

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

TEKST PROPONOWANY PRZEZ KOMISJĘ

POPRAWKA

**Poprawka 23****Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający****Artykuł 1 – punkt 5 a (nowy)**

Rozporządzenie (WE) nr 479/2009

Artykuł 16 – ustęp 1

**(5a) w art. 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:**

„1. Państwa członkowskie dbają o to, aby aktualne dane przekazane Komisji (Eurostatowi) zostały dostarczone zgodnie z zasadami określonymi w art. 2 i 12 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 223/2009 z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie statystyki europejskiej<sup>(1)</sup>. W tym względzie, obowiązkiem narodowych organów statystycznych jest zapewnienie zgodności przekazanych danych z art. 1 niniejszego rozporządzenia oraz z podstawowymi zasadami rachunkowości ESA 95. Państwa członkowskie zapewniają swoim organom statystycznym dostęp do wszelkich odpowiednich informacji niezbędnych do wykonywania tego zadania.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 87 z 31.3.2009, s. 164.”

**Prawa pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym \*\*\*II**

P7\_TA(2010)0256

**Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lipca 2010 r. dotyczące stanowiska Rady 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 (05218/3/2010 – C7-0077/2010 – 2008/0237(COD))**

(2011/C 351 E/28)

(Zwykła procedura ustawodawcza: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając stanowisko Rady w pierwszym czytaniu (05218/3/2010 – C7-0077/2010),
- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2008)0817),
- uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 71 ust. 1 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0469/2008),
- uwzględniając własne stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu<sup>(1)</sup>,

<sup>(1)</sup> Teksty przyjęte z dnia 23 kwietnia 2009 r., P6\_TA(2009)0281.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

- uwzględniając komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady pt. „Konsekwencje wejścia w życie traktatu lizbońskiego dla trwających międzyinstytucjonalnych procedur decyzyjnych” (COM(2009)0665),
  - uwzględniając art. 294 ust. 7 i art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 16 lipca 2009 r. <sup>(1)</sup>,
  - po konsultacji z Komitetem Regionów,
  - uwzględniając art. 66 Regulaminu,
  - uwzględniając zalecenie do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A7-0174/2010),
1. przyjmuje w drugim czytaniu swoje stanowisko określone poniżej;
  2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie, Komisji i parlamentom państw członkowskich.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 99.

#### **P7\_TC2-COD(2008)0237**

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 6 lipca 2010 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2010 dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

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 w pełni uwzględnić ogólne wymogi ochrony konsumentów.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 99.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (Dz.U. C 184 E z 8.7.2010, s. 312, stanowisko Rady z dnia 11 marca 2010 r. (Dz.U. C 122 E z 11.5.2010, s. 1) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lipca 2010 r.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

- (2) Ponieważ pasażerowie autobusów lub autokarów są słabszą stroną umowy transportowej, wszystkim pasażerom należy zapewnić minimalny poziom ochrony.
- (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.
- (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.
- (5) Biorąc pod uwagę specyfikę regularnych usług miejskich, podmiejskich i regionalnych, **stanowiących część usług zintegrowanych z usługami miejskimi lub podmiejskimi**, państwa członkowskie powinny mieć prawo do wyłączenia tych typów transportu ze stosowania znacznej części niniejszego rozporządzenia. Aby zdefiniować **te** regularne usługi miejskie, podmiejskie i regionalne, państwa członkowskie powinny uwzględnić takie kryteria, jak **podział administracyjny, położenie geograficzne**, 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.
- (6) Pasażerowie **powinni móc polegać na zasadach odpowiedzialności podobnych do zasad stosowanych w innych rodzajach transportu w razie wypadków skutkujących śmiercią lub obrażeniami.**
- (7) **Przewoźnicy powinni ponosić odpowiedzialność za utratę lub uszkodzenie bagażu pasażerów na warunkach porównywalnych z warunkami mającymi zastosowanie w innych rodzajach transportu.**
- (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 i **finansowych** potrzeb w wyniku wypadku. Pomoc ta **powinna** objąć **w razie konieczności** pierwszą pomoc, zakwaterowanie, żywność, ubiór, **transport i wydatki związane z pogrzebem. W przypadku śmierci bądź odniesionych obrażeń ciała przewoźnik dodatkowo dokonuje płatności zaliczkowych, aby pokryć natychmiastowe potrzeby finansowe środkami w wysokości proporcjonalnej do poniesionych szkód, pod warunkiem, że istnieją dowody oparte na domniemaniu faktycznym, że wina leży po stronie przewoźnika.**
- (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.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

