

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

STANOWISKO PRZYJĘTE PRZEZ RADĘ (UE) NR 4/2010 W PIERWSZYM CZYTANIU

w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004

Przyjęte przez Radę w dniu 11 marca 2010 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/C 122 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

w pełni uwzględniać ogólne wymogi ochrony konsumentów.

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

- (2) Ponieważ pasażerowie autobusów lub autokarów są słabszą stroną umowy transportowej, wszystkim pasażerom należy zapewnić minimalny poziom ochrony.

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

- (3) Działania Unii zmierzające do poprawy praw pasażerów w sektorze transportu autobusowego i autokarowego powinny uwzględniać specyfikę tego sektora, zdominowanego przez małe i średnie przedsiębiorstwa.

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

- (4) Biorąc pod uwagę specyfikę szczególnych usług regularnych i działalności transportowej prowadzonej na potrzeby własne, te typy transportu powinny zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. Szczególne usługi regularne powinny obejmować wyspecjalizowane usługi przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, przewóz pracowników na trasie między miejscem zamieszkania a miejscem pracy, przewóz uczniów i studentów do instytucji edukacyjnej i z powrotem.

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działanie Unii w dziedzinie transportu autobusowego i autokarowego powinno zmierzać, między innymi, do zapewnienia pasażerom wysokiego poziomu ochrony, porównywalnego z innymi rodzajami transportu i dostępnego wszędzie, gdzie podróżują. Ponadto należy

- (5) Biorąc pod uwagę specyfikę regularnych usług miejskich, podmiejskich i regionalnych, państwa członkowskie powinny mieć prawo do wyłączenia tych typów transportu ze stosowania znacznej części niniejszego rozporządzenia. Aby zdefiniować regularne usługi miejskie, podmiejskie i regionalne, państwa członkowskie powinny uwzględnić takie kryteria, jak odległość, częstotliwość usług, liczba zaplanowanych przystanków, rodzaj używanych autobusów lub autokarów, system biletowy, fluktuacje liczby pasażerów w godzinach szczytu i poza godzinami szczytu, oznaczenia autobusów i rozkłady jazdy.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 16 lipca 2009 r. (Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 99).

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i stanowisko Rady z dnia 11 marca 2010 r. Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

- (6) Pasażerowie i, jako minimum, osoby, do których utrzymania pasażer był lub byłby prawnie zobowiązany, powinny zostać objęte odpowiednią ochroną w razie wypadków związanych ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru przy uwzględnieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności ⁽¹⁾.
- (7) Przy wyborze krajowego prawa właściwego dla odszkodowania w związku ze śmiercią lub odniesieniem obrażeń, jak również utratą lub uszkodzeniem bagażu w związku z wypadkami związanymi ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru należy uwzględnić rozporządzenie (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) ⁽²⁾ oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I) ⁽³⁾.
- (8) Oprócz odszkodowania – zgodnie z krajowym prawem właściwym – w przypadku śmierci lub odniesienia obrażeń lub utraty lub uszkodzenia bagażu w związku z wypadkami związanymi ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru pasażerowie powinni być uprawnieni do uzyskania pomocy w odniesieniu do ich natychmiastowych praktycznych potrzeb w wyniku wypadku. Pomoc ta mogłaby objąć pierwszą pomoc, zakwaterowanie, żywność, ubiór i transport.
- (9) Usługi świadczone pasażerom autobusów i autokarów powinny przynosić korzyści obywatelom w ogólności. W związku z tym osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, spowodowanej niepełnosprawnością, wiekiem lub jakimkolwiek innym czynnikiem, powinny mieć możliwość korzystania z usług transportu autobusowego i autokarowego porównywalną z możliwością, jaką mają pozostali obywatele. Osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mają takie same jak wszyscy inni obywatele prawa do swobodnego przemieszczania się, do wolności wyboru oraz do niedyskryminacji.
- (10) W świetle art. 9 Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej możliwości podróżowania autobusem lub autokarem porównywalnych z możliwościami, jakie mają pozostali obywatele, należy ustalić zasady niedyskryminacji i pomocy podczas podróży. Osoby te powinny mieć zatem dostęp do przewozu i nie należy odmawiać im transportu ze względu na ich niepełnosprawność lub ograniczenie ruchowe, z wyjątkiem przypadków uzasadnionych względami bezpieczeństwa lub konstrukcją pojazdów lub infrastrukturą. W ramach odpowiedniego ustawodawstwa dotyczącego ochrony pracowników osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej powinny mieć prawo do pomocy w terminalach i na pokładzie pojazdów. Ze względu na włączenie społeczne osoby takie powinny otrzymywać pomoc bezpłatnie. Przewoźnicy powinni ustanowić warunki dostępu, najlepiej przy użyciu europejskiego systemu normalizacji.
- (11) Decydując o budowie nowych terminali oraz w związku z poważnymi remontami, podmioty zarządzające terminalami powinny w miarę możliwości brać pod uwagę potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. W każdym razie podmioty zarządzające terminalami powinny wyznaczyć punkty, w których osoby takie mogą zgłosić przybycie i potrzebę pomocy.
- (12) Aby odpowiedzieć na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, należy odpowiednio wyszkolić personel. Z myślą o ułatwieniu wzajemnego uznawania krajowych kwalifikacji kierowców można wprowadzić szkolenie uświadamiające na temat niepełnosprawności w ramach wstępnej kwalifikacji lub okresowego szkolenia, o których mowa w dyrektywie 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób ⁽⁴⁾. Aby zapewnić spójność między wprowadzeniem wymogów dotyczących szkolenia a terminami ustalonymi w tej dyrektywie, należy dopuścić możliwość wyłączenia podczas ograniczonego okresu.
- (13) Przy organizowaniu szkolenia w zakresie niepełnosprawności należy w miarę możliwości konsultować się z organizacjami reprezentującymi osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej lub włączyć te organizacje w organizowanie takiego szkolenia.
- (14) Prawa pasażerów autobusów i autokarów powinny obejmować otrzymanie informacji o usłudze przed podróżą i w jej trakcie. Wszystkie istotne informacje udzielane pasażerom autobusów i autokarów powinny być również udzielane w formatach alternatywnych, przystępnych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
- (15) Niniejsze rozporządzenie nie powinno ograniczać prawa przewoźników do dochodzenia odszkodowania od dowolnej osoby, w tym stron trzecich, zgodnie z krajowym prawem właściwym.
- (16) Niedogodności, których doświadczają pasażerowie z powodu odwołania lub dużych opóźnień podróży powinny zostać ograniczone. W tym celu pasażerom rozpoczynającym podróż w terminalach należy zapewnić odpowiednią opiekę i informacje. Pasażerowie powinni mieć także możliwość odwołania podróży i otrzymania zwrotu kosztu biletów lub kontynuowania podróży lub zmiany trasy podróży na zadowalających warunkach.

⁽¹⁾ Dz.U. L 263 z 7.10.2009, s. 11.

⁽²⁾ Dz.U. L 199 z 31.7.2007, s. 40.

⁽³⁾ Dz.U. L 177 z 4.7.2008, s. 6.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4.

