

STANOWISKO PRZYJĘTE PRZEZ RADĘ (UE) NR 5/2010 W PIERWSZYM CZYTANIU**w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004****Przyjęte przez Radę w dniu 11 marca 2010 r.****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2010/C 122 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1 i art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą prawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Działanie Unii w dziedzinie przewozów drogą morską i śródlądowymi drogami wodnymi powinno mieć na celu m.in. zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, porównywalnego z poziomem ochrony zapewnianym w przypadku innych środków transportu. Ponadto należy w pełni uwzględnić ogólne wymogi ochrony konsumentów.
- (2) Ponieważ pasażer podróżujący drogą morską lub drogą wodną śródlądową jest słabszą stroną umowy przewozu, wszystkim pasażerom należy zapewnić minimalny poziom ochrony. Przewoźnicy powinni mieć możliwość oferowania pasażerom korzystniejszych warunków umownych od określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- (3) Ochrona pasażerów powinna obejmować nie tylko usługi przewozu pasażerskiego między portami położonymi na terenie państw członkowskich, ale również usługi przewozu pasażerskiego między takimi portami a portami położonymi poza terytorium państw członkowskich, z uwzględnieniem ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku przewozów pasażerskich. Dlatego termin „przewoźnik unijny” powinien do celów niniejszego rozporządzenia być interpretowany jak najszerszej, ale nie powinien kolidować z odpowiadającymi mu terminami w innych unijnych aktach prawnych, np. rozporządzeniu Rady (EWG) nr 4056/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 Traktatu do transportu morskiego ⁽³⁾ i rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącym stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) ⁽⁴⁾.

(4) Jednolity rynek usług przewozów pasażerskich drogą morską i śródlądowymi drogami wodnymi powinien działać z korzyścią dla ogółu obywateli. W związku z tym osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej niezależnie od tego, czy spowodowanej niepełnosprawnością, wiekiem czy jakimikolwiek innymi czynnikami, powinny mieć możliwości korzystania z usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych porównywalne z możliwościami, jakimi dysponują inni obywatele. Osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mają takie samo jak wszyscy inni obywatele prawa w zakresie swobodnego przemieszczania się, do wolności wyboru oraz do niedyskryminacji.

(5) W świetle art. 9 Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej możliwości podróżowania drogą morską i śródlądowymi drogami wodnymi porównywalnych z możliwościami, jakimi dysponują inni obywatele, należy ustanowić przepisy dotyczące ich niedyskryminacji i pomocy im podczas podróży. Osoby te powinny mieć zatem dostęp do transportu i nie należy odmawiać im przewozu ze względu na ich niepełnosprawność lub brak sprawności ruchowej, z wyjątkiem określonych przez właściwe organy przypadków uzasadnionych względami zdrowia i bezpieczeństwa. Osoby te powinny mieć prawo do pomocy w portach i na pokładzie statków pasażerskich. W imię społecznej integracji tych osób powinny one otrzymywać taką pomoc bezpłatnie. Przewoźnicy powinni określić warunki dostępu, najlepiej przy użyciu europejskiego systemu normalizacji.

(6) Przy podejmowaniu decyzji dotyczących nowych portów i terminali oraz w ramach poważnych remontów organy odpowiedzialne za te obiekty powinny, gdy to konieczne, uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Przewoźnicy również powinni, gdy to konieczne, uwzględniać potrzeby takich osób przy podejmowaniu decyzji dotyczących projektowania nowych statków pasażerskich i modernizowanych zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich ⁽⁵⁾ oraz dyrektywą 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 16 lipca 2009 r. (Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 89).

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia ...

⁽³⁾ Dz.U. L 378 z 31.12.1986, s. 4.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.

- (7) Pomoc udzielana w portach znajdujących się na terytorium państwa członkowskiego powinna m.in. umożliwiać osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej przemieszczenie się z wyznaczonego punktu przybycia do portu na statek pasażerski oraz ze statku pasażerskiego do wyznaczonego punktu odjazdu z portu, w tym wejście na pokład i zejście z pokładu statku.
- (8) Przy organizowaniu pomocy dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz przy szkoleniu swojego personelu przewoźnicy powinni współpracować z reprezentatywnymi organizacjami osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. W działaniach tych powinni również uwzględniać odpowiednie postanowienia międzynarodowej Konwencji i Kodeksu o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht przez marynarzy, a także zalecenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie projektowania i eksploatacji statków pasażerskich, które odpowiadają potrzebom osób starszych i niepełnosprawnych.
- (9) Pasażerowie powinni być odpowiednio informowani w razie odwołania lub opóźnienia jakiegokolwiek usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego. Informacje te powinny ułatwiać pasażerom poczynienie niezbędnych przygotowań oraz w razie potrzeby uzyskanie informacji na temat połączeń alternatywnych.
- (10) Niedogodności doświadczane przez pasażerów w wyniku odwołania lub dużego opóźnienia podróży powinny być ograniczone. W tym celu pasażerom powinna przysługiwać odpowiednia opieka, a także prawo do odwołania podróży oraz do uzyskania zwrotu kosztu biletów lub do podróży zmienioną trasą na zadowalających warunkach.
- (11) W razie odwołania lub opóźnienia usługi przewozu pasażerskiego przewoźnicy powinni wypłacać pasażerom odszkodowanie, stanowiące pewien odsetek ceny biletu, chyba że odwołanie lub opóźnienie zachodzi ze względu na warunki pogodowe stwarzające zagrożenie dla bezpiecznej eksploatacji statku lub ze względu na nadzwyczajne okoliczności, których nie dałoby się uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków.
- (12) Warunki pogodowe stwarzające zagrożenie dla bezpiecznej eksploatacji statku powinny obejmować w szczególności silne wiatry, wzburzone morze, silny prąd, trudne warunki lodowe i skrajnie wysoki lub niski poziom wody.
- (13) Nadzwyczajne okoliczności powinny obejmować w szczególności ataki terrorystyczne, spory pracownicze, wysadzenie na ląd wszelkich osób chorych, rannych lub zmarłych, operacje poszukiwawcze i ratownicze na morzu lub śródlądowych drogach wodnych, działania niezbędne, aby chronić środowisko, decyzje podjęte przez organy zarządzające ruchem lub władze portowe, lub decyzje podjęte przez właściwe organy w zakresie ładu i bezpieczeństwa publicznego, a także w odpowiedzi na pilne potrzeby transportowe.
- (14) Przewoźnicy powinni współpracować z zainteresowanymi stronami, organizacjami zawodowymi i organizacjami zrzeszającymi klientów, pasażerów, osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, na rzecz przyjęcia, na szczeblu krajowym lub europejskim, rozwiązań mających na celu doskonalenie opieki i pomocy oferowanej pasażerom w przypadku przerwania podróży, w szczególności w razie dużych opóźnień lub odwołania podróży.
- (15) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć wpływu na prawa pasażerów przewidziane w dyrektywie 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 przypadkach, gdy zorganizowana wycieczka zostaje odwołana z przyczyn innych niż odwołanie usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego.
- (16) Pasażerowie powinni być wyczerpująco informowani o prawach przysługujących im zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, tak aby mogli skutecznie z nich korzystać. Prawa pasażerów powinny obejmować uzyskanie informacji o usłudze przewozu pasażerskiego lub o rejsie wycieczkowym przed podróżą i w jej trakcie. Wszystkie istotne informacje udzielane pasażerom powinny być również udostępnione w formach przystępnych dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
- (17) Pasażerowie powinni mieć możliwość korzystania ze swoich praw w oparciu o odpowiednie procedury wnoszenia skarg wprowadzone przez przewoźników lub poprzez zgłaszanie skarg do organu lub organów wyznaczonych do tego celu przez państwo członkowskie. Przewoźnicy powinni ustosunkować się do skarg zgłaszanych przez pasażerów w określonym czasie, ze świadomością, że brak reakcji na skargę może zostać wykorzystany przeciwko nim.
- (18) Z uwzględnieniem procedur określonych przez państwo członkowskie w odniesieniu do składania skarg, skarga dotycząca pomocy udzielanej w porcie lub na pokładzie statku powinna w miarę możliwości być wnoszona do organu lub organów wyznaczonych do egzekwowania niniejszego rozporządzenia przez państwo członkowskie, na którego terytorium znajduje się port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, a w przypadku usług przewozu pasażerskiego realizowanych z państwa trzeciego – port, w którym schodzą na ląd.
- (19) Państwa członkowskie powinny zapewnić przestrzeganie niniejszego rozporządzenia oraz wyznaczyć właściwy organ lub organy odpowiedzialne za nadzór i egzekwowanie przepisów. Nadzór ten nie ma wpływu na prawo pasażerów do korzystania ze środków prawnych przed sądem zgodnie z prawem krajowym.
- (20) Państwa członkowskie powinny określić sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić ich stosowanie. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

⁽¹⁾ Dz.U. L 158 z 23.6.1990, s. 59.

