przedsiębiorstwa kolejowe określają z góry – po dogłębnych konsultacjach z przedstawicielami użytkowników lub z właściwymi organami w ramach umów o świadczenie usług publicznych – kryteria punktualności i niezawodności w odniesieniu do rzeczonych usług, które stosuje się do celów realizacji niniejszego ustępu.

Określają one również odpowiednie przepisy wykonawcze, które w szczególności mają na celu udowodnienie, że posiadacz biletu okresowego na podróże kolejowe rzeczywiście korzystał z opóźnionych połączeń.

Gdy umowa transportowa dotyczy podróży w obie strony, odszkodowanie za opóźnienie w podróży docelowej lub powrotnej obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za bilet. W analogiczny sposób cena biletu na opóźnione połączenie odbywane na podstawie każdej innej formy umowy transportowej, która pozwala na podróż na kilku kolejnych odcinkach trasy, obliczana jest proporcjonalnie do pełnej ceny biletu.

Odszkodowanie za opóźnienie oblicza się zawsze w stosunku do ceny, jaką pasażer faktycznie zapłacił za opóźnioną usługę. W przypadku umowy przewozowej, takiej jak bilet upoważniający posiadacza do wielokrotnego przejazdu, odszkodowanie oblicza się w stosunku do ceny pojedynczego przejazdu.

Przy obliczaniu czasu opóźnienia nie uwzględnia się opóźnień, co do których przedsiębiorstwo kolejowe może udowodnić, że zdarzyły się poza terytorium **Wspólnoty**.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

2. Wypłata odszkodowania następuje w ciągu **jednego miesiąca** od złożenia wniosku o odszkodowanie. Odszkodowanie może zostać wypłacone w postaci kuponów lub innych usług, jeżeli ich warunki są elastyczne (szczególnie w odniesieniu do okresu ważności oraz miejsca docelowego). Odszkodowanie jest wypłacane w formie pieniężnej na wniosek **pasażera**.
3. Kwota zwrotu ceny biletu nie jest pomniejszana o finansowe koszty transakcji, takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub znaczki. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą wprowadzić próg minimalny, poniżej którego odszkodowanie nie będzie wypłacane. Wysokość progu nie przekracza 4 EUR.
4. Pasażerowi nie przysługuje prawo do odszkodowania, jeżeli został poinformowany o opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli opóźnienie w wyniku kontynuacji podróży innym połączeniem lub poprzez zmianę trasy jest krótsze niż 60 minut.

Artykuł 19

Pomoc

1. W przypadku opóźnienia przyjazdu lub odjazdu, pasażerowie są informowani o sytuacji i o spodziewanym czasie odjazdu oraz przyjazdu przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przez zarządcę stacji niezwłocznie po pojawieniu się takiej informacji.
2. W przypadku opóźnienia, o którym mowa w ust. 1, o ponad 60 minut pasażerom oferuje się także nieodpłatnie:
 - a) posiłki i napoje odpowiednio do czasu oczekiwania, jeżeli są one dostępne w pociągu lub na stacji **lub mogą zostać dostarczone**;
 - b) o ile jest to fizycznie możliwe, zakwaterowanie w hotelu lub innym miejscu oraz transport pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania w przypadkach konieczności pobytu przez jedną lub kilka nocy albo jeżeli niezbędny jest pobyt dodatkowy;
 - c) o ile jest to fizycznie możliwe, transport z pociągu do stacji kolejowej, do miejsca odjazdu zastępczego środka transportu lub do miejsca przeznaczenia, jeżeli pociąg został unieruchomiony na trasie.
3. Jeżeli kolejowe **połączenie nie** może być dalej wykonywane, przedsiębiorstwo kolejowe organizuje jak najszybciej zastępczy transport pasażerów.
4. Na żądanie pasażera przedsiębiorstwa kolejowe zaświadcza na bilecie, zależnie od sytuacji, że połączenie kolejowe uległo opóźnieniu, że opóźnienie doprowadziło do utraty połączenia albo że połączenie zostało odwołane.
5. Stosując ust. 1, 2 i 3 prowadzące obsługę przedsiębiorstwo kolejowe zwraca szczególną uwagę na potrzeby **osób niepełnosprawnych i** osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób im towarzyszących.