- (17) Przewoźnicy powinni za pośrednictwem zrzeszeń zawodowych współpracować w celu przyjęcia uzgodnień na poziomie krajowym lub europejskim przy zaangażowaniu zainteresowanych stron, zrzeszeń zawodowych oraz stowarzyszeń konsumentów, pasażerów i osób niepełnosprawnych; uzgodnienia te powinny mieć na celu poprawę opieki nad pasażerami, zwłaszcza w przypadku odwołań i dużych opóźnień.
- (18) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć wpływu na prawa pasażerów określone dyrektywą Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek⁽¹⁾. Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania w przypadku odwołania wycieczki zorganizowanej z powodów innych niż odwołanie usługi transportu autobusowego lub autokarowego.
- (19) Pasażerom powinna zostać zapewniona pełna informacja o prawach przysługujących im na mocy niniejszego rozporządzenia, tak aby mogli oni skutecznie korzystać z tych praw.
- (20) Pasażerowie powinni mieć możliwość korzystania ze swoich praw poprzez odpowiednie procedury wnoszenia skarg wprowadzone przez przewoźników lub, w odpowiednim przypadku, poprzez zgłaszanie skarg do organu(-ów) wyznaczonego(-ych) do tego celu przez właściwe państwo członkowskie.
- (21) Państwa członkowskie powinny zapewnić przestrzeganie niniejszego rozporządzenia i wyznaczyć właściwy(-e) organ(-y) odpowiedzialny(-e) za nadzór i egzekwowanie przepisów. Nie powinno to mieć wpływu na prawa pasażerów do dochodzenia przed sądem zadośćuczynienia prawnego na mocy prawa krajowego.
- (22) Z uwzględnieniem procedur ustanowionych przez państwa członkowskie w odniesieniu do składania skarg, skarga dotycząca pomocy powinna w miarę możliwości być wnoszona do organu(-ów) wyznaczonego(-ych) do egzekwowania niniejszego rozporządzenia w państwie członkowskim, gdzie znajduje się miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu lub w którym opuszczają pokład pojazdu.
- (23) Państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz dopilnować, aby sankcje te były stosowane. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (24) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie pasażerom w transporcie autobusowym i autokarowym we wszystkich państwach członkowskich równoważnego poziomu ochrony i pomocy, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, a ze względu na rozmiary i skutki działania możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodne z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia wspomnianych celów.
- (25) Niniejsze rozporządzenie nie powinno stanowić 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⁽²⁾.
- (26) Egzekwowanie niniejszego rozporządzenia powinno opierać się na rozporządzeniu (WE) nr 2006/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 października 2004 r. w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów („rozporządzenie w sprawie współpracy w dziedzinie ochrony konsumentów”)⁽³⁾. Należy zatem odpowiednio zmienić to rozporządzenie.
- (27) Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw podstawowych i jest zgodne z zasadami uznanymi w szczególności w Kartce praw podstawowych Unii Europejskiej, o których mowa w art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej, mając również na względzie dyrektywę Rady 2000/43/WE z dnia 29 czerwca 2000 r. wprowadzającą w życie zasadę równego traktowania osób bez względu na pochodzenie rasowe lub etniczne⁽⁴⁾ oraz dyrektywę Rady 2004/113/WE z dnia 13 grudnia 2004 r. wprowadzającą w życie zasadę równego traktowania mężczyzn i kobiet w zakresie dostępu do towarów i usług oraz dostarczania towarów i usług⁽⁵⁾.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy w zakresie transportu autobusowego i autokarowego dotyczące:

- a) niedyskryminacji pasażerów w zakresie warunków transportu oferowanych przez przewoźników;
- b) praw pasażerów w przypadku wypadków związanych ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru skutkujących śmiercią lub odniesieniem obrażeń lub utratą lub uszkodzeniem bagażu;
- c) niedyskryminacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz obowiązkowej pomocy dla nich;
- d) praw pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia;
- e) minimalnych informacji przekazywanych pasażerom;

⁽²⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

⁽³⁾ Dz.U. L 364 z 9.12.2004, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 180 z 19.7.2000, s. 22.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 373 z 21.12.2004, s. 37.

⁽¹⁾ Dz.U. L 158 z 23.6.1990, s. 59.

- f) rozpatrywania skarg;
- g) ogólnych zasad egzekwowania przepisów.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów podróżujących w ramach usług regularnych:

- a) w przypadku gdy miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego; lub
- b) w przypadku gdy miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu, znajduje się poza terytorium państwa członkowskiego, a miejsce, w którym opuszczają pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego.

2. Ponadto niniejsze rozporządzenie, z wyjątkiem rozdziałów III–VI, ma zastosowanie do pasażerów podróżujących w ramach usług okazjonalnych, w przypadku gdy początkowe miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu, lub docelowe miejsce, w którym opuszczają pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego.

3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do szczególnych usług regularnych i działalności transportowej prowadzonej na potrzeby własne.

4. Z wyjątkiem art. 4 ust. 2, art. 9 i art. 10 ust. 1, państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia regularne usługi miejskie, podmiejskie i regionalne, w tym usługi transgraniczne tego typu.

5. Z wyjątkiem art. 4 ust. 2, art. 9 i art. 10 ust. 1, państwa członkowskie mogą w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia krajowe usługi regularne. Wyłączenia takie mogą być przyznane na okres nieprzekraczający pięciu lat, który może zostać dwukrotnie odnowiony.

6. Na okres maksymalnie pięciu lat państwa członkowskie mogą w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia określone usługi regularne, ze względu na to, że istotna część usługi regularnej, w tym co najmniej jeden planowany przystanek, ma miejsce poza Unią. Takie wyłączenia mogą zostać odnowione.

7. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wyłączeniach, które przyznano na podstawie ust. 4, 5 i 6, dotyczących różnych typów usług. Komisja podejmuje odpowiednie działania, jeżeli uzna, że takie wyłączenie nie jest zgodne z przepisami niniejszego artykułu. Do dnia ... (*) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wyłączeń przyznanych na podstawie ust. 4, 5 i 6.

8. Niniejsze rozporządzenie nie ustanawia żadnych wymogów technicznych nakładających na przewoźników lub

(*) Pięć lat po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

podmioty zarządzające terminalami obowiązek zmiany lub wymiany autobusów lub autokarów lub infrastruktury lub urządzeń na przystankach i w terminalach.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

- a) „usługi regularne” oznaczają usługi polegające na przewozie osób autobusem lub autokarem w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, przy czym pasażerowie są zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry określone przystanki;
- b) „szczególnie usługi regularne” oznaczają usługi regularne bez względu na to, przez kogo są organizowane, które polegają na przewozie autobusem lub autokarem określonych kategorii pasażerów z wyłączeniem innych pasażerów;
- c) „działalność transportowa prowadzona na potrzeby własne” oznacza działalność prowadzoną przy pomocy autobusu lub autokaru w celach niekomercyjnych i niezarobkowych przez osobę fizyczną lub prawną, przy czym:
 - działalność transportowa jest dla tej osoby fizycznej lub prawnej działalnością o charakterze wyłącznie pomocniczym, oraz
 - używane pojazdy są własnością tej osoby fizycznej lub prawnej lub zostały przez nią pozyskane na warunkach odroczenia płatności, lub są przedmiotem długoterminowej umowy leasingu, oraz pojazdy te są prowadzone przez członka personelu osoby fizycznej lub prawnej lub przez tę osobę fizyczną lub przez personel zatrudniony przez dane przedsiębiorstwo lub pozostający w jego dyspozycji na mocy zobowiązania umownego;
- d) „usługi okazjonalne” oznaczają usługi, które nie są objęte definicją usług regularnych oraz których główną cechą jest to, że obejmują przewóz autobusem lub autokarem grup pasażerów utworzonych z inicjatywy zleceniodawcy lub samego przewoźnika;
- e) „umowa transportowa” oznacza umowę przewozu zawartą między przewoźnikiem a pasażerem, dotyczącą świadczenia co najmniej jednej usługi regularnej lub okazjonalnej;
- f) „bilet” oznacza ważny dokument lub inny dowód zawarcia umowy transportowej;
- g) „przewoźnik” oznacza osobę fizyczną lub prawną inną niż organizator wycieczek lub sprzedawca biletów oferującą ogółowi społeczeństwa transport w ramach usług regularnych lub okazjonalnych;
- h) „wykonujący przewóz” oznacza osobę fizyczną lub prawną inną niż przewoźnik, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;

- i) „sprzedawca biletów” oznacza każdego pośrednika zawierającego umowy transportowe w imieniu przewoźnika;
- j) „biuro podróży” oznacza każdego pośrednika działającego w imieniu pasażera w sprawach zawierania umów transportowych;
- k) „organizator wycieczek” oznacza organizatora lub punkt sprzedaży detalicznej, innych niż przewoźnik, w rozumieniu art. 2 ust. 2 i 3 dyrektywy 90/314/EWG;
- l) „osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę, której sprawność ruchowa podczas korzystania ze środków transportu jest ograniczona w wyniku jakiegokolwiek niepełnosprawności fizycznej (sensorycznej lub motorycznej, trwałej lub przejściowej), niepełnosprawności intelektualnej, upośledzenia lub jakiegokolwiek innej przyczyny niepełnosprawności bądź z powodu wieku i której sytuacja wymaga należytej uwagi i dostosowania usług udostępnianych wszystkim pasażerom do jej szczególnych potrzeb;
- m) „warunki dostępu” oznaczają odnośne normy, wytyczne i informacje dotyczące dostępu do autobusów lub wyznaczonych terminali, wraz z istniejącymi w nich rozwiązaniami przeznaczonymi dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- n) „rezerwacja” oznacza rezerwację miejsca siedzącego na pokładzie autobusu lub autokaru w ramach usługi regularnej o określonym czasie rozpoczęcia podróży;
- o) „terminal” oznacza terminal obsługiwany przez dany personel, w którym zgodnie z określoną trasą usługi regularnej planowany jest przystanek służący wejściu na pokład pojazdu lub jego opuszczeniu przez pasażerów, wyposażony w obiekty takie jak stanowisko odprawy, poczekalnia lub kasa biletowa;
- p) „przystanek autobusowy” oznacza każde miejsce inne niż terminal, w którym zgodnie z określoną trasą usługi regularnej planowany jest przystanek służący wejściu na pokład pojazdu lub jego opuszczeniu przez pasażerów;
- q) „podmiot zarządzający terminalem” oznacza jednostkę organizacyjną w państwie członkowskim odpowiedzialną za zarządzanie wyznaczonym terminalem;
- r) „odwołanie” oznacza niewykonanie usługi regularnej, która została uprzednio zaplanowana;
- s) „opóźnienie” oznacza różnicę między zaplanowanym czasem rozpoczęcia usługi regularnej zgodnie z opublikowanym rozkładem a rzeczywistym czasem jej rozpoczęcia.