(21) Zważywszy, że cele niniejszego rozporządzenia – mianowicie zapewnienie wysokiego poziomu ochrony i pomocy pasażerom we wszystkich państwach członkowskich oraz zapewnienie funkcjonowania podmiotów gospodarczych zgodnie ze zharmonizowanymi warunkami na jednolitym rynku – nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, a ze względu na rozmiary lub skutki proponowanych działań mogą zostać lepiej osiągnięte na szczeblu unijnym, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym samym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(22) 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”) (1). Należy zatem odpowiednio zmienić to rozporządzenie.

(23) Należy ściśle przestrzegać przepisów 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) i egzekwować je, aby zapewnić poszanowanie prywatności osób fizycznych i prawnych oraz zagwarantować, że wymagane informacje i sprawozdania będą służyć wyłącznie wypełnianiu określonych w niniejszym rozporządzeniu obowiązków i nie zostaną użyte ze szkodą dla tych osób.

(24) Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw podstawowych i jest zgodne z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, o której mowa w art. 6 Traktatu o Unii Europejskiej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące następujących kwestii:

- a) niedyskryminacja pasażerów w zakresie warunków przewozu oferowanych przez przewoźników;
- b) niedyskryminacja osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz pomoc udzielana tym osobom;

- c) prawa pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia usługi;
- d) minimalne informacje udostępniane pasażerom;
- e) rozpatrywanie skarg;
- f) ogólne zasady dotyczące egzekwowania przepisów.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów podróżujących:

- a) z wykorzystaniem usług przewozu pasażerskiego, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego;
- b) z wykorzystaniem usług przewozu pasażerskiego, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, znajduje się poza terytorium państwa członkowskiego, a port, w którym schodzą na ląd, jest położony na terytorium państwa członkowskiego, pod warunkiem że usługa jest realizowana przez przewoźnika unijnego;
- c) rejsem wycieczkowym, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzą na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego. Do tych pasażerów nie mają jednak zastosowania art. 16 ust. 2, art. 18, 19 oraz art. 20 ust. 1 i 4.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pasażerów podróżujących:

- a) statkami dopuszczonymi do przewozu nie więcej niż 36 pasażerów;
- b) statkami, których załoga odpowiedzialna za eksploatację statku składa się z nie więcej niż 3 osób lub w przypadku, gdy dystans, na którym wykonuje się całkowitą usługę przewozu pasażerskiego, jest mniejszy niż 500 metrów w jedną stronę; lub
- c) rejsami spacerowymi i krajoznawczymi innymi niż rejsy wycieczkowe.

3. Przez okres dwóch lat od dnia ... (*) państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania niniejszego rozporządzenia statki morskie poniżej 300 ton brutto eksploatowane w transporcie krajowym, pod warunkiem że prawa pasażerów wynikające z niniejszego rozporządzenia są odpowiednio zagwarantowane w prawie krajowym.

4. Państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania niniejszego rozporządzenia usługi przewozu pasażerskiego w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, umów o świadczenie usług publicznych lub usług zintegrowanych, pod warunkiem że prawa pasażerów przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są odpowiednio zagwarantowane w prawie krajowym.

(1) Dz.U. L 364 z 9.12.2004, s. 1.

(2) Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

(*) Data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

5. Niniejsze rozporządzenie nie ustanawia wymogów technicznych nakładających na przewoźników, operatorów terminali ani inne podmioty obowiązku zmiany lub wymiany statków, infrastruktury, urządzeń w portach oraz w terminalach portowych.

Artykuł 3

Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę, której sprawność ruchowa podczas korzystania z przewozu jest ograniczona na skutek jakiegokolwiek niepełnosprawności fizycznej (sensorycznej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), niepełnosprawności umysłowej bądź upośledzenia umysłowego lub niepełnosprawności wynikającej z dowolnych innych przyczyn lub z wieku i której sytuacja wymaga właściwej uwagi oraz przystosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do jej szczególnych potrzeb;
- b) „terytorium państwa członkowskiego” oznacza terytorium, do którego zastosowanie ma Traktat, zgodnie z jego art. 355 i na warunkach w nim przewidzianych;
- c) „warunki dostępu” oznaczają odpowiednie normy, wytyczne i informacje dotyczące dostępu do terminali portowych i statków, wraz z istniejącymi w nich rozwiązaniami przeznaczonymi dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- d) „przewoźnik” oznacza osobę fizyczną lub prawną oferującą ogólnie dostępne przewozy w postaci usług przewozu pasażerskiego lub rejsów wycieczkowych;
- e) „przewoźnik unijny” oznacza przewoźnika z siedzibą na terytorium państwa członkowskiego lub oferującego transport w postaci usług przewozu pasażerskiego, który rozpoczyna lub kończy się na terytorium państwa członkowskiego;
- f) „usługa przewozu pasażerskiego” oznacza komercyjną usługę przewozu pasażerskiego drogą morską lub drogą wodną śródlądową realizowaną według podanego do publicznej wiadomości rozkładu rejsów;
- g) „usługi zintegrowane” oznaczają połączone usługi przewozu realizowane w określonym obszarze geograficznym z wykorzystaniem jednego systemu informacyjnego, systemu biletowego i rozkładu jazdy;
- h) „wykonujący przewóz” oznacza osobę inną niż przewoźnik, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;
- i) „śródlądowa droga wodna” oznacza dowolną naturalną lub sztuczną jednolitą część wód lub system połączonych jednolitych części wód, wykorzystywane do celów przewozu, jak np. jeziora, rzeki lub kanały, lub dowolne ich połączenie;

- j) „port” oznacza miejsce lub obszar geograficzny posiadający udogodnienia i obiekty umożliwiające przyjmowanie statków, w którym pasażerowie regularnie wchodzą na pokład lub schodzą na ląd;
- k) „terminal portowy” oznacza terminal, obsługiwany przez pracowników przewoźnika lub operatora terminalu, w porcie wyposażonym w obiekty takie jak stanowiska odprawy, kasy biletowe lub poczekalnie, oraz dysponujący personelem, co umożliwia wchodzenie na pokład lub schodzenie na ląd pasażerów korzystających z usług przewozu pasażerskiego lub z rejsu wycieczkowego;
- l) „statek” oznacza jednostkę pływającą użytą do celów żeglugi po morskich lub śródlądowych drogach wodnych;
- m) „umowa przewozu” oznacza umowę przewozu zawartą między przewoźnikiem a pasażerem, dotyczącą świadczenia co najmniej jednej usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego;
- n) „bilet” oznacza ważny dokument lub inny dowód zawarcia umowy przewozu;
- o) „sprzedawca biletów” oznacza każdego sprzedawcę detalicznego zawierającego umowy przewozu w imieniu przewoźnika;
- p) „biuro podróży” oznacza każdego sprzedawcę detalicznego działającego w imieniu pasażera w sprawach zawierania umów przewozu;
- q) „organizator wyjazdów grupowych” oznacza organizatora w rozumieniu art. 2 pkt 2) i 3) dyrektywy 90/314/EWG, nie będącego przewoźnikiem;
- r) „rezerwacja” oznacza rezerwację konkretnej usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego;
- s) „operator terminalu” oznacza podmiot prywatny lub publiczny na terytorium państwa członkowskiego odpowiedzialny za administrowanie i zarządzanie terminalem portowym;
- t) „rejs wycieczkowy” oznacza usługę przewozu świadczoną na morskiej lub śródlądowej drodze wodnej realizowaną wyłącznie dla przyjemności lub w celach rekreacyjnych, w uzupełnieniu której oferowane jest zakwaterowanie i inne elementy, obejmującą więcej niż dwa noclegi na statku;
- u) „incydent żeglugowy” oznacza rozbicie statku, jego wywrócenie, zderzenie lub wejście na mieliznę, wybuch lub pożar na statku lub uszkodzenie statku.