Rozdział V

Osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej

Artykuł 20

Prawo do przewozu

1. **Niezależnie od zasad dostępu, o których mowa w ust. 2 i 3, przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny nie mogą odmówić przyjęcia rezerwacji lub wystawienia biletu z powodu ograniczonej sprawności ruchowej pasażera. Osobom o ograniczonej sprawności ruchowej rezerwacje oraz bilety oferowane są bez dodatkowych kosztów.**

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

2. **Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji, przy aktywnym udziale przedstawicieli organizacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, a w szczególności organizacji osób niepełnosprawnych, ustanawiają** niedyskryminujące zasady dotyczące dostępu w odniesieniu do przewozu **osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej**, w celu spełnienia obowiązujących, prawnie ustalonych wymogów **bezpieczeństwa**.

3. **Przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny mogą odmówić przyjęcia rezerwacji lub wystawienia biletu osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej albo zażądać, aby osobie tej towarzyszyła inna osoba, tylko w przypadku, gdy jest to absolutnie konieczne w celu zapewnienia zgodności z zasadami dostępu, o których mowa w ust. 2.**

Artykuł 21

Informacja dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej

1. **Na żądanie**, przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny **udzielają osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej informacji o dostępności przewozów kolejowych oraz o warunkach dostępu do taboru kolejowego zgodnie z zasadami dostępu w rozumieniu art. 20 ust. 2 i informują osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej o wyposażeniu pociągów.**

2. **W przypadku**, gdy przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny korzysta ze zwolnienia na mocy **art. 20 ust. 3**, na żądanie informuje ono daną **osobę niepełnosprawną** i osobę o ograniczonej sprawności ruchowej w formie pisemnej o powodach swojego postępowania w ciągu pięciu dni roboczych od odmowy dokonania rezerwacji lub wystawienia biletu albo postawienia warunku zabrania osoby towarzyszącej.

Artykuł 22

Dostępność

1. **Przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji zapewniają dostępność stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.**

2. **W przypadku niedostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, przedsiębiorstwo kolejowe i/lub zarządca stacji zapewniają:**

- a) **dostępność stacji, peronów i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej po przeprowadzeniu gruntownej renowacji;**
- b) **dostępność nowo nabywanego taboru kolejowego dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.**

Artykuł 23

Pomoc na stacjach kolejowych

1. **Osobom niepełnosprawnym lub osobom o ograniczonej sprawności ruchowej**, które odjeżdżają ze stacji kolejowej, na której obecny jest personel, przejeżdżają przez nią lub przyjeżdżają na nią, zarządca stacji zapewnia nieodpłatnie pomoc w taki sposób, aby osoby te były w stanie wsiąść do odjeżdżającego **pociągu lub** wysiąść z pociągu przyjeżdżającego, na przejazd którym zakupiły bilet, bez uszczerbku dla zasad dostępu, o których mowa w art. 20 ust. 2. **W sytuacji, gdy osoby o ograniczonej sprawności ruchowej odjeżdżają ze stacji kolejowej, na której nie jest obecny personel, przejeżdżają przez nią lub przyjeżdżają na nią, przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji podejmują wszelkie stosowne działania, aby zapewnić taką pomoc lub rozwiązanie bądź udogodnienia alternatywne, które zagwarantują równoważny lub wyższy poziom dostępności umożliwiający podróżowanie tym.**

2. Państwa członkowskie mogą przewidzieć odstępstwo od ust. 1 w przypadku osób podróżujących połączeniami na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej zgodnie z obowiązującym prawem wspólnotowym pod warunkiem, że właściwe organy zapewnią alternatywne środki lub ustalenia gwarantujące równoważny lub wyższy poziom dostępu do usług transportowych.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

3. *Na stacjach, na których nie jest obecny personel, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji zapewniają osobom niepełnosprawnym lub osobom o ograniczonej sprawności ruchowej bezpośredni dostęp do łatwo osiągalnych informacji dotyczących najbliższej stacji, na której jest obecny personel, oraz do najłatwiej dostępnych form pomocy zarówno na terenie stacji, jak i poza nią.*

4. *Dla celów niniejszego artykułu osoba podróżująca z małymi dziećmi jest również uznawana za osobę o ograniczonej sprawności ruchowej.*

Artykuł 24

Pomoc w pociągu

Bez uszczerbku dla zasad dostępu, o których mowa w art. 20 ust. 2, przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia **osobom niepełnosprawnej i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej** nieodpłatną pomoc w pociągu oraz podczas wsiadania i wsiadania.