Artykuł 4

Bilety i niedyskryminacyjne warunki umowne

1. Przewoźnicy udostępniają pasażerowi bilet, chyba że inne dokumenty upoważniają do transportu. Bilet może być wydany w formie elektronicznej.

2. Bez uszczerbku dla taryf socjalnych warunki umowne i taryfy stosowane przez przewoźników są oferowane ogółowi społeczeństwa bez jakiegokolwiek, bezpośredniej lub pośredniej, dyskryminacji ze względu na obywatelstwo klienta końcowego lub siedzibę przewoźnika lub sprzedawcy biletów w Unii.

Artykuł 5

Inne strony wykonujące

1. W przypadku gdy wykonywanie obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia zostało powierzone wykonującemu przewóz, sprzedawcy biletów lub jakiegokolwiek innej osobie, przewoźnik, biuro podróży, organizator wycieczek lub podmiot zarządzający terminalem, którzy powierzyli wykonanie takich obowiązków, są mimo wszystko odpowiedzialni za działania i zaniechania tej strony wykonującej.

2. Ponadto strona, której przewoźnik, biuro podróży, organizator wycieczek lub podmiot zarządzający terminalem powierzyli wykonanie obowiązku, podlega przepisom niniejszego rozporządzenia w zakresie powierzonego obowiązku.

Artykuł 6

Niedopuszczalność uchyleń

1. Obowiązki względem pasażerów wynikające z niniejszego rozporządzenia nie podlegają ograniczeniu ani uchyleniu, w szczególności na mocy klauzuli derogacyjnej lub ograniczającej zawartej w umowie transportowej.

2. Przewoźnicy mogą oferować pasażerom warunki umowne korzystniejsze od warunków określonych w niniejszym rozporządzeniu.

ROZDZIAŁ II

ODSZKODOWANIE I POMOC W RAZIE WYPADKÓW

Artykuł 7

Śmierć lub obrażenia pasażerów oraz utrata lub uszkodzenie bagażu

1. Zgodnie z obowiązującym prawem krajowym pasażerowie uprawnieni są do odszkodowania w związku ze śmiercią lub odniesieniem obrażeń, jak również utratą lub uszkodzeniem bagażu w związku z wypadkami związanymi ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru. W przypadku śmierci pasażera prawo to ma, na zasadzie minimum, zastosowanie do osób, do których utrzymania pasażer był lub byłby prawnie zobowiązany.

2. Wysokość odszkodowania jest obliczana zgodnie z obowiązującym prawem krajowym. Każdy maksymalny poziom odszkodowania przewidziany w prawie krajowym w przypadku śmierci lub odniesienia obrażeń lub utraty lub uszkodzenia bagażu w każdym poszczególnym wypadku wynosi nie mniej niż:

- a) 220 000 EUR na pasażera;

b) w odniesieniu do regularnych lub okazjonalnych usług miejskich, podmiejskich i regionalnych – 500 EUR na sztukę bagażu, a w odniesieniu do wszelkich innych usług regularnych lub okazjonalnych – 1 200 EUR na sztukę bagażu. W przypadku uszkodzenia wózków inwalidzkich, innego sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń pomocniczych wysokość odszkodowania jest zawsze równa kosztowi zastąpienia lub naprawy utraconego lub uszkodzonego sprzętu.

Artykuł 8

Natychmiastowe praktyczne potrzeby pasażerów

W razie wypadku związanego ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru przewoźnik zapewnia rozsądną pomoc w odniesieniu do natychmiastowych praktycznych potrzeb pasażerów w następstwie wypadku. Żadna pomoc nie stanowi uznania odpowiedzialności.

ROZDZIAŁ III

PRAWA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I OSÓB O OGRANICZONEJ SPRAWNOŚCI RUCHOWEJ

Artykuł 9

Prawo do transportu

1. Przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wycieczek nie mogą odmówić przyjęcia rezerwacji, wydania lub udostępnienia w inny sposób biletu ani przyjęcia danej osoby na pokład pojazdu ze względu na niepełnosprawność lub ograniczenie ruchowe.

2. Osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej rezerwacje oraz bilety oferowane są bez dodatkowych opłat.

Artykuł 10

Odstępstwa i warunki specjalne

1. Niezależnie od art. 9 ust. 1, przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wycieczek mogą odmówić przyjęcia rezerwacji, wydania lub udostępnienia w inny sposób biletu lub przyjęcia danej osoby na pokład ze względu na niepełnosprawność lub ograniczenie ruchowe:

- a) aby spełnić obowiązujące wymogi w zakresie bezpieczeństwa ustanowione na mocy prawa międzynarodowego, unijnego lub krajowego lub aby spełnić wymogi w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa ustalone przez właściwe organy;
- b) w przypadku gdy konstrukcja pojazdu lub infrastruktura, w tym przystanki autobusowe i terminale, fizycznie uniemożliwiają wejście na pokład pojazdu, jego opuszczenie lub przewóz osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej w sposób bezpieczny i operacyjnie wykonalny.

2. W przypadku odmowy przyjęcia rezerwacji, wydania lub udostępnienia w inny sposób biletu ze względów, o których mowa w ust. 1, przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wycieczek dokładają racjonalnie uzasadnionych starań, aby poinformować daną osobę o akceptowalnej alternatywnej usłudze realizowanej przez danego przewoźnika.

3. W przypadku gdy osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, mającej rezerwację lub bilet, która spełniła wymogi art. 14 ust. 1 lit. a), mimo wszystko odmówiono przyjęcia na pokład ze względu na jej niepełnosprawność lub ograniczenie ruchowe, osobie tej i wszelkim osobom towarzyszącym w rozumieniu ust. 4 niniejszego artykułu oferuje się wybór pomiędzy:

- a) prawem do zwrotu kwoty zapłaconej za bilet oraz, w stosownych przypadkach, nieodpłatną powrotną usługą transportową do punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie transportowej, w najwcześniejszym możliwym terminie; a
- b) chyba że nie jest to wykonalne – kontynuacją podróży lub zmianą trasy za pośrednictwem rozsądnej alternatywnej usługi transportowej do miejsca przeznaczenia określonego w umowie transportowej.

Prawo do zwrotu kwoty zapłaconej za bilet nie przestaje przysługiwać w razie braku powiadomienia zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. a).

4. Na takich samych warunkach, ustanowionych w ust. 1 lit. a), przewoźnik, biuro podróży lub organizator wycieczek mogą wymagać, aby osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszyła inna osoba będąca w stanie udzielić pomocy danej osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, jeżeli jest to bezwzględnie konieczne. Taka osoba towarzysząca jest przewożona nieodpłatnie i, jeżeli jest to wykonalne, ma miejsce siedzące obok osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej.

5. W przypadku gdy przewoźnicy, biura podróży lub organizatorzy wycieczek korzystają z możliwości przewidzianej w ust. 1, natychmiast informują osobę niepełnosprawną lub osobę o ograniczonej sprawności ruchowej o powodach oraz, na wniosek, informują ją na piśmie w ciągu pięciu dni roboczych od złożenia wniosku.

Artykuł 11

Dostępność i informacja

1. Przy współpracy z organizacjami przedstawicielskimi osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami, w stosownych przypadkach za pośrednictwem swoich organizacji, ustanawiają lub posiadają niedyskryminacyjne warunki dostępu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej do transportu.

2. Warunki dostępu, o których mowa w ust. 1, są podawane przez przewoźników i podmioty zarządzające terminalami do publicznej wiadomości fizycznie lub w Internecie w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj udostępniane wszystkim pasażerom.

3. Organizatorzy wycieczek udostępniają warunki dostępu, o których mowa w ust. 1, mające zastosowanie do podróży w ramach zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek, które są przez nich organizowane, sprzedawane lub oferowane na sprzedaż.