Artykuł 4

Bilety i niedyskryminacyjne warunki umowne

1. Przewoźnicy wystawiają pasażerowi bilet, chyba że prawo krajowe przewiduje inne dokumenty uprawniające do przewozu. Bilet może być wystawiony w formie elektronicznej.

2. Bez uszczerbku dla taryf socjalnych, warunki umowne i stawki stosowane przez przewoźników lub sprzedawców biletów są ogólnie dostępne bez jakiegokolwiek, bezpośredniej lub pośredniej, dyskryminacji ze względu na obywatelstwo klienta końcowego lub siedzibę przewoźnika bądź 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 dowolnej innej osobie, przewoźnik, biuro podróży, organizator wyjazdów grupowych lub operator terminalu, którzy powierzyli wykonanie takich obowiązków, są odpowiedzialni za działania i zaniechania tej strony wykonującej w ramach zleconych jej czynności.

2. W uzupełnieniu ust. 1 strona, której przewoźnik, biuro podróży, organizator wyjazdów grupowych lub operator terminalu powierzyli wykonanie obowiązku, podlega w zakresie powierzonych obowiązków przepisom niniejszego rozporządzenia, w tym dotyczącym odpowiedzialności i środków obrony.

Artykuł 6

Wyłączenie uchylenia się od odpowiedzialności

Obowiązki wynikające z niniejszego rozporządzenia nie mogą zostać ograniczone ani wyłączone, w szczególności poprzez odmienne postanowienia lub wyłączenia w umowie przewozu.

ROZDZIAŁ II

PRAWA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I OSÓB O OGRANICZONEJ SPRAWNOŚCI RUCHOWEJ

Artykuł 7

Prawo do przewozu

1. Przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych nie mogą odmówić przyjęcia rezerwacji, wydania lub innego udostępnienia biletu ani przyjęcia danej osoby na pokład ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową.

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

Artykuł 8

Wyjątki i warunki specjalne

1. Niezależnie od art. 7 ust. 1 przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych mogą odmówić przyjęcia rezerwacji, wydania lub innego udostępnienia biletu lub przyjęcia na pokład osoby ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową:

- a) ze względu na obowiązujące wymogi w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa określone w prawie międzynarodowym, unijnym lub krajowym lub ze względu na wymogi dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa określone przez właściwe organy;
- b) w przypadkach gdy konstrukcja statku pasażerskiego lub infrastruktura portu i jego wyposażenie, w tym terminali

portowych, uniemożliwia wejście na pokład lub zejście na ląd lub gdy przewóz osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej nie może być przeprowadzony w sposób bezpieczny lub nie jest wykonalny z punktu widzenia eksploatacyjnego.

2. W przypadku odmowy przyjęcia rezerwacji lub wydania bądź udostępnienia biletu w inny sposób ze względów, o których mowa w ust. 1, przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych dokładają racjonalnie uzasadnionych starań, aby danej osobie zaproponować alternatywny transport z wykorzystaniem usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego realizowanych przez danego przewoźnika.

3. W przypadku gdy osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, posiadającej rezerwację lub bilet, która to osoba spełnia wymogi art. 11 ust. 2, odmówiono przyjęcia na pokład ze względu na jej niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową, osobie tej i wszelkim osobom towarzyszącym w rozumieniu ust. 4 niniejszego artykułu musi zostać zaofiarowany wybór pomiędzy zwrotem kosztów oraz zmianą trasy zgodnie z załącznikiem I. Prawo wyboru między podróżą powrotną a zmianą trasy jest uzależnione od spełnienia wszystkich wymogów w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa.

4. Na warunkach określonych w ust. 1 przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych mogą wymagać, aby osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszyła inna osoba zdolna do udzielenia pomocy potrzebnej tej osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej. W przypadku usług przewozu pasażerskiego taka osoba towarzysząca jest przewożona bezpłatnie.

5. W przypadku gdy przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych powołują się na przepisy ust. 1 lub 4, niezwłocznie informują osobę niepełnosprawną lub osobę o ograniczonej sprawności ruchowej o konkretnych powodach zastosowania tych przepisów. O powodach tych osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej jest powiadamiana na piśmie nie później niż pięć dni roboczych po uzyskaniu tej informacji. W przypadku odmowy na podstawie ust. 1 lit. a) przywołuje się odpowiednie wymogi z zakresu zdrowia i bezpieczeństwa.

Artykuł 9

Dostęp i informacja

1. We współpracy z reprezentatywnymi organizacjami osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej przewoźnicy i operatorzy terminali, w stosownych przypadkach za pośrednictwem swoich organizacji, określają lub stosują istniejące warunki niedyskryminacyjnego dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

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

3. Organizatorzy wyjazdów grupowych podają do publicznej wiadomości warunki dostępu, o których mowa w ust. 1, mające zastosowanie do podróży, w tym zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek, które są przez nich organizowane, sprzedawane lub oferowane na sprzedaż.

4. Przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych zapewniają osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostęp do podanych we właściwych i przystępnych formach wszelkich istotnych informacji na temat warunków przewozu, podróży i warunków dostępu, w tym na temat rezerwacji i informacji on-line.

Artykuł 10

Prawo do uzyskania pomocy w portach i na pokładzie statków

Z zastrzeżeniem warunków dostępu przewidzianych w art. 9 ust. 1 przewoźnicy i operatorzy terminali, w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji, udzielają osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej bezpłatnej pomocy, szczególnie określonej w załącznikach II i III, w portach – w tym podczas wchodzenia na statek i schodzenia na ląd – oraz na pokładzie statków.

Artykuł 11

Warunki udzielania pomocy

1. Przewoźnicy i operatorzy terminali w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji udzielają pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, jak przewidziano w art. 10, na następujących warunkach:

- a) przewoźnik lub operator terminalu muszą zostać powiadomieni o potrzebie udzielenia takiej pomocy danej osobie przynajmniej na dwa dni robocze przed koniecznością udzielenia pomocy, oraz;
- b) osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej musi pojawić się w porcie lub w wyznaczonym punkcie, o którym mowa w art. 12 ust. 3:
 - (i) w czasie określonym na piśmie przez przewoźnika, przy czym nie może on przypadać wcześniej niż 60 minut przed opublikowanym czasem wchodzenia na pokład, lub
 - (ii) jeżeli nie określono konkretnego czasu, nie później niż 60 minut przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży.

2. W uzupełnieniu ust. 1, osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej powiadamiają przewoźnika w momencie dokonywania rezerwacji lub kupowania biletu w przedsprzedaży, jeżeli to możliwe, o szczególnych potrzebach w zakresie zakwaterowania lub miejsc siedzących lub o potrzebie wniesienia na pokład sprzętu medycznego, pod warunkiem że potrzeby te są w tym czasie znane.

3. Powiadomienie, o którym mowa w ust. 1 lit. a) i w ust. 2, może zawsze zostać złożone w biurze podróży lub u organizatora wyjazdów grupowych, u których zakupiono bilet. Jeżeli bilet obejmuje kilka podróży, wystarczające jest

jedno powiadomienie, pod warunkiem że przekazane zostaną odpowiednie informacje na temat terminów kolejnych podróży.

4. Jeżeli nie dokonano powiadomienia zgodnie z ust. 1 lit. a) oraz z ust. 2, przewoźnicy i operatorzy terminali podejmują wszelkie racjonalnie uzasadnione starania w celu zapewnienia udzielenia pomocy tak, aby osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej mogła wejść na pokład, zejść na ląd i odbyć podróż statkiem.