- (11) Decydując o budowie nowych terminali oraz w związku z poważnymi remontami, podmioty zarządzające terminalami powinny **bez wyjątku** brać pod uwagę potrzeby osób niepełnosprawnych **oraz** osób o ograniczonej sprawności ruchowej **zgodnie z wymogami „projektowania dla wszystkich”**. W każdym razie podmioty zarządzające terminalami powinny wyznaczyć punkty, w których osoby takie mogą zgłosić przybycie i potrzebę pomocy.
- (12) **Podobnie, przewoźnicy powinni uwzględnić te potrzeby przy podejmowaniu decyzji w sprawie projektowania nowych i nowo remontowanych pojazdów.**
- (13) **W razie potrzeby państwa członkowskie powinny poprawić istniejącą infrastrukturę, aby umożliwić przewoźnikom zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej oraz świadczenie właściwej pomocy.**
- (14) 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 <sup>(1)</sup>. Aby zapewnić spójność między wprowadzeniem wymogów dotyczących szkolenia a terminami ustalonymi w tej dyrektywie, należy dopuścić możliwość wyłączenia podczas ograniczonego okresu.
- (15) Przy organizowaniu szkolenia w zakresie niepełnosprawności należy ■ konsultować się z organizacjami reprezentującymi osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej lub włączać te organizacje **w przygotowywanie programu** takiego szkolenia.
- (16) 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, **tj. z wykorzystaniem dużego druku, jasnego języka, alfabetu Braille’a, komunikacji elektronicznej, do której możliwy jest dostęp przy użyciu technologii adaptacyjnej, a także kaset wideo.**
- (17) Niniejsze rozporządzenie nie powinno ograniczać prawa przewoźników do dochodzenia odszkodowania od dowolnej osoby, w tym stron trzecich, zgodnie z krajowym prawem właściwym.
- (18) Niedogodności, których doświadczają pasażerowie z powodu odwołania lub **znacznych** opóźnień podróży powinny zostać ograniczone. W tym celu pasażerom rozpoczynającym podróż w terminalach należy zapewnić odpowiednią opiekę i informacje **w sposób dostępny dla wszystkich**. Pasażerowie powinni mieć także możliwość odwołania podróży i otrzymania zwrotu kosztu biletów lub kontynuowania podróży lub zmiany trasy podróży na zadowalających warunkach. **Jeżeli przewoźnicy nie udzielą pasażerom niezbędnej pomocy, pasażerowie powinni mieć prawo dochodzenia rekompensaty finansowej.**
- (19) Przewoźnicy powinni za pośrednictwem zrzeszeń zawodowych współpracować w celu przyjęcia uzgodnień na poziomie **regionalnym**, krajowym lub europejskim przy zaangażowaniu zainteresowanych stron, zrzeszeń zawodowych oraz stowarzyszeń konsumentów, pasażerów i osób niepełnosprawnych; uzgodnienia te powinny mieć na celu **sprawniejsze udzielanie informacji i** poprawę opieki nad pasażerami, zwłaszcza w przypadku odwołań i dużych opóźnień.
- (20) 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 <sup>(2)</sup>. Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania w przypadku odwołania wycieczki zorganizowanej z powodów innych niż odwołanie usługi transportu autobusowego lub autokarowego.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 158 z 23.6.1990, s. 59.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

- (21) Pasażerom powinna zostać zapewniona pełna informacja o prawach przysługujących im na mocy niniejszego rozporządzenia, tak aby mogli oni skutecznie korzystać z tych praw.
- (22) 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.
- (23) 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.
- (24) 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.
- (25) 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.
- (26) 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.
- (27) 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 <sup>(1)</sup>.
- (28) 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”) <sup>(2)</sup>. Należy zatem odpowiednio zmienić to rozporządzenie.
- (29) Państwa członkowskie powinny promować korzystanie z transportu publicznego i wprowadzać interoperacyjne, intermodalne systemy informacyjne, umożliwiając przekazywanie informacji o rozkładach jazdy i zintegrowanego podawania cen i wydawania biletów w celu zoptymalizowania wykorzystywania i interoperacyjności różnych środków transportu. Usługi te muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.**
- (30) Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw podstawowych i jest zgodne z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie 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 <sup>(3)</sup> 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 <sup>(4)</sup>,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 364 z 9.12.2004, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 180 z 19.7.2000, s. 22.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 373 z 21.12.2004, s. 37.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