4. Informacje w sprawie warunków dostępu, o których mowa w ust. 2 i 3, są fizycznie udostępniane na żądanie pasażera.

5. Przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wycieczek zapewniają osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostęp do podanych we właściwych i przystępnych formatach wszelkich istotnych informacji ogólnych na temat podróży i warunków przewozu, w tym, w odpowiednich przypadkach, na temat rezerwacji i informacji on-line. Informacje te są fizycznie udostępniane na żądanie pasażera.

Artykuł 12

Wyznaczanie terminali

Państwa członkowskie wyznaczają terminale autobusowe i autokarowe, w których udzielana jest pomoc dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Państwa członkowskie informują o tym Komisję. Komisja udostępnia w Internecie wykaz wyznaczonych terminali autobusowych i autokarowych.

Artykuł 13

Prawo do uzyskania pomocy w wyznaczonych terminalach i na pokładzie autobusów i autokarów

1. Z zastrzeżeniem warunków dostępu przewidzianych w art. 11 ust. 1, przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami, w ramach zakresu swoich kompetencji, udzielają w wyznaczonych przez państwa członkowskie terminalach nieodpłatnej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, określonej w części a) załącznika I.

2. Z zastrzeżeniem warunków dostępu przewidzianych w art. 11 ust. 1, przewoźnicy udzielają na pokładzie autobusów i autokarów nieodpłatnej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, określonej w części b) załącznika I.

Artykuł 14

Warunki udzielania pomocy

1. Przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami współpracują w celu udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, pod warunkiem że:

a) przewoźnicy, podmioty zarządzające terminalami, biura podróży lub organizatorzy wycieczek zostali powiadomieni o potrzebie udzielenia takiej pomocy danej osobie najpóźniej na dwa dni robocze przed koniecznością udzielenia pomocy; oraz

b) dana osoba sama stawi się w wyznaczonym miejscu:

(i) w czasie określonym z góry przez przewoźnika, nieprzekraczającym 60 minut przed opublikowanym czasem odjazdu; lub

(ii) jeśli nie zostanie określony czas, nie później niż 30 minut przed opublikowanym czasem odjazdu.

2. W uzupełnieniu ust. 1, osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej powiadamiają przewoź-

nika, biuro podróży lub organizatora wycieczek w momencie dokonywania rezerwacji lub kupowania biletu w przedsprzedaży o szczególnych potrzebach w zakresie miejsc siedzących, pod warunkiem że potrzeby te są w tym czasie znane.

3. Przewoźnicy, podmioty zarządzające terminalami, biura podróży i organizatorzy wycieczek podejmują wszelkie środki niezbędne do ułatwienia przyjmowania powiadomień o potrzebie pomocy od osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Obowiązek ten ma zastosowanie we wszystkich wyznaczonych terminalach i ich punktach sprzedaży, włącznie ze sprzedażą telefoniczną i przez Internet.

4. Jeżeli powiadomienie nie zostanie dokonane zgodnie z ust. 1 lit. a) i ust. 2, przewoźnicy, podmioty zarządzające terminalami, biura podróży i organizatorzy wycieczek podejmują wszelkie zasadne wysiłki w celu zapewnienia, aby pomoc została udzielona w sposób umożliwiający osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej wejście na pokład odjeżdżającego pojazdu, przesiadkę do odpowiedniego pojazdu lub opuszczenie pokładu pojazdu przyjeżdżającego, na który zakupiła bilet.

5. Podmiot zarządzający terminalem wyznacza punkt wewnątrz lub na zewnątrz terminalu, w którym osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogą zgłosić swoje przybycie i potrzebę uzyskania pomocy. Punkt ten jest wyraźnie oznakowany i oferuje w przystępnych formatach podstawowe informacje dotyczące terminalu i udzielanej pomocy.

Artykuł 15

Przekazywanie informacji stronom trzecim

W przypadku gdy biura podróży lub organizatorzy wycieczek otrzymają powiadomienie, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. a), przekazują tę informację jak najszybciej, w czasie normalnych godzin pracy, przewoźnikowi lub podmiotowi zarządzającemu terminalem.

Artykuł 16

Szkolenie

1. Przewoźnicy i, w stosownych przypadkach, podmioty zarządzające terminalami ustanawiają procedury szkolenia w zakresie niepełnosprawności, w tym instruktażu, i zapewniają, by:

a) ich personel, poza kierowcami, w tym pracownicy zatrudnieni przez jakąkolwiek inną stronę wykonującą, udzielający bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej przeszli szkolenie lub instruktaż opisane w załączniku II część a) i b); oraz

b) ich personel, w tym kierowcy, którzy bezpośrednio zajmują się podróżnymi lub kwestiami związanymi z podróżnymi, przeszli szkolenie lub instruktaż opisane w załączniku II część a).

2. Państwo członkowskie może na maksymalny okres dwóch lat od dnia ... (*), przyznać zwolnienie ze stosowania ust. 1 lit. b) w odniesieniu do szkolenia kierowców.

(*) Proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 17**Odszkodowanie za wózki inwalidzkie i inny sprzęt służący do poruszania się**

1. Przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami ponoszą odpowiedzialność w przypadku spowodowania utraty lub uszkodzenia wózków inwalidzkich, innego sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń pomocniczych, w wyniku udzielania pomocy. Utrata lub uszkodzenie podlegają odszkodowaniu ze strony przewoźnika lub podmiotu zarządzającego terminalem odpowiedzialnych za tę utratę lub uszkodzenie.
2. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, jest równe kosztowi zastąpienia lub naprawy utraconego lub uszkodzonego sprzętu lub urządzeń.
3. W razie potrzeby podejmuje się wszelkie działania mające na celu szybkie zapewnienie tymczasowego sprzętu lub urządzeń zastępczych. Wózki inwalidzkie, inny sprzęt służący do poruszania się lub urządzenia pomocnicze mają w miarę możliwości właściwości techniczne i funkcjonalne, które są podobne do właściwości utraconego lub uszkodzonego sprzętu lub urządzeń.

Artykuł 18**Wyłączenia**

1. Bez uszczerbku dla art. 2 ust. 4 państwa członkowskie mogą wyłączyć krajowe usługi regularne z zakresu stosowania wszystkich lub niektórych przepisów niniejszego rozdziału, pod warunkiem że zapewniają, aby poziom ochrony osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej na mocy ich przepisów krajowych był co najmniej taki sam jak na mocy niniejszego rozporządzenia.
2. Państwa członkowskie informują Komisję o wyłączeniach przyznanych zgodnie z ust. 1. Komisja podejmuje odpowiednie działania, jeżeli uzna, że takie wyłączenie nie jest zgodne z przepisami niniejszego artykułu. Do dnia ... (*) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wyłączeń przyznanych na podstawie ust. 1.

ROZDZIAŁ IV

PRAWA PASAŻERÓW W PRZYPADKU ODWOŁANIA LUB OPÓŹNIENIA**Artykuł 19****Kontynuacja podróży, zmiana trasy i zwrot kosztów**

1. Jeżeli przewoźnik z uzasadnionych względów spodziewa się, że usługa regularna będzie odwołana lub odjazd z terminalu będzie opóźniony o ponad 120 minut, pasażerowi niezwłocznie daje się wybór pomiędzy:
 - a) kontynuacją podróży lub zmianą trasy do miejsca docelowego, na warunkach porównywalnych do warunków przewidzianych w umowie transportowej, w najwcześniejszym możliwym terminie;
 - b) zwrotem ceny biletu oraz, w stosownych przypadkach, nieodpłatną powrotną usługą autobusem lub autokarem do

punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie transportowej, w najwcześniejszym możliwym terminie.

2. W przypadku gdy usługa regularna zostaje odwołana lub odjazd jest opóźniony o ponad 120 minut, pasażerowie mają prawo do takiej kontynuacji podróży lub zmiany trasy lub uzyskania zwrotu ceny biletu od przewoźnika.

3. Płatność zwrotu kosztów przewidzianego w ust. 1 lit. b) i ust. 2 jest dokonywana w ciągu 14 dni od złożenia oferty lub otrzymania wniosku. Płatność pokrywa pełny koszt biletu według ceny zakupu, za niewykonaną(-e) część(części) podróży oraz za już wykonaną(-e) część(części) podróży, jeżeli podróż nie służy już w żaden sposób realizacji jakiegokolwiek celu związanego z pierwotnym planem podróży pasażera. W przypadku biletów kuponowych lub biletów sezonowych płatność ta równa jest proporcjonalnej części pełnego kosztu tych biletów. Zwrot kosztów ma formę pieniężną, chyba że pasażer akceptuje inną formę zwrotu kosztów.