5. W przypadku gdy osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszy uznany pies asystujący, pies ten jest kwaterowany razem z tą osobą, pod warunkiem że przewoźnik, biuro podróży lub organizator wyjazdów grupowych zostali powiadomieni zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi dotyczącymi przewozu uznanych psów asystujących na statkach pasażerskich, o ile przepis takie istnieją.

Artykuł 12

Przyjmowanie powiadomień i wyznaczanie punktów spotkań

1. Przewoźnicy, operatorzy terminali, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych podejmują wszelkie środki niezbędne w celu przyjmowania powiadomień składanych zgodnie z art. 11 ust. 1 lit. a) i art. 11 ust. 2. Obowiązek ten ma zastosowanie do wszystkich punktów sprzedaży, w tym sprzedaży telefonicznej i sprzedaży przez Internet.

2. W przypadku gdy biura podróży lub organizatorzy wyjazdów grupowych otrzymają powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie przekazują tę informację w czasie normalnych godzin pracy przewoźnikowi lub operatorowi terminalu.

3. Przewoźnicy i operatorzy terminali wyznaczają punkt wewnątrz lub na zewnątrz terminalu portowego, w którym osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogą zgłosić swoje przybycie i potrzebę uzyskania pomocy. Punkt ten musi być wyraźnie oznakowany i muszą być w nim dostępne w przystępnej formie podstawowe informacje dotyczące terminalu portowego i udzielanej pomocy.

Artykuł 13

Normy jakości dotyczące pomocy

1. We współpracy z reprezentatywnymi organizacjami osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej operatorzy terminali i przewoźnicy eksploatujący terminale portowe lub realizujący usługi przewozu pasażerskiego, którzy w poprzednim roku kalendarzowym dokonali przewozu więcej niż 100 000 pasażerów, ustalają w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji normy jakości pomocy określonej w załączniku II i III oraz, w stosownych przypadkach za pośrednictwem swoich organizacji, określają środki wymagane do spełnienia tych norm.

2. Normy jakości, o których mowa w ust. 1, są przez operatorów terminali i przewoźników podawane do wiadomości publicznej fizycznie lub w Internecie w przystępnych formach i w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane wszystkim pasażerom.

Artykuł 14

Szkolenie i instruktaż

Nie naruszając Międzynarodowej konwencji dotyczącej wymagań w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht dla marynarzy ani przepisów przyjętych zgodnie z poprawioną Konwencją o żegludze na Renie oraz Konwencją o żegludze na Dunaju, przewoźnicy oraz – w stosownych przypadkach – operatorzy terminali określają procedury szkolenia w zakresie niepełnosprawności, w tym instruktażu, i zapewniają, aby:

- a) ich pracownicy, 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 IV część A i B, oraz
- b) ich pracownicy, którzy w inny sposób są odpowiedzialni za rezerwację i sprzedaż biletów lub wchodzenie na pokład bądź schodzenie na ląd, w tym pracownicy zatrudnieni przez jakąkolwiek inną stronę wykonującą, przeszli szkolenie lub instruktaż opisane w załączniku IV część A.

Artykuł 15

Odszkodowanie za sprzęt ułatwiający poruszanie się lub inny sprzęt specjalistyczny

1. Przewoźnicy i operatorzy terminali ponoszą odpowiedzialność za straty wynikające z utraty lub uszkodzenia sprzętu ułatwiającego poruszanie się lub innego sprzętu specjalistycznego używanego przez osobę niepełnosprawną lub osobę o ograniczonej sprawności ruchowej, jeżeli do zdarzenia, które spowodowało straty, doszło z winy lub z powodu zaniedbania przewoźnika lub operatora terminalu. W przypadku strat spowodowanych incydem żeglugowym domniemywa się winę lub zaniedbanie przewoźnika.

2. Wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 1, odpowiada wartości odtworzeniowej tego sprzętu lub, w odpowiednich przypadkach, kosztom jego naprawy.

3. Ust. 1 i 2 nie mają zastosowania, w przypadku gdy zastosowanie ma art. 4 rozporządzenia (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków⁽¹⁾.

4. Ponadto, dokłada się wszelkich starań, aby szybko dostarczyć tymczasowy sprzęt zastępczy.

ROZDZIAŁ III

OBOWIĄZKI PRZEWOŹNIKÓW I OPERATORÓW TERMINALI W PRZYPADKU PRZERWANIA PODRÓŻY

Artykuł 16

Informacje w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu

1. W przypadku odwołania lub opóźnienia rozpoczęcia usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego przewoźnik lub, w odpowiednich przypadkach, operator terminalu jak najszybciej, a w każdym razie nie później niż 30 minut po planowanym czasie rozpoczęcia podróży, informują pasażerów o sytuacji oraz powiadamiają ich o przypuszczalnym czasie

rozpoczęcia i zakończenia podróży, gdy tylko taka informacja będzie dostępna.

2. Jeżeli z powodu odwołania lub opóźnienia pasażerowie nie zdążą na połączenie w usłudze przewozu pasażerskiego, przewoźnik oraz, w odpowiednich przypadkach, operator terminalu podejmują racjonalnie uzasadnione starania w celu poinformowania tych pasażerów o połączeniach alternatywnych.

3. Przewoźnik lub, w odpowiednich przypadkach, operator terminalu zapewniają uzyskanie przez osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej informacji, o których mowa w ust. 1 i 2, w przystępnej formie.

Artykuł 17

Pomoc w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu

1. Jeżeli przewoźnik z uzasadnionych względów spodziewa się, że rozpoczęcie usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego zostanie odwołane lub opóźni się o ponad 120 minut w stosunku do planowanego czasu rozpoczęcia podróży, pasażerom rozpoczynającym podróż w terminalach portowych oferuje się bezpłatne przekąski, posiłki lub napoje, odpowiednio do czasu oczekiwania, pod warunkiem że są one dostępne lub mogą być dostarczone przy rozsądnym nakładzie środków.

2. W przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu powodującego konieczność co najmniej jednego noclegu lub pobytu dłuższego, niż planowany przez pasażera, przewoźnik oferuje pasażerom rozpoczynającym podróż w terminalach portowych, jeżeli jest to fizycznie wykonalne, oprócz przekąsek, posiłków lub napojów, o których mowa w ust. 1, odpowiednie zakwaterowanie, bezpłatnie, na pokładzie lub na lądzie oraz przewóz między terminalem portowym a miejscem zakwaterowania. W odniesieniu do każdego pasażera przewoźnik może ograniczyć całkowity koszt zakwaterowania na lądzie, z wyłączeniem przewozu w obu kierunkach między terminalem portowym a miejscem zakwaterowania, do kwoty 120 EUR.

3. Stosując przepisy ust. 1 i 2, przewoźnik zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wszelkich osób im towarzyszących.

Artykuł 18

Zmiana trasy i zwrot kosztów w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu

1. Jeżeli przewoźnik z uzasadnionych względów spodziewa się, że usługa przewozu pasażerskiego będzie odwołana lub odjazd z terminalu portowego będzie opóźniony o ponad 120 minut, pasażerowi niezwłocznie oferuje się następujący wybór:

- a) podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego, w warunkach porównywalnych do warunków przewidzianych w umowie przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie;
- b) zwrot ceny biletu oraz, w odpowiednich przypadkach, bezpłatną powrotną usługę przewozu do punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 24.

2. W przypadku gdy usługa przewozu pasażerskiego zostaje odwołana lub jeżeli odjazd jest opóźniony o ponad 120 minut, pasażerowie mają prawo do takiej podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego lub uzyskania zwrotu ceny biletu od przewoźnika.

3. Zwrot, o którym mowa w ust. 1 lit. b) i ust. 2 jest dokonywany w ciągu 7 dni, gotówką, elektronicznym przelewem bankowym, przekazem bankowym lub czekiem bankowym w wysokości pełnego kosztu biletu według ceny zakupu, za niewykonaną część lub części podróży oraz za już wykonaną część lub części podróży, jeżeli podróż nie prowadzi już w żaden sposób do realizacji pierwotnego planu podróży.