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;
- 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 **art. 11-18 oraz rozdziałów IV-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. 7, 9, 11, art. 12 ust. 1, **art. 13 ust. 1, art 15 ust. 1, art. 18, art. 19 ust. 1, art. 19 ust. 2, art. 21, 25, 27, 28 oraz 29** państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia regularne usługi miejskie i podmiejskie, **jak również regularne usługi regionalne, jeżeli stanowią one część usług zintegrowanych z usługami miejskimi lub podmiejskimi**, w tym usługi transgraniczne tego typu.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

5. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wyłączeniach dotyczących różnych typów usług, które przyznano na podstawie **ust. 4 ... (\*)**. 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**.

6. Niniejsze rozporządzenie nie **jest sprzeczne z istniejącymi przepisami dotyczącymi** wymogów technicznych **dla** autobusów lub autokarów lub infrastruktury 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) „szczególne 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, **biuro podróży** 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;

(\*) Dz.U.: proszę wstawić datę: trzy miesiące od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

(\*\*) Dz.U.: proszę wstawić datę: pięć lat miesiące od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

- j) „biuro podróży” oznacza każdego pośrednika działającego w imieniu pasażera w sprawach zawierania umów transportowych;
- k) „organizator wycieczek” oznacza organizatora **innego** niż przewoźnik, w rozumieniu art. 2 ust. 2 ■ 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.



Wtorek, 6 lipca 2010 r.

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. Prawa i obowiązki 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

##### Odpowiedzialność za śmierć oraz obrażenia poniesione przez pasażerów

1. Zgodnie z niniejszym rozdziałem przewoźnicy ponoszą odpowiedzialność za straty lub szkody powstałe w wyniku śmierci pasażerów bądź odniesionych przez nich obrażeń ciała, spowodowanych wypadkami wynikającymi ze świadczenia usług transportu autobusowego i autokarowego, mającymi miejsce, gdy pasażer znajduje się w pojeździe, wsiada do niego lub wysiada.
2. Niewynikająca z umowy odpowiedzialność przewoźników za szkody nie podlega żadnym ograniczeniom finansowym, czy to zdefiniowanym przepisami prawa, konwencją czy umową.
3. W przypadku wszelkich roszczeń na kwotę do 220 000 EUR na pasażera, przewoźnik nie może wyłączyć ani ograniczyć swojej odpowiedzialności wykazując, że zapewnił wymaganą opiekę zgodnie z ust. 4 lit. a), chyba że całkowita kwota powstałego roszczenia jest wyższa niż kwota obowiązkowego ubezpieczenia wymagana zgodnie z dyrektywą 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 <sup>(1)</sup> na mocy krajowych przepisów państwa członkowskiego, w którym znajduje się zwykle autobus lub autokar. W takiej sytuacji odpowiedzialność ograniczona jest do tej kwoty.
4. Przewoźnik nie powinien ponosić odpowiedzialności na mocy ust. 1:
  - a) jeżeli wypadek spowodowany został przez okoliczności, które nie były związane ze świadczeniem usług transportu autobusowego i autokarowego ani których przewoźnik nie mógł uniknąć, mimo zapewnienia opieki wymaganej w szczególnych okolicznościach sprawy, bądź którego następstwom nie mogło zapobiec;
  - b) w zakresie, w jakim wypadek jest winą pasażera lub został spowodowany jego niedbalstwem.

Żaden z przepisów niniejszego rozporządzenia:

- a) nie oznacza, że wspólnotowy przewoźnik lotniczy jest jedyną stroną zobowiązaną do zapłaty odszkodowania; lub
- b) nie ogranicza żadnych praw przewoźnika dotyczących dochodzenia zadośćuczynienia od jakiegokolwiek innej strony zgodnie z właściwymi przepisami prawa państwa członkowskiego.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 263 z 7.10.2009, s. 11.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

## Artykuł 8

### Odszkodowanie

1. W przypadku śmierci pasażera, odszkodowanie z tytułu odpowiedzialności, o której mowa w art. 7 obejmuje:
  - a) wszelkie niezbędne koszty występujące po śmierci pasażera, w tym koszt transportu ciała i wydatki pogrzebowe;
  - b) jeśli śmierć nie nastąpi natychmiast, odszkodowanie, o którym mowa w ust. 2.
2. W przypadku odniesienia przez pasażera obrażeń ciała bądź innych szkód fizycznych lub psychicznych, odszkodowanie obejmuje
  - a) wszelkie niezbędne koszty, w szczególności leczenia i transportu;
  - b) rekompensatę za straty finansowe, wynikające z całkowitej bądź częściowej niezdolności do pracy lub zwiększonych potrzeb.
3. Jeżeli wskutek śmierci pasażera osoba, do zapewnienia utrzymania której pasażer był lub byłby zobowiązany prawnie zostanie pozbawiona środków do życia, również ta osoba otrzymuje rekompensatę za taką stratę.