Artykuł 20**Informacje**

1. W przypadku odwołania lub opóźnienia rozpoczęcia usługi regularnej przewoźnik lub, w stosownych przypadkach, podmiot zarządzający terminalem, jak najszybciej, a w każdym razie nie później niż 30 minut po planowanym czasie rozpoczęcia podróży, informuje pasażerów rozpoczynających podróż z terminalu o sytuacji oraz o przypuszczalnym czasie rozpoczęcia podróży, gdy tylko taka informacja będzie dostępna.
2. Jeżeli z powodu odwołania lub opóźnienia pasażerowie nie zdążą na połączenie zgodne z rozkładem jazdy, przewoźnik lub, w stosownych przypadkach, podmiot zarządzający terminalem podejmuje racjonalnie uzasadnione starania w celu poinformowania tych pasażerów o połączeniach alternatywnych.
3. Przewoźnik lub, w stosownych przypadkach, podmiot zarządzający terminalem zapewniają, by osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej otrzymały w przystępnych formatach informacje, o których mowa w ust. 1 i 2.

Artykuł 21**Pomoc w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu**

W przypadku podróży o planowanym czasie dłuższym niż trzy godziny przewoźnik w razie odwołania lub opóźnienia odjazdu z terminalu powyżej dwóch godzin oferuje pasażerom nieodpłatnie:

- a) przekąski, posiłki lub napoje odpowiednio do czasu oczekiwania lub opóźnienia, pod warunkiem że są one dostępne w autobusie lub w terminalu lub mogą zostać w rozsądnym zakresie dostarczone;
- b) pomoc w znalezieniu pokoju hotelowego lub innego zakwaterowania, jak również pomoc w zorganizowaniu transportu między terminalem a miejscem zakwaterowania, w przypadku gdy konieczny jest pobyt przez jedną lub więcej nocy.

(*) Pięć lat od rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Stosując niniejszy artykuł, przewoźnik zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wszelkich osób im towarzyszących.

Artykuł 22

Dalsze roszczenia

Żaden z przepisów niniejszego rozdziału nie uniemożliwia pasażerom dochodzenia przed sądami krajowymi odszkodowania zgodnie z przepisami krajowymi z tytułu szkód wynikających z odwołania lub opóźnienia usług regularnych.

ROZDZIAŁ V

ZASADY OGÓLNE DOTYCZĄCE INFORMACJI I SKARG

Artykuł 23

Prawo do informacji dotyczących podróży

Przewoźnicy i pomioty zarządzające terminalami w ramach swoich odnośnych zakresów kompetencji dostarczają pasażerom odpowiednich informacji podczas całej podróży. Jeżeli jest to wykonalne, informacje te są przekazywane na żądanie w przystępnych formatach.

Artykuł 24

Informacje dotyczące praw pasażerów

1. Przewoźnicy i pomioty zarządzające terminalami w ramach swoich odnośnych zakresów kompetencji zapewniają, aby pasażerowie otrzymywali odpowiednie i zrozumiałe informacje dotyczące ich praw na mocy niniejszego rozporządzenia najpóźniej w momencie odjazdu. Informacje te są udostępniane w terminalach i, w stosownych przypadkach, w Internecie. Na żądanie osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej udziela się informacji w przystępnych formatach. Informacje takie obejmują dane kontaktowe organu(-ów) odpowiedzialnego(-ych) za egzekwowanie przepisów wyznaczonego(-ch) przez państwo członkowskie zgodnie z art. 27 ust. 1.

2. W celu wypełnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1, przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami mogą korzystać ze streszczenia przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowanego przez Komisję we wszystkich językach urzędowych instytucji Unii Europejskiej i im udostępnionego.

Artykuł 25

Skargi

Przewoźnicy opracowują lub stosują istniejący mechanizm rozpatrywania skarg odnoszący się do praw i obowiązków określonych w art. 4, 8 i 9–24.

Artykuł 26

Składanie skarg

W przypadku gdy pasażer objęty niniejszym rozporządzeniem chce wnieść skargę do przewoźnika w odniesieniu do art. 4, 8 i 9–24, składa ją w ciągu trzech miesięcy od dnia, w którym usługa regularna została wykonana lub w którym usługa regularna powinna być zostać wykonana. W ciągu jednego miesiąca od dnia wpłynięcia skargi przewoźnik powiadamia pasażera, że jego skarga została uznana, oddalona lub jest w dalszym ciągu rozpatrywana. Termin, w jakim ma zostać udzielona ostateczna

odpowiedź, nie przekracza trzech miesięcy od dnia wpłynięcia skargi.

ROZDZIAŁ VI

EGZEKWOWANIE I KRAJOWE ORGANY ODPOWIEDZIALNE ZA EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW

Artykuł 27

Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów

1. Każde państwo członkowskie wyznacza nowy(-e) lub istniejący(-e) organ(-y) odpowiedzialny(-e) za egzekwowanie niniejszego rozporządzenia w zakresie usług regularnych z miejsc położonych na jego terytorium oraz regularnych usług z państwa trzeciego do takich miejsc. Każdy organ podejmuje środki konieczne do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

Każdy organ – pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego – jest niezależny od przewoźników, organizatorów wycieczek i podmiotów zarządzających terminalami.

2. Państwa członkowskie informują Komisję o organie(-ach) wyznaczonym(-ych) zgodnie z niniejszym artykułem.

3. Każdy pasażer może zgodnie z prawem krajowym wnieść do właściwego organu wyznaczonego na mocy ust. 1 lub do jakiegokolwiek innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie skargę w sprawie domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia.

Państwo członkowskie może postanowić:

- że na pierwszym etapie pasażer wnosi skargę w związku z art. 4, 8 i 9–24 do przewoźnika; lub
- że krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub inny odpowiedni organ wyznaczony przez państwo członkowskie działa jako instancja odwoławcza dla skarg, które nie zostały rozwiązane z zastosowaniem art. 26.

Artykuł 28

Sprawozdanie z egzekwowania przepisów

W terminie do dnia 1 czerwca ... (*) oraz później co dwa lata, organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów wyznaczone na mocy art. 27 ust. 1 publikują sprawozdanie ze swoich działań prowadzonych w ciągu poprzedzających dwóch lat kalendarzowych, zawierające w szczególności opis działań podjętych w celu wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia oraz dane statystyczne dotyczące skarg i zastosowanych kar.

Artykuł 29

Współpraca organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów

Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, o których mowa w art. 27 ust. 1, wymieniają między sobą, w stosownych przypadkach, informacje dotyczące swojej pracy, zasad podejmowania decyzji oraz praktyk. Komisja wspomaga je w wykonywaniu tego zadania.

(*) Dwa lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 30

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach do dnia ... (*) oraz niezwłocznie powiadamiają ją o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

ROZDZIAŁ VII

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 31

Sprawozdanie

Do dnia ... (**) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące działania i skutków niniejszego rozporządzenia. W razie konieczności sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze dotyczące wykonania w stopniu bardziej szczegółowym przepisów niniejszego rozporządzenia lub jego zmiany.

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

Artykuł 32

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 2006/2004

W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 dodaje się następujący punkt:

„18. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2010 z dnia ... dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym (*).

(*) Dz.U. ...”

Artykuł 33

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia ... (**).

Artykuł 34

Publikacja

Niniejsze rozporządzenie zostaje opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

(*) Proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

(**) Trzy lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

(***) Dwa lata po dacie opublikowaniu.

ZAŁĄCZNIK I

Pomoc udzielana osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej**a) Pomoc w wyznaczonych terminalach**

Pomoc i rozwiązania niezbędne, by osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogły:

- poinformować o swoim przybyciu do terminalu i zwrócić się o pomoc w wyznaczonych punktach;
- przemieścić się z wyznaczonego punktu do stanowiska odprawy, poczekalni oraz miejsca wejścia na pokład pojazdu;
- wejść na pokład pojazdu, korzystając z wind, wózków inwalidzkich lub innej potrzebnej pomocy, odpowiednio do sytuacji;
- załadować swój bagaż;
- odebrać swój bagaż;
- opuścić pokład pojazdu;
- przewozić ze sobą w autobusie lub autokarze certyfikowanego psa przewodnika;
- udać się na swoje miejsce siedzące.

b) Pomoc na pokładzie pojazdu

Pomoc i rozwiązania niezbędne, by osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogły:

- uzyskać istotne informacje o podróży w przystępnych formatach, pod warunkiem że zwróci się o nie pasażer;
- wejść na pokład pojazdu/opuścić pokład pojazdu podczas przerw w podróży, jeżeli na pokładzie pojazdu poza kierowcą jest inny personel.