Do celów niniejszego artykułu pomoc w pociągu oznacza **wszelkie stosowne działania podjęte w celu udzielenia pomocy osobie niepełnosprawnej lub** osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, aby umożliwić jej dostęp do takich samych usług w pociągu jak pozostałym pasażerom. **Jeżeli** poziom niepełnosprawności lub ograniczonej sprawności ruchowej utrudnia powyższej osobie samodzielne i bezpieczne korzystanie z takich usług. **W sytuacji, gdy w pociągu nie ma towarzyszącego personelu, przedsiębiorstwa kolejowe mogą zapewnić alternatywne rozwiązania bądź udogodnienia służące zapewnieniu tej pomocy.**

Artykuł 25

Warunki udzielania pomocy

Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni współpracują ze sobą w celu udzielania pomocy **osobom niepełnosprawnym i** osobom o ograniczonej sprawności ruchowej zgodnie z art. 23 i 24 oraz zgodnie z poniższymi literami:

- a) pomoc zapewniana jest pod warunkiem, że przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę stacji, sprzedawcę biletów lub operatora turystycznego powiadomiono o potrzebie udzielenia pomocy danej osobie przynajmniej na 48 godzin zanim taka pomoc będzie potrzebna. Jeżeli bilet pozwala na odbycie kilku podróży, wystarczy jedno powiadomienie pod warunkiem, że przekazana zostanie wystarczająca informacja na temat terminu kolejnych przewozów;
- b) przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów oraz operatorzy turystyczni podejmują wszystkie działania konieczne dla przyjęcia powiadomień;
- c) jeżeli nie dokonano powiadomienia zgodnie z lit. a), przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji podejmują wszelkie stosowne wysiłki dla zapewnienia pomocy w taki sposób, by **osoba niepełnosprawna i/ lub** osoba o ograniczonej sprawności ruchowej mogła odbyć podróż.
- d) Bez uszczerbku dla uprawnień innych podmiotów w odniesieniu do obszarów poza terenem stacji, **właściciel stacji lub osoba przez niego upoważniona** wyznacza punkty w granicach stacji kolejowej i poza nią, w których **osoby niepełnosprawne i** osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogą zgłaszać swoje przybycie na stację oraz w razie potrzeby poprosić o pomoc.
- e) Pomoc udzielana jest pod warunkiem, że dana osoba pojawi się w wyznaczonym punkcie **nie później niż 30 minut przed**:
 - **ogłoszoną** godziną odjazdu,
 - **terminem, kiedy pozostali podróżni proszeni są o zgłoszenie się.**

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

Artykuł 26

Odszkodowanie za sprzęt osób o ograniczonej sprawności ruchowej

Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedzialne jest za całkowitą lub częściową utratę albo uszkodzenie sprzętu **osób niepełnosprawnych lub** osób o ograniczonej sprawności ruchowej służącego im do poruszania się lub innego specjalistycznego sprzętu używanego przez takie osoby, **przedsiębiorstwo to zobowiązane jest wypłacić takiemu pasażerowi odszkodowanie proporcjonalne do poniesionej straty.**

Rozdział VI

Bezpieczeństwo, skargi oraz jakość usług

Artykuł 27

Osobiste bezpieczeństwo pasażerów

W porozumieniu z organami publicznymi przedsiębiorstwa kolejowe, zarządzający infrastrukturą i zarządcy stacji podejmują, każdy w ramach swojego zakresu odpowiedzialności, odpowiednie środki w celu zapewnienia osobistego bezpieczeństwa pasażerów na stacjach kolejowych i w pociągach oraz w celu kontroli ryzyka i dostosowują je do poziomu bezpieczeństwa określonego przez władze publiczne. Podmioty te współpracują ze sobą oraz wymieniają informacje dotyczące najlepszych praktyk w zakresie zapobiegania działaniom, które prawdopodobnie pogorszą poziom bezpieczeństwa.