## Artykuł 9

### Natychmiastowe praktyczne i finansowe potrzeby pasażerów

W razie wypadku związanego ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru przewoźnik zapewnia pomoc w odniesieniu do ich natychmiastowych praktycznych potrzeb w wyniku wypadku. Pomoc ta obejmuje w razie konieczności pierwszą pomoc, zakwaterowanie, żywność, ubiór, transport i wydatki związane z pogrzebem. W przypadku śmierci bądź odniesionych obrażeń ciała przewoźnik dodatkowo dokonuje płatności zaliczkowych, aby pokryć natychmiastowe potrzeby finansowe środkami w wysokości proporcjonalnej do poniesionych szkód, pod warunkiem, że istnieją dowody oparte na domniemaniu faktycznym, że wina leży po stronie przewoźnika. Żadna dokonana płatność bądź udzielona pomoc nie stanowi uznania odpowiedzialności.

## Artykuł 10

### Odpowiedzialność za utracony i uszkodzony bagaż

1. Przewoźnicy ponoszą odpowiedzialność za utratę lub uszkodzenie bagażu powierzonych ich opiece. Maksymalna wysokość rekompensaty wynosi 1 800 EUR na pasażera.
2. W razie wypadku wynikającego ze świadczenia usług transportu autobusowego i autokarowego, przewoźnicy ponoszą odpowiedzialność za utratę lub uszkodzenie rzeczy osobistych, które pasażerowie mieli na sobie lub przy sobie jako bagaż podręczny. Maksymalna wysokość rekompensaty wynosi 1 300 EUR na pasażera.
3. Przewoźnik nie odpowiada za szkody, o których mowa w ust. 1 i 2, jeżeli:
  - a) utrata lub uszkodzenie zostało spowodowane przez okoliczności, które nie były związane ze świadczeniem usług transportu autobusowego i autokarowego, oraz jeżeli przewoźnik mimo zachowania nakazanej sytuacji staranności nie mógł uniknąć tych okoliczności lub nie mógł zapobiec ich skutkom;
  - b) szkoda nastąpiła z winy pasażera lub w wyniku jego niedbalstwa.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

## Rozdział III

## Prawa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej

## Artykuł 11

## 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 12

## Odstępstwa i warunki specjalne

1. Niezależnie od art. 11 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 ■ 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. 16 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. 16 ust. 1 lit. a).

4. **Jeżeli** przewoźnik, biuro podróży  **bądź**  organizator wycieczek  **odmawia przyjęcia rezerwacji osoby, wydania lub dostarczenia w inny sposób tej osobie biletu bądź przyjęcia jej na pokład na podstawie niepełnosprawności bądź ograniczonej sprawności ruchowej z przyczyn wymienionych w ust. 1 niniejszego artykułu bądź w przypadku, gdy załoga danego pojazdu składa się tylko z osoby kierującej pojazdem i nie jest w stanie zapewnić**  osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej  **wszelkiego wsparcia, o którym mowa w załączniku I część b), osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej może zażądać, aby**  towarzyszyła jej inna osoba będąca w stanie udzielić pomocy danej osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej ■. Taka osoba towarzysząca jest przewożona nieodpłatnie i, jeżeli jest to wykonalne, ma miejsce siedzące obok osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

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 13

#### 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 **w przystępnych formatach i** w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj udostępniane wszystkim pasażerom. **Przy udzielaniu tych informacji szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.**

3. **Na żądanie przewoźnicy natychmiast udostępniają kopie przepisów prawa międzynarodowego, unijnego lub krajowego ustanawiające wymogi bezpieczeństwa, stanowiące podstawę dla niedyskryminacyjnych zasad dostępu. Należy je udostępniać w przystępnych formatach.**

4. 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.

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

6. 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 14

#### 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 15

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

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, **co najmniej w stopniu określonym** w części a) załącznika I.