ZAŁĄCZNIK II

Szkolenie w zakresie niepełnosprawności**a) Szkolenie uświadamiające na temat niepełnosprawności**

Szkolenie personelu zajmującego się bezpośrednio podróżnymi obejmuje:

- odpowiednią wiedzę o pasażerach z upośledzeniami fizycznymi, sensorycznymi (słuchu i wzroku), ukrytymi lub w zakresie uczenia się oraz odpowiednie reagowanie na takie osoby, w tym umiejętność rozróżniania możliwości osób, których sprawność ruchowa, orientacja lub zdolność komunikacji mogą być ograniczone;
- bariery, w obliczu których stoją osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym bariery w zakresie postaw, bariery środowiskowe/fizyczne i organizacyjne;
- wiedzę na temat certyfikowanego psa przewodnika, w tym zadania i potrzeby psa przewodnika;
- reagowanie w nieoczekiwanych sytuacjach;
- umiejętności interpersonalne oraz metody komunikowania się z osobami głuchymi i niedosłyszącymi, osobami niedowidzącymi, osobami z upośledzeniem mowy i osobami z upośledzeniem w zakresie uczenia się;
- ostrożne obsługiwanie, w sposób pozwalający uniknąć uszkodzeń, wózków inwalidzkich oraz innego sprzętu służącego do poruszania się (dla całego personelu odpowiedzialnego za zajmowanie się bagażem, jeżeli taki jest).

b) Szkolenie z zakresu pomocy osobom niepełnosprawnym

Szkolenie personelu udzielającego bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej obejmuje:

- umiejętności udzielania użytkownikom wózków inwalidzkich pomocy w przemieszczaniu się na wózek i z wózka;
 - umiejętności udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podróżującym z certyfikowanym psem przewodnikiem, w tym rola i potrzeby takich psów;
 - techniki pomagania osobom z upośledzeniem wzroku oraz obchodzenia się z certyfikowanymi psami przewodnikami i ich przewozu;
 - zapoznanie się z rodzajami sprzętu, który może być wykorzystywany przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, a także umiejętność obchodzenia się z takim sprzętem;
 - użycie sprzętu umożliwiającego wejście na pokład pojazdu i opuszczenie go oraz znajomość właściwych procedur pomocy przy wsiadaniu na pokład pojazdu i opuszczaniu go, zapewniających bezpieczeństwo i godność osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
 - zrozumienie potrzeby niezawodnej i profesjonalnej pomocy; jak również świadomość, że niektóre osoby niepełnosprawne mogą doświadczać podczas podróży poczucia bezbronności ze względu na zależność od udzielenia pomocy;
 - znajomość zasad pierwszej pomocy.
-

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W dniu 4 grudnia 2008 r. Komisja przedstawiła wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów ⁽¹⁾.

W dniu 23 kwietnia 2009 r. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu ⁽²⁾.

W dniu 17 grudnia 2009 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie projektu rozporządzenia. Po redakcji stanowiska przez prawników lingwistów Rada w dniu 11 marca 2010 r. przyjęła je po pierwszym czytaniu zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

W trakcie prac Rada uwzględniła także opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego. Komitet Regionów odmówił wydania opinii.

II. ANALIZA STANOWISKA PO PIERWSZYM CZYTANIU

1) Przesłanki ogólne

Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów podróżujących w transporcie autobusowym i autokarowym jest jednym z elementów ogólnego celu Unii Europejskiej, jakim jest zapewnienie równego traktowania pasażerów niezależnie od środka transportu, którym zdecydowali się podróżować. Prawodawstwo o podobnym charakterze zostało już przyjęte w odniesieniu do pasażerów podróżujących samolotami ⁽³⁾ lub kolejną ⁽⁴⁾. Zawiera przepisy dotyczące odpowiedzialności w przypadku śmierci pasażerów, odniesienia przez nich obrażeń, utraty lub uszkodzenia bagażu, automatycznych rozwiązań, gdy podróż zostaje przerwana, rozpatrywania skarg i środków zadośćuczynienia, informacji dla pasażerów i innych inicjatyw. Ponadto określa zasady dotyczące informacji i pomocy udzielanych osobom niepełnosprawnym i osobom z ograniczeniami ruchowymi.

Chociaż Rada zgodziła się z Komisją, jeśli chodzi o cel wniosku, to jednak zaproponowała znaczne zmiany w stosunku do pierwotnego brzmienia. Niektóre z proponowanych przepisów były nie do przyjęcia, ponieważ nakładały na przewoźników i na administracje krajowe zbyt wielkie obciążenia administracyjne, nie tworząc jednocześnie wartości dodanej dla pasażerów, która równoważyłaby te niedogodności. Inne przepisy zostały przeredagowane z uwzględnieniem różnych ustawodawstw państw członkowskich, tak aby uniknąć konfliktu między tym projektem rozporządzenia a obowiązującymi przepisami krajowymi i europejskimi. Ponadto inne przepisy zostały przeredagowane, aby uprościć i sprecyzować rozporządzenie.

Wynikające z tego podejścia stanowisko Rady po pierwszym czytaniu w pewnym zakresie zmienia pierwotny wniosek Komisji, który został przeredagowany i w którym skreślono niektóre przepisy. Oznacza to, że Rada nie przyjęła żadnych poprawek wprowadzonych w opinii Parlamentu Europejskiego z pierwszego czytania, które odnosiły się do skreślonych części.

Celem Rady jest znalezienie zrównoważonego rozwiązania, które uwzględni prawa pasażerów, jak również potrzebę zapewnienia rentowności operatorów w branży autobusowej i autokarowej, którymi są głównie małe i średnie przedsiębiorstwa, dlatego do swojego stanowiska w pierwszym czytaniu włączyła poprawkę PE nr 3.

⁽¹⁾ Dok. 16933/08.

⁽²⁾ A6-0250/2009.

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1) oraz rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14).

2) Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

(i) Zakres stosowania

W pierwotnej wersji wniosku Komisji rozporządzenie miało mieć ogólnie zastosowanie do przewozu pasażerów przez przedsiębiorstwa autobusowe lub autokarowe w ramach usług regularnych. Państwa członkowskie mogły jedynie wyłączyć z zakresu rozporządzenia transport miejski, podmiejski i regionalny objęty zamówieniami publicznymi na usługi, jeżeli zamówienia takie zapewniają poziom praw pasażerów porównywalny do poziomu wymaganego w przedmiotowym rozporządzeniu. Dodatkowo Parlament Europejski przedstawił jedną poprawkę pozwalającą państwom członkowskim na wyłączenie pod wyżej wymienionym warunkiem z zakresu stosowania transportu miejskiego i podmiejskiego, ale nie transportu regionalnego.

Rada nie mogła zaakceptować zakresu stosowania zaproponowanego przez Komisję ani poprawek PE odnoszących się do niego (poprawki 1, 2 i 81), ponieważ uznała, że transport miejski, podmiejski i regionalny wchodzi w ramy zasady pomocniczości.

Włączenie transportu regionalnego do zakresu stosowania, jak to proponował Parlament Europejski, mogłoby stworzyć problemy dla pasażerów i dla branży. Na dużych obszarach miejskich firmy zazwyczaj obsługują całą sieć transportową, w tym autobusy, metro, pociągi podmiejskie i tramwaje. Bardzo często wszystkie te usługi mają charakter miejski, podmiejski i regionalny. Ograniczenie zwolnienia jedynie do usług miejskich i podmiejskich oznaczałoby, że części tych sieci podlegałyby zasadom mającym dotyczyć większych odległości. Firmy obsługujące te sieci musiałyby wówczas – w ramach tej samej sieci – prowadzić kilka systemów rekompensaty, a niektóre z nich nie są tak naprawdę przystosowane do tego rodzaju transportu. Wprowadzałoby to także nieporozumienia wśród pasażerów w ramach tych sieci, ponieważ napotkaliby wówczas trudności w stwierdzeniu, które zasady mają rzeczywiście zastosowanie.

Ponadto, ponieważ w obowiązującym rozporządzeniu dotyczącym praw pasażerów w ruchu kolejowym istnieje możliwość wyłączenia regionalnych usług kolejowych, brak analogicznych przepisów w rozporządzeniu dotyczącym praw pasażerów w transporcie autobusowym mogłoby zakłócić konkurencję między oboma sektorami. Poza tym usługi autobusowe i kolejowe często są dla siebie alternatywą.