Artykuł 28

Skargi

1. Przedsiębiorstwa kolejowe, we współpracy ze sprzedawcami biletów, ustanawiają mechanizm rozpatrywania skarg w zakresie praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem. Podają one do ogólnej wiadomości pasażerów informacje kontaktowe oraz powiadamia o swoim języku lub językach roboczych.
2. Pasażerowie mogą złożyć skargę do któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego świadczącego daną usługę lub do odpowiedniego sprzedawcy biletów. W ciągu **jednego miesiąca** adresat skargi udziela odpowiedzi, wraz z uzasadnieniem lub też w usprawiedliwionych przypadkach informuje pasażera o terminie, krótszym niż trzy miesiące od daty złożenia skargi, w jakim można się na nią spodziewać.
3. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje w sprawozdaniu rocznym, o którym mowa w *art. 29 ust. 3*, informację o liczbie i rodzaju otrzymanych i rozpatrzonych skarg, a także o czasie udzielenia odpowiedzi i ewentualnych podjętych działaniach mających na celu poprawę sytuacji.

Artykuł 29

Sprawozdanie dotyczące jakości

1. Przedsiębiorstwa kolejowe określają normy jakości obsługi w połączeniach międzynarodowych i wdrażają system zarządzania jakością, aby utrzymać wysoki poziom tych usług.
2. Przedsiębiorstwa kolejowe monitorują swoje wyniki w zakresie realizacji norm jakości obsługi. Przedsiębiorstwa kolejowe publikują każdego roku sprawozdanie na temat realizacji swoich norm jakości razem ze sprawozdaniem rocznym. Wyniki te są również publikowane na stronach internetowych przedsiębiorstw kolejowych.
3. **Przedsiębiorstwa kolejowe publikują wraz ze sprawozdaniem rocznym coroczne sprawozdanie dotyczące ich wyników związanych z jakością usług. Wyniki te publikowane również są na stronach internetowych przedsiębiorstw kolejowych, na stronach internetowych właściwych organów oraz na stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej, gdzie są przedstawione w przejrzysty sposób, co umożliwia porównanie wyników osiągniętych przez poszczególne przedsiębiorstwa kolejowe.**

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

Artykuł 30**Roszczenie zwrotne**

Przedsiębiorstwo kolejowe ma prawo dochodzić od zarządzającego infrastrukturą odszkodowania, jakie wypłaciło ono pasażerom. Taka odpowiedzialność zarządzającego infrastrukturą pozostaje bez uszczerbku dla stosowania planu wykonania określonego w art. 11 dyrektywy 2001/14/WE. Odszkodowanie, o którym mowa w rozdziale IV niniejszego rozporządzenia, jest proporcjonalne do ceny trasy pociągu, jeżeli plan wykonania nie przewiduje żadnego systemu odszkodowań.

Rozdział VII**Informacja i egzekwowanie przepisów****Artykuł 31****Informacja dla pasażerów na temat przysługujących im praw**

- 1. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji i operatorzy turystyczni informują pasażerów o ich prawach i obowiązkach wynikających z niniejszego rozporządzenia. W tym celu Komisja udostępni przedsiębiorstwom kolejowym, zarządcom stacji i operatorom turystycznym streszczenie przepisów niniejszego rozporządzenia w języku zrozumiałym dla pasażerów.*
- 2. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji zapewniają odpowiednie informowanie pasażerów – na stacjach i w pociągu – o danych umożliwiających kontakt z organem wyznaczonym przez państwa członkowskie zgodnie z art. 32.*

Artykuł 32**Egzekwowanie przepisów**

- 1. Każde państwo członkowskie wyznacza organ lub organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia. Każdy z tych organów podejmuje kroki niezbędne do zapewnienia przestrzegania praw pasażerów.*

Każdy z tych organów jest niezależny organizacyjnie w zakresie decyzji dotyczących finansowania i w zakresie struktury prawnej i procesu decyzyjnego od zarządzającego infrastrukturą, organu pobierającego opłaty, organu przydzielającego zdolność przepustową lub przedsiębiorstwa kolejowego.