2. ■ Przewoźnicy udzielają na pokładzie autobusów i autokarów nieodpłatnej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, **co najmniej w zakresie określonym** w części b) załącznika I.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

## Artykuł 16

## 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 **24 godziny** przed koniecznością udzielenia pomocy; oraz
  - b) dana osoba sama stawia się w wyznaczonym miejscu:
    - (i) w czasie określonym z góry przez przewoźnika, nieprzekraczającym 60 minut przed opublikowanym czasem odjazdu, **o ile przewoźnik i pasażer nie uzgodnią krótszego terminu**; 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 przewoźnika, 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 17

## Przekazywanie informacji stronom trzecim

W przypadku gdy biura podróży lub organizatorzy wycieczek otrzymają powiadomienie, o którym mowa w art. 16 ust. 1 lit. a), przekazują tę informację jak najszybciej, w czasie normalnych godzin pracy, przewoźnikowi lub podmiotowi zarządzającemu terminalem.

## Artykuł 18

## 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 podróznymi lub kwestiami związanymi z podróznymi, przeszli szkolenie lub instruktaż opisane w załączniku II część a).

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

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

#### Artykuł 19

##### Odszkodowanie za wózki inwalidzkie i inny sprzęt służący do poruszania się

1. Przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami *odpowiadają za spowodowaną utratę lub uszkodzenie wózków inwalidzkich, innego sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń pomocniczych*. 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.

█

#### Rozdział IV

##### Prawa pasażerów w przypadku odwołania lub opóźnienia

#### Artykuł 20

##### 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 **lub w przypadku nadkompletu**, pasażerowi niezwłocznie daje się wybór pomiędzy:

- a) kontynuacją podróży lub zmianą trasy do miejsca docelowego, **bez dodatkowych kosztów i** 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.
- c) *oprócz zwrotu ceny biletu, o którym mowa w lit. b), przysługuje prawo do rekompensaty w wysokości 50 % ceny biletu, jeżeli przewoźnik nie zaproponuje kontynuacji podróży lub zmiany trasy do miejsca docelowego, o których mowa w lit. a). Wypłata odszkodowania następuje w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie.*

2. *W przypadku awarii autobusu lub autokaru pasażerom oferuje się transport z miejsca wystąpienia awarii do odpowiedniego miejsca oczekiwania lub dworca, z którego możliwe będzie kontynuowanie podróży.*

3. 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.

(\*) Dz.U.: proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

4. Płatność zwrotu kosztów przewidzianego w ust. 1 lit. b) i ust. 3 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 21

##### 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 22

##### Pomoc w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu

1. W przypadku podróży o planowanym czasie dłuższym niż trzy godziny przewoźnik w razie odwołania lub opóźnienia odjazdu z terminalu powyżej **jednej godziny** 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) pokój hotelowy lub inne zakwaterowanie, jak również pomoc w zorganizowaniu transportu między terminalem a miejscem zakwaterowania, w przypadku gdy konieczny jest pobyt przez jedną lub więcej nocy.
2. Stosując niniejszy artykuł, przewoźnik zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wszelkich osób towarzyszących.

#### Artykuł 23

##### 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.

#### Artykuł 24

##### Dodatkowe środki poprawiające obsługę pasażerów

*Przewoźnicy współpracują w celu przyjęcia uzgodnień na poziomie krajowym lub europejskim, przy zaangażowaniu zainteresowanych stron, zrzeszeń zawodowych oraz stowarzyszeń konsumentów, pasażerów i osób niepełnosprawnych. Środki te mają na celu poprawę opieki przysługującej pasażerom, szczególnie w razie dużych opóźnień oraz przerwania lub odwołania podróży, dając pierwszeństwo pasażerom o specjalnych potrzebach wynikających z niepełnosprawności, ograniczonej sprawności ruchowej, choroby, starszego wieku i ciąży, a także uwzględniając pasażerów towarzyszących i pasażerów podróżujących z małymi dziećmi.*

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

## Rozdział V

### Zasady ogólne dotyczące informacji i skarg

#### Artykuł 25

##### Prawo do informacji dotyczących podróży

Przewoźnicy i pomioty zarządzające terminalami w ramach swoich odnośnych zakresów kompetencji dostarczają pasażerom odpowiednich informacji **od chwili dokonania rezerwacji i** podczas całej podróży w przystępnych formatach **i zgodnie z powszechnym modelem konceptualnym dotyczącym danych i systemów związanych z transportem publicznym.**