Artykuł 19

Odszkodowanie w formie obniżenia ceny biletu w przypadku opóźnionego zakończenia podróży

1. Nie tracąc prawa do przewozu, pasażerowie mogą domagać się od przewoźnika odszkodowania w przypadku opóźnionego przybycia do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu. Minimalny poziom odszkodowania wynosi 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego co najmniej:

- a) godzinę w przypadku rejsu rozkładowego trwającego do czterech godzin;
- b) dwie godziny w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż cztery godziny, ale nie przekraczającego ośmiu godzin;
- c) trzy godziny w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż osiem godzin, ale nieprzekraczającego 24 godzin; lub
- d) sześć godzin w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż 24 godziny.

Jeżeli opóźnienie ponad dwukrotnie przekracza czas określony w lit. a) – d), odszkodowanie wynosi 50% ceny biletu.

2. Pasażerowie, którzy posiadają bilet wieloprzejazdowy lub bilet okresowy i którzy napotykać na powtarzające się opóźnienia zakończenia podróży w okresie jego ważności, mogą dochodzić odpowiedniego odszkodowania zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przewoźnika. W warunkach tych określone są kryteria dotyczące stwierdzenia opóźnienia zakończenia podróży i sposób obliczania odszkodowania.

3. Odszkodowanie oblicza się w stosunku do ceny, jaką pasażer faktycznie zapłacił za opóźnioną usługę przewozu pasażerskiego.

4. Gdy przewóz dotyczy podróży w obie strony, odszkodowanie za opóźnienie zakończenia podróży tam lub z powrotem obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za tę usługę przewozu pasażerskiego.

5. Wypłata odszkodowania następuje w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie. Odszkodowanie może

mieć postać kuponów lub innych usług, o ile ich warunki są elastyczne, w szczególności w zakresie okresu ważności i miejsca docelowego. Na żądanie pasażera odszkodowanie jest wypłacane w formie pieniężnej.

6. Odszkodowanie za koszt biletu nie jest pomniejszane o finansowe koszty transakcji, takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub koszty przesyłki. Przewoźnicy mogą określić kwotę minimalną, poniżej której odszkodowanie nie będzie wypłacane. Wysokość tej kwoty nie może przekraczać 10 EUR.

Artykuł 20

Zwolnienia

1. Art. 17, 18 i 19 nie mają zastosowania do pasażerów posiadających bilety otwarte, jeżeli czas odjazdu nie jest wyszczególniony, z wyjątkiem pasażerów posiadających bilet wieloprzejazdowy lub bilet okresowy.

2. Art. 17 i 19 nie mają zastosowania, jeżeli pasażer został poinformowany o odwołaniu lub opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli odwołanie lub opóźnienie wynikły z winy pasażera.

3. Art. 17 ust. 2 nie ma zastosowania w przypadku, gdy odwołanie lub opóźnienie są spowodowane warunkami pogodowymi, które zagrażają bezpieczeństwu użytkownika statku.

4. Art. 19 nie ma zastosowania w przypadkach, gdy odwołanie lub opóźnienie zostało spowodowane warunkami pogodowymi zagrażającymi bezpiecznemu użytkownikowi statku lub nadzwyczajnymi okolicznościami utrudniającymi wykonanie usługi przewozu pasażerskiego, których nie można było uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków.

Artykuł 21

Dalsze roszczenia

Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia pasażerom dochodzenia przed sądami krajowymi zgodnie z prawem krajowym odszkodowania za straty wynikające z odwołania lub opóźnienia usług przewozu, w tym na podstawie dyrektywy 90/314/EWG.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY OGÓLNE DOTYCZĄCE INFORMACJI I SKARG

Artykuł 22

Prawo do informacji dotyczących podróży

Przewoźnicy i operatorzy terminali w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji dostarczają pasażerom odpowiednich informacji podczas całej podróży w przystępnych formach w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane wszystkim pasażerom. Szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Artykuł 23

Informacje o prawach pasażerów

1. Przewoźnicy i operatorzy terminali w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji zapewniają podawanie do publicznej wiadomości zarówno na statkach, jak i w terminalach portowych informacji dotyczących praw przysługujących pasażerom na mocy niniejszego rozporządzenia. Informacje te są podawane w przystępnych formach w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane wszystkim pasażerom. Przy podawaniu tych informacji szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

2. W celu spełnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1, przewoźnicy i operatorzy terminali mogą korzystać ze streszczenia przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowanego przez Komisję we wszystkich językach urzędowych instytucji Unii Europejskiej, które jest im udostępniane.

3. Przewoźnicy i operatorzy terminali informują pasażerów we właściwy sposób na statkach i w terminalach portowych o danych kontaktowych organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów wyznaczonego przez państwo członkowskie na mocy art. 25 ust. 1.

Artykuł 24

Skargi

1. Przewoźnicy tworzą lub stosują istniejący mechanizm rozpatrywania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem.

2. W przypadku gdy pasażer objęty niniejszym rozporządzeniem chce wnieść skargę do przewoźnika, składa ją w ciągu dwóch miesięcy od dnia, w którym wykonana została usługa lub w którym powinna być ona zostać wykonana. W ciągu 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 może być dłuższy niż trzy miesiące od dnia otrzymania skargi.

ROZDZIAŁ V

EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW I KRAJOWE ORGANY ODPOWIEDZIALNE ZA EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW

Artykuł 25

Organy krajowe odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów

1. Każde państwo członkowskie wyznacza nowy lub istniejący organ lub organy odpowiedzialne za egzekwowanie niniejszego rozporządzenia w zakresie usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych z portów położonych na jego terytorium oraz usług przewozu pasażerskiego z państwa trzeciego do takich portów. Każdy organ podejmuje środki konieczne do zapewnienia przestrzegania niniejszego rozporządzenia.

Każdy organ – pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego – jest niezawisły od przewoźników, organizatorów wyjazdów grupowych i operatorów terminali.

2. Państwa członkowskie informują Komisję o organie lub organach wyznaczonych zgodnie z niniejszym artykułem.

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

Państwo członkowskie może postanowić że:

- a) na pierwszym etapie pasażer wnosi skargę na podstawie niniejszego rozporządzenia do przewoźnika; lub
- b) krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub inny odpowiedni organ wyznaczony przez państwo członkowskie działa jako instancja odwoławcza w odniesieniu do skarg dotyczących sporów, które nie zostały rozwiązane z zastosowaniem art. 24.

4. Państwa członkowskie, które postanowiły objąć niektóre usługi odstępstwem zgodnie z art. 2 ust. 4, zapewniają istnienie porównywalnego mechanizmu egzekwowania praw pasażerów.

Artykuł 26

Sprawozdanie dotyczące egzekwowania rozporządzenia

W dniu 1 czerwca ... (*) a następnie co dwa lata, organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów wyznaczone na mocy art. 25 podają do publicznej wiadomości sprawozdanie ze swoich działań w ciągu poprzedzających dwóch lat kalendarzowych, zawierające w szczególności opis działań podjętych w celu wprowadzenia w życie przepisów niniejszego rozporządzenia, szczegółowe informacje na temat zastosowanych sankcji oraz dane statystyczne dotyczące skarg i zastosowanych sankcji.

Artykuł 27

Współpraca między organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów

Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, o których mowa w art. 25 ust. 1, wymieniają między sobą, w stosownych przypadkach, informacje dotyczące swojej pracy, zasad podejmowania decyzji oraz praktyk w tym zakresie. Komisja wspomaga je w wykonywaniu tego zadania.

Artykuł 28

Sankcje

Państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić ich stosowanie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach w terminie do ...(**) i powiadamiają ją bezzwłocznie o wszystkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

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

(**) Data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ VI
POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 29

Sprawozdanie

W terminie do ... (*) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące funkcjonowania i skutków niniejszego rozporządzenia. Sprawozdaniu w razie konieczności towarzyszą wnioski legislacyjne dotyczące dalszego szczegółowego wykonania przepisów niniejszego rozporządzenia lub zmieniające niniejsze rozporządzenie.

Artykuł 30

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 2006/2004

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

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...
Przewodniczący

W imieniu Rady

...
Przewodniczący

„19. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2009 z dnia ... o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową (*).

(*) Dz.U. ...”.