Rada nie mogła więc zaakceptować poprawek PE związanych z zakresem stosowania. Rada proponuje zatem, by projekt rozporządzenia miał zastosowanie do pasażerów korzystających z krajowych i międzynarodowych usług regularnych, ale z możliwością wyłączenia na szczeblu krajowym miejskich, podmiejskich i regionalnych usług regularnych. Ponadto Rada wprowadza przepis zapewniający, by pewne podstawowe prawa miały zastosowanie do wszystkich usług autobusowych i autokarowych bez wyjątku (tj. niedyskryminacyjne warunki umowy i taryfy oraz prawo do transportu osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi i związane z tym odstępstwa).

Państwa członkowskie mają prawo przyznać zwolnienie na maksymalnie pięć lat – okres ten może zostać dwukrotnie przedłużony w przypadku krajowych usług regularnych. Ponadto państwa członkowskie mogą na maksymalnie pięć lat przyznać zwolnienie – które może zostać przedłużone – w przypadku określonych usług regularnych ze względu na to, że istotna część usługi regularnej, w tym co najmniej jeden planowany przystanek, znajduje się poza UE.

Ponadto w związku z zakresem stosowania szczególnie przepis stanowi, że państwa członkowskie, które na mocy zasad krajowych mogą zapewnić poziom ochrony osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi taki sam jak w niniejszym rozporządzeniu, mogą w pełni utrzymać swoje przepisy krajowe.

(ii) Zmiany infrastruktury

Jeżeli chodzi o infrastrukturę, Rada jest gotowa promować i wspierać każdą inicjatywę dotyczącą nowego sprzętu i infrastruktury, która musi być nabyta lub zbudowana w związku z potrzebami osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi, co jasno wyrażono w jednym z motywów. Niniejsze rozporządzenie jest jednakże osadzone w ramach prawodawstwa dotyczącego ochrony konsumenta i dlatego nie może zawierać obowiązków dla przewoźników w odniesieniu do wymogów technicznych, aby zmodyfikować lub zastąpić pojazdy lub infrastrukturę i sprzęt w terminalach. Dlatego żadna z poprawek PE dotyczących zmian infrastruktury nie mogła zostać zaakceptowana (poprawki 6–10).

(iii) *Rekompensata i pomoc w razie wypadków*

Wniosek Komisji zawiera zasady dotyczące odpowiedzialności przedsiębiorstw autobusowych lub autokarowych w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu. Pasażerowie korzystaliby ze zharmonizowanych zasad dotyczących odpowiedzialności przedsiębiorstw autobusowych lub autokarowych. Za każdą szkodę do kwoty 220 000 EUR przedsiębiorstwo autobusowe lub autokarowe powinno przyjmować odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, tzn. nie ma możliwości wyłączenia swojej odpowiedzialności przez dowiedzenie, że wypadek nie zdarzył się z jego winy. Za szkody powyżej 220 000 EUR odpowiedzialność byłaby oparta na winie, ale nie byłaby nieograniczona. Pasażerowie, którzy ucierieliby w wyniku wypadku, byłiby uprawnieni do płatności zaliczkowej pozwalającej przezwyciężyć trudności ekonomiczne, w jakich oni lub ich rodziny mogłyby się znaleźć w związku z ich śmiercią lub odniesieniem przez nich obrażeń.

Istniejące systemy odpowiedzialności obowiązujące w państwach członkowskich różnią się jednak tak znacznie od siebie w odniesieniu do podstaw odpowiedzialności (nieograniczona odpowiedzialność na zasadzie ryzyka, odpowiedzialność na zasadzie ryzyka z wyłączeniem działania siły wyższej oraz odpowiedzialność na zasadzie winy), że nie można ich pogodzić. Ponadto ustawodawstwo w różnych państwach członkowskich opiera się częściowo na dyrektywie 2009/103/WE w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności („dyrektywa o ubezpieczeniu komunikacyjnym”), a częściowo na ustawodawstwie krajowym wykraczającym poza prawo UE. Teksty te regulują już odpowiedzialność względem pasażerów autobusów i uniknięcie konfliktu między obecnym wnioskiem a wyżej wymienioną „dyrektywą o ubezpieczeniu komunikacyjnym” ma kluczowe znaczenie.

Rada przyjęła zatem podejście opierające się na istniejącym systemie, dodając jednocześnie pewne podstawowe elementy harmonizujące. Proponuje się minimalny próg na pasażera i na sztukę bagażu: 220 000 EUR na pasażera w przypadku śmierci lub odniesienia obrażeń. W przypadku utraty lub uszkodzenia bagażu – 500 EUR w odniesieniu do usług miejskich, podmiejskich i regionalnych i 1 200 EUR w odniesieniu do innych usług regularnych. Dostosowałoby to rekompensatę za bagaż do odpowiednich przepisów „rozporządzenia kolejowego” z uwzględnieniem szczególnych cech transportu miejskiego, podmiejskiego i regionalnego. Jeżeli chodzi o wózki inwalidzkie, inny sprzęt służący do poruszania się lub urządzenia pomocnicze, tekst Rady przewiduje za nie pełną rekompensatę, nie są one zatem traktowane jak zwykły bagaż, nawet wtedy gdy szkody powstają podczas udzielania pomocy (w duchu poprawki PE nr 46).

Ponadto tekst został dostosowany tak, aby zapewnić pasażerom pomoc w zakresie ich natychmiastowych praktycznych potrzeb w wyniku wypadku. Przepis ten nie jest zawarty w „dyrektywie o ubezpieczeniu komunikacyjnym” i przynosi rzeczywiste korzyści pasażerom autobusów, nie zwiększając przy tym znacznie obciążenia administracyjnego firm autobusowych lub autokarowych.

W świetle powyższego Rada nie mogła zaakceptować podejścia zaproponowanego przez Komisję ani poprawek PE związanych z odpowiedzialnością (poprawki 18–24).

(iv) *Prawa osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi*

Rada w pełni popiera cel przyjęty przez Komisję, jakim jest dopilnowanie, by osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej miały niedyskryminacyjny dostęp do transportu autobusowego i autokarowego. Dlatego Rada ściśle trzyma się wniosku Komisji, choć zmienia niektóre przepisy, aby były wykonalne, i wprowadza pewne uproszczenia i doprecyzowania. W odniesieniu do tego rozdziału Rada włączyła niektóre poprawki PE do swojego tekstu – w całości, częściowo albo co do ducha.

W odniesieniu do wyjątków od prawa do transportu Komisja zaproponowała, aby osobom niepełnosprawnym można było odmówić transportu ze względu na wymogi bezpieczeństwa lub wielkość pojazdu. Rada wprowadziła kilka ulepszeń, odnosząc się do „konstrukcji” pojazdu zamiast do „wielkości”, włączając co do treści lub co do ducha poprawki PE nr 26 i 27. Ponadto Rada zaakceptowała także poprawkę 73 odnoszącą się do wyboru oferowanego osobie niepełnosprawnej lub osobie z ograniczeniami ruchowymi, gdy odmówiono jej przyjęcia na pokład.

Zgodnie z pierwotnym wnioskiem przewoźnik mógł wymagać, aby osobie niepełnosprawnej lub osobie z ograniczeniami ruchowymi towarzyszyła inna osoba, która jest w stanie przyjąć jej z pomocą. Zgodnie ze stanowiskiem Rady po pierwszym czytaniu, jeżeli przewoźnik stawia taki wymóg w odniesieniu do usługi przewozu pasażerskiego, osoba towarzysząca jest przewożona bezpłatnie i, jeżeli jest to wykonalne, zajmuje miejsce siedzące obok osoby niepełnosprawnej lub osoby z ograniczeniami ruchowymi. Przepis ten włącza co do treści poprawkę PE nr 29.

Tekst Rady po pierwszym czytaniu przewiduje niedyskryminacyjne warunki dostępu oraz ich podanie do wiadomości publicznej w odpowiednim formacie dla osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi, akceptując, częściowo lub w całości, poprawki PE nr 31 i 32. Ponadto Komisja udostępnia w Internecie wykaz terminali autobusowych i autokarowych wyznaczonych przez państwa członkowskie, w których zapewniana jest pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom z ograniczeniami ruchowymi, zgodnie z poprawką PE nr 36.