#### Artykuł 26

##### 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 **w chwili dokonywania rezerwacji, a** najpóźniej w momencie odjazdu. Informacje te są udostępniane **w dostępnych formatach i zgodnie z powszechnym modelem konceptualnym dotyczącym danych i systemów związanych z transportem publicznym,** w terminalach i, w stosownych przypadkach, w Internecie. ■ Informacje takie obejmują dane kontaktowe organu(-ów) odpowiedzialnego(-ych) za egzekwowanie przepisów wyznaczonego(-ch) przez państwo członkowskie zgodnie z art. 29 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 27

##### Skargi

Przewoźnicy opracowują lub stosują istniejący mechanizm rozpatrywania skarg odnoszący się do praw i obowiązków określonych w **niniejszym rozporządzeniu.**

#### Artykuł 28

##### Składanie skarg

W przypadku gdy pasażer objęty niniejszym rozporządzeniem chce wnieść skargę do przewoźnika, ■ składa ją w ciągu trzech miesięcy od dnia, w którym usługa regularna została wykonana lub w którym usługa regularna powinna była 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 **dwóch** miesięcy od dnia wpłynięcia skargi.

## Rozdział VI

### Egzekwowanie i krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów

#### Artykuł 29

##### Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów

1. Każde państwo członkowskie wyznacza ■ istniejący(-e) organ(-y) odpowiedzialny(-e) za egzekwowanie niniejszego rozporządzenia **lub w razie braku istniejącego organu – nowy organ.** Każdy organ podejmuje środki konieczne do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.



Wtorek, 6 lipca 2010 r.

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 ■ 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 ■ do przewoźnika, **w którym to przypadku** 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. 28.

#### Artykuł 30

##### Sprawozdanie z egzekwowania przepisów

W terminie do dnia 1 czerwca ... (\*) oraz później co dwa lata, organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów wyznaczone na mocy art. 29 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 31

##### Współpraca organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów

Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, o których mowa w art. 29 ust. 1, wymieniają między sobą, w stosownych przypadkach, informacje dotyczące swojej pracy, zasad podejmowania decyzji oraz praktyk. Komisja wspomaga je w wykonywaniu tego zadania.

#### Artykuł 32

##### 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 odstrasżające. 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 33

##### 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.

(\*) Dz.U.: proszę wstawić datę: dwa lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

(\*\*) Dz.U.: proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

(\*\*\*) Dz.U.: proszę wstawić datę: trzy lata od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

Artykuł 34

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. ... (\*\*)

(+) Dz.U.: proszę wstawić numer i datę przyjęcia niniejszego rozporządzenia.

(\*\*) Dz.U.: proszę wstawić odniesienia do publikacji niniejszego rozporządzenia.”

Artykuł 35

Wejście w życie

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

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

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

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

(\*\*) Dz.U.: proszę wstawić datę: 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.

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

## 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;
- **skorzystać z toalety na pokładzie, jeżeli znajduje się tam personel inny niż kierowca.**
- 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;

Wtorek, 6 lipca 2010 r.

- 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.

---

## **Prawa pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową \*\*\*II**

P7\_TA(2010)0257

**Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lipca 2010 r. dotycząca stanowiska Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (14849/3/2009 – C7-0076/2010 – 2008/0246(COD))**

(2011/C 351 E/29)

(Zwykła procedura ustawodawcza: drugie czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając stanowisko Rady zajęte w pierwszym czytaniu (14849/3/2009 – C7-0076/2010),
- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi i Radzie (COM(2008)0816),
- uwzględniając art. 251 ust. 2, art. 71 ust. 1 i art. 80 ust. 2 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0476/2008),
- uwzględniając stanowisko Parlamentu przyjęte w pierwszym czytaniu <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając komunikat Komisji dla Parlamentu i Rady pt. „Konsekwencje wejścia w życie traktatu lizbońskiego dla trwających międzyinstytucjonalnych procedur decyzyjnych” (COM(2009)0665),
- uwzględniając art. 294 ust. 7 oraz art. 91 ust. 1 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 16 lipca 2009 r. <sup>(2)</sup>,
- po konsultacji z Komitetem Regionów,
- uwzględniając art. 66 Regulaminu,
- uwzględniając zalecenie do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A7-0177/2010),

1. przyjmuje w drugim czytaniu stanowisko określone poniżej;
2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie, Komisji i parlamentom państw członkowskich.

---

<sup>(1)</sup> Teksty przyjęte z dnia 23.4.2009, P6\_TA(2009)0280.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 89.