Państwa członkowskie informują Komisję o organie lub organach wyznaczonych zgodnie z niniejszym ustępem oraz o ich zakresach odpowiedzialności.

- 2. Każdy pasażer może składać skargi w sprawie naruszenia niniejszego rozporządzenia do odpowiedniego organu wyznaczonego zgodnie z ust. 1 lub do innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie.*

Artykuł 33**Współpraca między organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów**

Organy, o których mowa w art. 32, odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, wymieniają między sobą informacje dotyczące swojej pracy, zasad podejmowania decyzji oraz praktyki w tym zakresie w celu koordynowania swoich zasad podejmowania decyzji na terytorium Wspólnoty. Komisja udziela im pomocy w wykonywaniu tego zadania.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

Rozdział VIII

Postanowienia końcowe

Artykuł 34

Sankcje

Państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadkach naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie niezbędne działania, aby zapewnić ich stosowanie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie zawiadamiają Komisję o tych przepisach i działaniach do ... (*) i niezwłocznie zgłaszają wszelkie późniejsze ich zmiany.

Artykuł 35

Załącznik

Załączniki są zmieniane zgodnie z procedurą *regulacyjną połączoną z kontrolą*, o której mowa w art. 37 ust. 2.

Artykuł 36

Przepisy zmieniające

1. Środki konieczne do wdrożenia art. 2, 10 i 12 przyjmuje się zgodnie z procedurą *regulacyjną połączoną z kontrolą*, o której mowa w art. 37 ust. 2.
2. Kwoty, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, inne niż określone w załączniku I, są zmieniane w zależności od inflacji zgodnie z procedurą *regulacyjną połączoną z kontrolą* o której mowa w art. 37 ust. 2.

Artykuł 37

Procedura komitetu

1. Komisja wspomagana jest przez komitet powołany na mocy art. 11a dyrektywy 91/440/EWG.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się **art. 5a ust. 1-4 i art. 7** decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej **decyzji**.

Artykuł 38

Sprawozdanie

Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wdrożenia i skutków niniejszego rozporządzenia do ... (**), szczególnie w odniesieniu do poziomów jakości obsługi.

Sprawozdanie jest opracowywane na podstawie informacji dostarczanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz z art. 10b dyrektywy 91/440/EWG. W razie potrzeby sprawozdaniu będą towarzyszyć odpowiednie wnioski.

(*) Sześć miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

(**) Trzy lata od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Czwartek, 18 stycznia 2007 r.

Artykuł 39

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie 18 miesięcy po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAAŁĄCZNIK I

WYCIĄG Z UMOWY MIĘDZYNARODOWEGO PRZEWOZU OSÓB KOLEJAMI (CIV)

ZAAŁĄCZNIK A

DO KONWENCJI O MIĘDZYNARODOWYM PRZEWOZIE KOLEJAMI (COTIF) Z DNIA 9 MAJA 1980 R.
ZMIENIONEJ PROTOKOŁEM WPROWADZAJĄCYM ZMIANY DO KONWENCJI O MIĘDZYNARODOWYM
PRZEWOZIE KOLEJAMI Z DNIA 3 CZERWCA 1999 R.

TYTUŁ II

ZAWARCIE I WYKONANIE UMOWY PRZEWOZU

Artykuł 6

Umowa przewozu

1. Przez zawarcie umowy przewozu przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia podróżnego oraz, odpowiednio jego bagażu i pojazdów do miejsca przeznaczenia i do wydania bagażu i pojazdów w miejscu przeznaczenia.
2. Umowę przewozu potwierdza się jednym lub kilkoma biletami na przewóz wydawanymi podróżnemu. Jednak brak biletu, nieprawidłowości lub utrata biletu nie powodują nieważności umowy przewozu, która nie naruszając postanowień artykułu 9, podlega postanowieniom przepisów ujednoczonych.
3. Z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego, bilet jest miarodajnym dowodem zawarcia oraz treści umowy przewozu.

Artykuł 7

Bilet

1. Ogólne warunki przewozu określają formę i treść biletu oraz języki i czcionki, które należy zastosować przy ich druku i wypełnianiu biletu.