Artykuł 31

Wejście w życie

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

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

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

(**) 36 miesięcy od daty opublikowania niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK I

Prawo do zwrotu kosztów lub zmiany trasy przysługujące osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, o których mowa w art. 8

1. W przypadku odesłania do niniejszego załącznika, osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej proponuje się do wyboru wybór:
 - a) — zwrot, w ciągu 7 dni, gotówką, elektronicznym przelewem bankowym, przekazem bankowym lub czekiem bankowym całości kosztu biletu według ceny zakupu, za niewykonaną część lub części podróży oraz za już wykonaną część lub części podróży, jeżeli podróż nie prowadzi już w żaden sposób do realizacji pierwotnego planu podróży, a także, w stosownych przypadkach,
 - podróż powrotna do miejsca rozpoczęcia podróży, w najbliższym możliwym terminie; lub
 - b) podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, w porównywalnych warunkach, w najwcześniejszym możliwym terminie; lub
 - c) podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu, w porównywalnych warunkach, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności biletów.
 2. Ust. 1 lit. a) ma również zastosowanie do pasażerów, których podróż stanowi część pakietu, z wyjątkiem prawa do zwrotu kosztów, gdy to prawo wynika z dyrektywy 90/314/EWG.
 3. Jeżeli – w przypadku, gdy miasto lub region są obsługiwane przez kilka portów – przewoźnik oferuje pasażerowi podróż do alternatywnego portu, innego niż wskazany w rezerwacji, przewoźnik ponosi koszt przewozu pasażera z tego alternatywnego portu do portu wskazanego w rezerwacji lub do innego pobliskiego miejsca docelowego uzgodnionego z pasażerem.
-

ZAŁĄCZNIK II

Pomoc w portach, o której mowa w art. 10 i 13, w tym podczas wchodzenia na pokład i schodzenia na ląd

- 1) Pomoc i rozwiązania niezbędne, by osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogły:
 - poinformować o swoim przybyciu do terminalu portowego i zwrócić się o pomoc;
 - przemieścić się od wejścia do stanowiska odprawy (jeżeli takie istnieje) lub na statek;
 - dokonać odprawy i nadać bagaż, gdy to konieczne;
 - przejść ze stanowiska odprawy (jeżeli takie istnieje) na statek, przez punkty kontroli paszportowej i bezpieczeństwa;
 - wejść na pokład statku, korzystając z wind, wózków inwalidzkich lub innej potrzebnej pomocy, odpowiednio do sytuacji;
 - przemieścić się od wejścia na pokład do części, w której znajdują się ich miejsca,
 - przechować i odebrać bagaż na statku;
 - przemieścić się ze swojego miejsca do wejścia na pokład;
 - zejść z pokładu statku, korzystając z udostępnionych wind, wózków inwalidzkich lub innej potrzebnej pomocy, odpowiednio do sytuacji;
 - odebrać bagaż, gdy to konieczne, i przejść przez punkty kontroli paszportowej i celnej;
 - dostać się z hali bagażowej lub punktu zejścia z pokładu do wskazanego wyjścia;
 - w razie potrzeby przemieszczać się do toalet (jeżeli takie istnieją).
- 2) Jeżeli osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej pomaga osoba towarzysząca, należy zezwolić tej osobie na udzielanie, na życzenie, koniecznej pomocy w porcie oraz podczas wejścia na pokład i zejścia z pokładu.
- 3) Zajęcie się wszelkim niezbędnym sprzętem ułatwiającym poruszanie się, w tym wózkami inwalidzkimi z napędem elektrycznym.
- 4) Tymczasowe udostępnienie sprzętu ułatwiającego poruszanie się zastępującego sprzęt uszkodzony lub zagubiony, niekoniecznie identycznego.
- 5) W stosownych przypadkach, naziemna obsługa uznanych psów asystujących.
- 6) Podawanie w przystępnych formach informacji potrzebnych przy wchodzeniu na pokład i schodzeniu na ląd.

ZAŁĄCZNIK III

Pomoc na pokładzie statków, o której mowa w art. 10 i 13

1. Przewóz uznanych psów asystujących na statku, z zastrzeżeniem przepisów krajowych.
 2. Przewóz sprzętu medycznego oraz sprzętu umożliwiającego poruszanie się niezbędnego osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym wózków elektrycznych.
 3. Podawanie w przystępnych formach istotnych informacji o trasie.
 4. Podjęcie wszelkich niezbędnych starań w celu udostępnienia, na żądanie, miejsc siedzących stosownie do potrzeb osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej z zastrzeżeniem wymogów bezpieczeństwa i zależnie od dostępności.
 5. W razie potrzeby pomoc w przemieszczaniu się do toalet (jeżeli takie istnieją).
 6. Jeżeli osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej pomaga osoba towarzysząca, przewoźnik podejmuje wszelkie racjonalne starania, aby zapewnić takiej osobie miejsce lub kabinę obok danej osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej.
-

ZAŁĄCZNIK IV

Szkolenie w zakresie niepełnosprawności, w tym instruktaż, o których mowa w art. 14**A. Szkolenie w zakresie wiedzy na temat niepełnosprawności, w tym instruktaż**

Szkolenie w zakresie wiedzy na temat niepełnosprawności, w tym instruktaż, obejmuje:

- wiedzę i umiejętności potrzebne do właściwego reagowania na pasażerów z niepełnosprawnością fizyczną, niepełnosprawnością w zakresie narządów zmysłów (słuchu i wzroku), z niepełnosprawnością ukrytą lub z trudnościami w uczeniu się, w tym umiejętność właściwej oceny zróżnicowanych możliwości osób, których sprawność ruchowa, orientacja przestrzenna lub zdolności komunikacyjne mogą być ograniczone;
- bariery, w obliczu których stoją osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, w tym bariery w zakresie postaw psychicznych, bariery środowiskowe/fizyczne i organizacyjne;
- uznane psy asystujące, w tym zadania i potrzeby psa asystującego;
- reagowanie w nieoczekiwanych sytuacjach;
- umiejętności interpersonalne i metody komunikacji z osobami z uszkodzeniem słuchu, z osobami z uszkodzeniem wzroku, z osobami z uszkodzeniem mowy i z osobami z trudnościami w uczeniu się;
- ogólna wiedza na temat wytycznych IMO związanych z zaleceniem w sprawie projektowania i eksploatacji statków pasażerskich odpowiadających potrzebom osób starszych i niepełnosprawnych.

B. Szkolenie w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym, w tym instruktaż

Szkolenie w zakresie pomocy osobom niepełnosprawnym, w tym instruktaż, obejmuje:

- umiejętność udzielania użytkownikom wózków inwalidzkich pomocy w przemieszczaniu się na wózek i z wózka;
 - umiejętności udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podróżującym z uznanym psem asystującym, z uwzględnieniem roli i potrzeb takich zwierząt;
 - techniki eskortowania pasażerów z uszkodzeniem wzroku oraz postępowania z uznanymi psami asystującymi i przewożenia ich;
 - znajomość rodzajów sprzętu, który może być wykorzystywany przez osoby niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, a także umiejętność ostrożnego obchodzenia się z takim sprzętem;
 - użycie sprzętu umożliwiającego wsiadanie i wysiadanie oraz znajomość właściwych procedur wsiadania i wysiadania, chroniących bezpieczeństwo i godność osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
 - zrozumienie potrzeby niezawodnej i profesjonalnej pomocy. Również świadomość, że niektóre osoby niepełnosprawne mogą doświadczać podczas podróży uczucia zagrożenia 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 podróżujących drogą morską i wodną śródlądową 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 9 października 2009 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie projektu rozporządzenia. Po redakcji dokonanej przez prawników lingwistów Rada w dniu 11 marca 2010 r. przyjęła stanowisko po pierwszym czytaniu zgodnie ze zwykłą procedurą prawodawczą 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 drogą morską i wodną śródlądową jest jednym z elementów realizacji ogólnego celu Unii Europejskiej, który zakłada zwiększenie praw pasażerów, w szczególności osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi. Ustawodawstwo o podobnym charakterze zostało już przyjęte w odniesieniu do pasażerów podróżujących samolotami ⁽³⁾ lub koleją ⁽⁴⁾. Wniosek zawiera z jednej strony przepisy dotyczące niedyskryminacyjnego dostępu osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi, z drugiej strony – przepisy dotyczące prawa do pomocy, informacji i ewentualnie odszkodowania w przypadku opóźnień lub odwołań, w odniesieniu do wszystkich kategorii pasażerów.