W odniesieniu do pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom z ograniczeniami ruchowymi – pomoc taka jest świadczona, pod warunkiem że dana osoba powiadomi przewoźnika lub operatora terminalu z wyprzedzeniem co najmniej dwóch dni roboczych (Komisja pierwotnie zaproponowała 48 godzin) i że stawi się w porcie lub w wyznaczonym miejscu co najmniej 60 minut przed opublikowanym czasem odjazdu. Rada nie mogła zatem zaakceptować poprawki 39 proponującej krótszy, dwudziestoczworogodzinny termin. Ponadto, jeżeli dana osoba ma szczególne potrzeby w zakresie miejsca do siedzenia, pasażer powinien poinformować przewoźnika o takich potrzebach w momencie rezerwacji, jeżeli o nich w danym momencie wie. Ten dodatkowy wymóg, wprowadzony przez Radę, umożliwi przewoźnikowi wyjście naprzeciw tym szczególnym potrzebom i zaferowanie danej osobie jak najlepszej usługi.

W odniesieniu do pomocy na pokładzie pojazdu Rada ograniczyła zakres stosowania pierwotnego wniosku Komisji. Tekst Rady stanowi, że informacje należy przekazywać w dostępnym formacie, jak również należy udzielać pomocy przy wchodzeniu na pokład i jego opuszczaniu podczas przerw w podróży; w tej drugiej sytuacji jednak tylko wtedy, gdy na pokładzie oprócz kierowcy obecni są inni członkowie personelu. Uwzględnia to także fakt, że większość pojazdów obsługuje tylko kierowca i dlatego udzielanie pomocy podczas podróży będzie miało wpływ na godziny pracy kierowcy, a co za tym idzie – na wymogi bezpieczeństwa.

Pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom z ograniczeniami ruchowymi musi być udzielana nieodpłatnie w wyznaczonych przez państwa członkowskie terminalach mających personel, a personel udzielający bezpośredniej pomocy tym osobom powinien przejść odpowiednie szkolenie umożliwiające im pomoc tym osobom. Personel, w tym kierowcy, którzy bezpośrednio zajmują się podróżnymi, powinien przejść szkolenie uświadamiające na temat niepełnosprawności.

(v) *Prawa pasażerów w przypadku odwołania lub opóźnienia*

Wniosek Komisji określa obowiązki przedsiębiorstw autobusowych lub autokarowych w przypadku przerwania podróży, odwołania usługi lub opóźnień. Przedsiębiorstwa powinny wypłacić rekompensatę w wysokości do 100 % ceny biletu, jeżeli nie zapewnią alternatywnych usług lub wymaganych informacji.

Rada w pełni popiera zasadę, że przewoźnicy i operatorzy terminalu powinni zapewnić swoim pasażerów opiekę, ale zmieniła wniosek Komisji, biorąc pod uwagę specyficzną strukturę branży autobusowej i autokarowej. Uzgodniono różne postępowanie w przypadku pasażerów odjeżdżających z terminali i pasażerów odjeżdżających z przystanków autobusowych, ponieważ nie jest ani możliwe, ani sensowne zapewnianie, na przykład, tego samego poziomu informacji dotyczących opóźnień na przystanku autobusowym w porównaniu z terminalem posiadającym personel.

W przypadku opóźnienia powyżej dwóch godzin lub odwołania podróży pasażer może dokonać wyboru między kontynuacją podróży przy użyciu tego samego środka transportu a żądaniem transferu lub zwrotu kosztów biletu (wypłaconego w ciągu 14 dni po zdarzeniu i, w razie konieczności, nieodpłatnej podróży powrotnej). Jeżeli w przypadku podróży trwającej ponad trzy godziny wyjazd jest opóźniony o więcej niż dwie godziny, przewoźnik będzie zobowiązany zapewnić pasażerom odjeżdżającym z terminala posiłek lub napoje – w duchu poprawki PE nr 53, ale nie będzie zobowiązany zapewnić zakwaterowania, chociaż będzie musiał pomóc w jego znalezieniu. Pasażerowie autobusów i autokarów nie będą jednak korzystali z dodatkowych rekompensat (wypłacanych dodatkowo do ceny biletu), jak to ma miejsce w przypadku pasażerów w transporcie morskim i kolejowym. Dlatego poprawki PE związane z rekompensatą i zakwaterowaniem nie zostały utrzymane (poprawki 49, 50, 51, 52, 54 i 55).

Parlament Europejski wprowadził kilka poprawek dotyczących rekompensaty i pomocy w przypadku opóźnień w przyjeździe i powiązanych zwolnień w sytuacji „siły wyższej” (poprawki 56 i 57), zdejmując w związku z tym z przewoźnika odpowiedzialność za szkodę, jeżeli powstała ona w okolicznościach, które nie są związane z wykonywaniem przez niego usługi i których nie mógł przewidzieć. Rada nie przyjęła tych poprawek, ponieważ jej tekst nie przewiduje żadnych przepisów dotyczących rekompensaty w przypadku opóźnień przyjazdu.

Takie rekompensaty stanowiłyby dodatkową odpowiedzialność dla przedsiębiorstw autobusowych i autokarowych i tworzyłyby nadmierne obciążenie; ponadto kierowcy znaleźliby się pod presją przestrzegania rozkładu jazdy za wszelką cenę, co zagroziłoby bezpieczeństwu na drodze.

Rada przyjęła poprawkę 58 dotyczącą informacji w formatach dostępnych dla osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi.

(vi) *Ogólne przepisy dotyczące informacji, rozpatrywania skarg i krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów*

Zgodnie ze stanowiskiem Rady po pierwszym czytaniu przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami w ramach swoich właściwych zakresów kompetencji dostarczają pasażerom – w możliwie przystępnych formatach – odpowiednich informacji podczas całej podróży. Ponadto, w duchu poprawki PE nr 62, informują pasażerów o ich prawach we właściwy i zrozumiały sposób.

Jeżeli chodzi o skargi, wniosek Komisji zawierał przepisy dotyczące sposobu rozpatrywania skarg przez przewoźników, określając w szczególności daleko idące konsekwencje prawne niereagowania na skargi.

Rada, zgadzając się co do zasady z wnioskiem Komisji, wprowadza do systemu większą elastyczność, aby uniknąć nieprzewidzianych konsekwencji dla systemów prawnych lub struktur administracyjnych państw członkowskich. W tym kontekście, aby uniknąć dodatkowej biurokracji, Rada nie uwzględniła poprawki PE nr 64, która nakładała na przedsiębiorstwa autobusowe i autokarowe obowiązek dorocznego wydawania szczegółowego sprawozdania na temat otrzymanych skarg.

Parlament zaproponował ponadto, aby krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów były niezależne (poprawka 65). Stanowisko Rady po pierwszym czytaniu jaśniej określa, że organy te powinny być niezależne od przewoźników, organizatorów wycieczek i operatorów terminali.

(vii) *Data rozpoczęcia stosowania rozporządzenia*

Komisja zaproponowała, aby rozporządzenie weszło w życie 20 dni po publikacji w Dzienniku Urzędowym UE i zaczęło mieć zastosowanie rok po tej dacie.

Stanowisko Rady po pierwszym czytaniu przewiduje, że rozporządzenie zacznie obowiązywać dwa lata po jego publikacji, akceptuje zatem poprawkę PE nr 69 co do treści.

3) **Inne poprawki przyjęte przez Parlament Europejski**

Inne poprawki nieujęte w stanowisku Rady po pierwszym czytaniu dotyczą:

- zmian w definicjach „umowy przewozu” (poprawka 13), „sprzedawcy biletów” (poprawka 14), „organizatora wycieczek” (poprawka 15) i „odwołania” (poprawka 16);
- proponowanych nowych definicji „przystępnych formatów” (poprawka 17);
- wzmianki o „osobach niezdolnych do samodzielnej podróży ze względu na podeszły lub młody wiek” (poprawka 34);
- dostosowania pomocy do indywidualnych potrzeb osób niepełnosprawnych lub osób z ograniczeniami ruchowymi (poprawka 35);

- konieczności dopilnowania, by pasażer otrzymywał potwierdzenie zgłoszenia potrzeby pomocy (poprawka 40);
- rekompensaty przyznawanej na mocy niniejszego rozporządzenia, która może być potrącana z dodatkowej przyznanej rekompensaty (poprawka 59);
- sankcji stosowanych w przypadku naruszeń przedmiotowego rozporządzenia, które mogłyby obejmować nakaz wypłaty rekompensaty (poprawka 68);
- poprawek 70, 71 i 72 dotyczących załączników do rozporządzenia.

III. WNIOSKI

Opracowując stanowisko po pierwszym czytaniu, Rada w pełni uwzględniła wniosek Komisji oraz opinię Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu. W odniesieniu do poprawek Parlamentu Europejskiego Rada stwierdza, że ich znaczna część została odzwierciedlona w stanowisku po pierwszym czytaniu – co do ich ducha, częściowo lub w pełni.