Chociaż Rada zgadza 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 zostały przereformowane, aby uprościć i sprecyzować rozporządzenie.

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

2. Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

(i) Zakres zastosowania

Zakres geograficzny

Komisja zaproponowała, aby rozporządzenie odnosiło się do usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych w państwach członkowskich lub w portach w państwach członkowskich.

⁽¹⁾ Dok. 11990/08.

⁽²⁾ A6-0209/2009.

⁽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).

Rada uważa, że wniosek Komisji należy ujednoznaczyć w tym względzie, aby uniknąć zakłóceń konkurencji między usługami przewozu pasażerskiego świadczonymi wewnątrz UE a na zewnątrz UE. W związku z tym stanowisko po pierwszym czytaniu doprecyzowuje wyżej wymienione przepisy. Wprowadza ono rozróżnienie między usługami przewozu pasażerskiego, w których port wejścia na pokład jest położony na terytorium państwa członkowskiego, a usługami przewozu pasażerskiego, w których port wejścia na pokład jest położony poza terytorium państwa członkowskiego, natomiast port zejścia z pokładu jest położony na terytorium państwa członkowskiego. W tym drugim przypadku rozporządzenie ma zastosowanie wyłącznie, jeżeli usługa jest realizowana przez przewoźnika unijnego. Z drugiej strony definicja przewoźnika unijnego powinna być interpretowana jak najszerzej, aby mogła objąć większość usług przewozu pasażerskiego między portami unijnymi a nieunijnymi. W odniesieniu do rejsów wycieczkowych rozporządzenie odnosi się wyłącznie do rejsów, w których port wejścia na pokład jest położony na terytorium państwa członkowskiego.

Ponadto Rada wprowadza definicję „terytorium państwa członkowskiego”.

Wyłączenia z zakresu zastosowania

Pierwotny wniosek Komisji w zasadzie obejmował wszystkie usługi przewozu pasażerskiego, niezależnie do liczby przewożonych pasażerów, odległości, celu podróży itd. Komisja przewidziała jedynie możliwość wyłączenia przez państwa członkowskie usług objętych zamówieniami publicznymi na usługi.

Rada uważa za ważne dostosowanie tych przepisów do tego, co jest praktycznie wykonalne i konieczne. W związku z tym wprowadza pewną liczbę wyłączeń; w tych przypadkach przepisy rozporządzenia nie będą miały zastosowania. Rada zgadza się wyłączyć z zakresu stosowania pasażerów podróżujących statkami posiadającymi certyfikat uprawniający do przewozu nie więcej niż 36 pasażerów, statkami, których załoga składa się z nie więcej niż trzech osób lub w przypadku, gdy dystans, na którym wykonuje się całkowitą usługę transportu pasażerskiego, jest mniejszy niż 500 metrów w jedną stronę. Ponadto wyłączone są również rejsy spacerowe i krajoznawcze (inne niż rejsy wycieczkowe).

Oprócz tego państwa członkowskie mogą wyłączyć, na okres dwóch lat od daty zastosowania niniejszego rozporządzenia, statki morskie poniżej 300 ton brutto eksploatowane w transporcie krajowym. Jednak w przypadku gdy państwo członkowskie wybiera takie rozwiązanie, musi odpowiednio zagwarantować prawa pasażerów zgodnie z prawem krajowym. Państwa członkowskie mogą również zwolnić z przepisów niniejszego rozporządzenia usługi transportu pasażerskiego objęte obowiązkiem świadczenia usługi publicznej, zamówieniami publicznymi na usługi lub usługami zintegrowanymi, pod warunkiem że prawa pasażerów są odpowiednio zagwarantowane w prawie krajowym.

Parlament Europejski w zasadzie przyjął takie samo podejście jak Komisja, choć dodał możliwość wyłączenia przez państwa członkowskie usług miejskich i podmiejskich (poprawka 10). Rada nie bierze tej poprawki pod uwagę, natomiast wyłączenia z zakresu stosowania zaproponowane przez Radę będą w praktyce oznaczały, że wiele usług tego rodzaju zostanie wyłączonych.

(ii) Prawa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej

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 drogami wodnymi morskimi i śródlądowymi. Dlatego Rada ściśle trzyma się wniosku Komisji, oprócz pewnych uproszczeń i doprecyzowań.

W odniesieniu do wyjątków od prawa do transportu Komisja zaproponowała, aby osobie niepełnosprawnej można było odmówić transportu ze względu na wymogi bezpieczeństwa lub konstrukcję statku pasażerskiego. Rada dodała do tego wymogi zdrowotne, aby uwzględnić przypadki, w których stan zdrowia pasażera jest taki, że nie można zagwarantować bezpiecznego transportu tego pasażera.

W tym względzie Parlament Europejski zaproponował skreślenie wszelkich odniesień do wymogów bezpieczeństwa poprawki 1, 26 i 29) oraz dodanie odniesienia do realizacji transportu w sposób bezpieczny, godny i wykonalny eksploatacyjnie (poprawka 27). Te ostatnią poprawkę Rada uwzględniła w stanowisku po pierwszym czytaniu, oprócz słowa „godny”. Rada uważa, że nikt, oprócz samej osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, nie może decydować, czym jest realizowanie transportu w sposób godny i że tak decyzja nie powinna być podejmowana przez przewoźnika.

Zgodnie z pierwotnym wnioskiem przewoźnik mógł wymagać, aby osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej 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.

W odniesieniu do pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej – pomoc taka jest świadczona pod warunkiem, że dana osoba powiadomi przewoźnika lub operatora terminalu z wyprzedzeniem co najmniej dwu dni roboczych (Komisja pierwotnie zaproponowała 48 godzin) i że stawi się w porcie lub w wyznaczonym miejscu co najmniej 60 minut przed czasem wejścia na pokład lub odjazdu. Ponadto, jeżeli dana osoba ma szczególne potrzeby w zakresie zakwaterowania, miejsca do siedzenia lub wniesienia na pokład sprzętu medycznego, pasażer powinien poinformować przewoźnika o takich potrzebach w momencie rezerwacji, jeżeli o nich w tym momencie wie. Ten dodatkowy wymóg, wprowadzony przez Radę, umożliwi przewoźnikowi wyjście naprzeciw tym szczególnym potrzebom i zaoferowanie danej osobie jak najlepszej usługi.

Niektóre z poprawek Parlamentu Europejskiego dotyczyły przekazywania informacji w formie dostępnej dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Poprawki te zostały uwzględnione przez Radę. To samo dotyczy poprawki Parlamentu odnoszącej się do zastąpienia słów „zwierzę towarzyszące” słowami „pies towarzyszący”.

(iii) *Obowiązki przewoźników i operatorów terminali w przypadku przerwania podróży*

Wniosek Komisji przewidywał prawo do informacji, pomocy (w tym posiłków, przekąsek i napojów oraz, ewentualnie, zakwaterowania hotelowego), zmiany trasy i zwrotu kosztów, a także odszkodowania związanego z ceną biletu dla wszystkich pasażerów w przypadku opóźnienia oraz, w niektórych przypadkach, odwołania usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego. Jednak odszkodowanie związane z ceną biletu nie byłoby wypłacane, gdyby opóźnienie lub odwołanie były spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami utrudniającymi wykonanie usługi przewozu pasażerskiego.

Rada zgadza się z zasadą, że przewoźnicy i operatorzy terminali powinni brać na siebie odpowiedzialność za pasażerów, a nawet rozszerzyła tę zasadę, tak aby obejmowała wszystkie przypadki odwołań. Niemniej w pewnych przypadkach nie jest możliwe lub wykonalne bez nieuzasadnionych nakładów np. podanie informacji o opóźnieniu w bezobsługowym porcie. W związku z tym stanowisko Rady po pierwszym czytaniu wprowadza pojęcie terminali portowych, tzn. terminali z obsługą w porcie z określonymi funkcjami i personelem (np. odprawa, kasy biletowe, poczekalnia). Niektóre obowiązki przewoźników i operatorów terminali mają zastosowanie jedynie wobec pasażerów odpływających z takich terminali. Tak jest w przypadku informacji i pomocy oraz, do pewnego stopnia, w przypadku zmiany trasy i zwrotu kosztów.

Inną przesłanką, na której opiera się stanowisko Rady po pierwszym czytaniu, jest bezpieczeństwo na morzu. Aby uniknąć sytuacji, w których przewoźnicy, z pobudek ekonomicznych, wyruszają w morze lub wykonują przewóz ze zbyt wielką prędkością w warunkach zagrażających bezpiecznej eksploatacji statku, wprowadzono zwolnienie z obowiązku zapewniania w takich przypadkach zakwaterowania lub odszkodowania związanego z ceną biletu. Ponadto pojęcia złych warunków pogodowych i nadzwyczajnych okoliczności są objaśnione w sposób niewyczerpujący w dwóch motywach. Wprowadzono dalsze wyjątki od prawa do pomocy i odszkodowania, w przypadku gdy pasażer został poinformowany o odwołaniu lub opóźnieniu przed zakupem biletu lub w przypadku gdy sam pasażer jest przyczyną odwołania lub opóźnienia. Przewoźnikowi dano również możliwość ograniczenia kosztu zakwaterowania do 120 EUR i wprowadzenia minimalnego progu, poniżej którego odszkodowania nie będą wypłacane (bilety o cenie nieprzekraczającej 10 EUR).

Parlament Europejski zaproponował wyjątki ze względu na siłę wyższą (poprawki 23 i 60) lub w przypadku, gdy odwołanie lub opóźnienie zostały podane do wiadomości z wyprzedzeniem (poprawka 59). Rada dostosowała się do ducha tych poprawek. Ponadto Parlament zaproponował ograniczenie kosztu zakwaterowania do poziomu dwukrotności ceny biletu (poprawka 53). Rada uważa, że w pewnych przypadkach jest to niekorzystne dla pasażerów i przewoźników i sądzi, że ograniczenie do 120 EUR jest bardziej racjonalne, zarówno dla pasażerów, jak i przewoźników.

(iv) *Rozpatrywanie skarg i krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów*

Wniosek Komisji zawiera szczegółowe przepisy dotyczące sposobu rozpatrywania skarg przez przewoźników – określając w szczególności daleko sięgające konsekwencje prawne niereagowania na skargi – oraz dotyczące wyznaczenia i zakresu odpowiedzialności i krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów.

Rada, zgadzając się co do zasady z wnioskiem – w szczególności z tym, że przewoźnicy powinni reagować na skargi klientów – wprowadza do systemu większą elastyczność, aby uniknąć nieprzewidzianych konsekwencji dla systemów prawnych lub struktur administracyjnych państw członkowskich.

Parlament Europejski zasugerował, by każde państwo członkowskie wyznaczyło tylko jeden krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów (poprawki 5, 6, 66, 67 i 68) i by to państwa członkowskie, a nie przewoźnicy, ustanawiały niezależny mechanizm rozpatrywania skarg (poprawka 65). Jednak, ze względu na przywołaną uprzednio elastyczność, Rada nie uważa za właściwe ograniczania w taki sposób pola manewru państw członkowskich. Parlament zaproponował ponadto, aby krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów były niezależne od wszelkich wpływów komercyjnych (poprawka 66). Stanowisko Rady po pierwszym czytaniu natomiast przewiduje, że organy te powinny być niezależne od przewoźników, organizatorów wyjazdów grupowych i operatorów terminali.

(v) *Data rozpoczęcia stosowania rozporządzenia*

Komisja zaproponowała, by rozporządzenie w całości zaczęło obowiązywać dwa lata po publikacji, przy czym niektóre przepisy miałyby zacząć obowiązywać już rok po publikacji.

Stanowisko Rady po pierwszym czytaniu przewiduje, że całe rozporządzenie zacznie obowiązywać trzy lata po publikacji.

3. **Inne zagadnienia dotyczące polityki**

Rada postanawia uprościć tytuł rozporządzenia.

Rada postanawia sprecyzować przepisy dotyczące podzlecenia pewnych obowiązków wpływających z niniejszego rozporządzenia poprzez dodanie ogólnego artykułu dotyczącego innych stron wykonujących.

Rada postanawia skreślić wymóg, aby przewoźnicy prowadzili odrębną rachunkowość kosztów świadczenia pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych, w szczególności u niewielkich przewoźników. W tym samym duchu Rada postanawia ograniczyć jedynie do większych operatorów terminali i przewoźników obowiązek ustanawiania norm jakości takiej pomocy, a także ograniczyć wymogi dotyczące szkolenia i instruktażu w zakresie niepełnosprawności jedynie do tych kategorii pracowników, w których rzeczywiście jest to potrzebne.

4. **Inne poprawki przyjęte przez Parlament Europejski**

Inne poprawki nieujęte w stanowisku po pierwszym czytaniu dotyczą:

- uwzględniania potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej we wszystkich przypadkach, kiedy porty, terminale i statki pasażerskie są przeprojektowywane lub modernizowane, bez zastrzeżenia „gdy jest to konieczne” (poprawka 2);
- przepisów regulujących wchodzenie na pokład osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej bez uszczerbku dla ogólnych przepisów dotyczących wchodzenia pasażerów na pokład (poprawka 3);
- zwrócenia się do Komisji o zaproponowanie jednoznacznych przepisów dotyczących praw pasażerów w punktach transferu między transportem lądowym a morskim lub wodnym śródlądowym (poprawka 7);
- horyzontalnego podejścia ustawodawczego, obejmującego wszystkie rodzaje transportu w przypadku przyszłej inicjatywy ustawodawczej odnoszącej się do praw pasażerów (poprawka 8);

- ujęcia niepełnosprawności psychospołecznej w definicji osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej (poprawka 11);
- zmian w definicji „umowy przewozu” (poprawka 14) i „sprzedawcy biletów” (poprawka 15);
- proponowanych definicji „przystępnych form” (poprawka 18), „pasażera” (poprawka 19), „przybycia” (poprawka 20), „odjazdu” (poprawka 21), ceny biletu (poprawka 22) i siły wyższej (poprawka 23);
- przepisów dotyczących dostępu w odniesieniu do transportu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej; przepisy te powinny być ustanowione pod nadzorem krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów i powinny obejmować osoby towarzyszące oraz dostępność zainstalowanych urządzeń pomocniczych (poprawka 31);
- udzielania pisemnego potwierdzenia pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej (poprawka 34);
- dostosowania pomocy do indywidualnych potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej (poprawka 35);
- odpowiedzialności organu zarządzającego portem za dopilnowanie, by port był dostępny dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej (poprawka 37);
- możliwości uzgodnienia, między osobą udzielającą pomocy a pasażerem, krótszego okresu powiadomienia o potrzebie pomocy (poprawka 38);
- potrzeby dopilnowania, by pasażer otrzymywał potwierdzenie zgłoszenia potrzeby pomocy (poprawka 39);
- obowiązku dostarczania przez przewoźnika sprzętu zastępczego odpowiedniego do potrzeb danego pasażera, jeżeli sprzęt ułatwiający poruszanie się został uszkodzony podczas podróży (poprawka 50);
- w przypadku opóźnienia pasażerowi przysługuje zwrot ceny biletu jedynie wtedy, jeżeli postanawia nie kontynuować podróży z wykorzystaniem tego samego przewoźnika (poprawka 54);
- odszkodowań przyznawanych na mocy niniejszego rozporządzenia, które mogą być potrącane z dodatkowego przyznanego odszkodowania (poprawka 61);
- sankcji stosowanych w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia, które mogłyby obejmować nakaz wypłaty odszkodowania (poprawka 70);
- poprawek 71, 72 i 75 dotyczących załączników do rozporządzenia.

III. WNIOSKI

Opracowując stanowisko po pierwszym czytaniu, Rada w pełni uwzględniła wniosek Komisji oraz opinię Parlamentu Europejskiego wyrażoną 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.
