Parlament Europejski
2014-2019

Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

2017/0237(COD)

5.6.2018

OPINIA

Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (wersja przekształcona)
(COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Dennis de Jong

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

We wrześniu 2017 r. Komisja Europejska przedstawiła wniosek w sprawie przekształcenia rozporządzenia europejskiego dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (rozporządzenie (WE) 1371/2007). Sprawozdawca jest zdania, że podróże koleją powinny zyskać na atrakcyjności w oczach konsumentów dzięki zaostrzeniu wobec przedsiębiorstw kolejowych wymogów związanych z informowaniem, co stworzy większą pewność prawną dla pasażerów kolei i zwiększy dostępność podróży koleją dla osób z niepełnosprawnością lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Chociaż wniosek Komisji zawiera szereg ważnych udoskonaleń, to sprawozdawca jest zdania, że konieczne jest ambitniejsze podejście w wielu obszarach objętych przekształceniem, tak by upewnić się, że pasażerowie kolei są lepiej chronieni i informowani przed podróżą, w jej trakcie i po jej zakończeniu.

Siła wyższa i odszkodowania

Wprowadziwszy klauzulę dotyczącą „siły wyższej" w rozporządzeniu w sprawie praw pasażerów linii lotniczych, Komisja proponuje dodanie specjalnej klauzuli w rozporządzeniu w sprawie praw pasażerów w ruchu kolejowym. Zgodnie z tą klauzulą przedsiębiorstwa kolejowe nie powinny być zobowiązane do wypłaty odszkodowania w razie ekstremalnych warunków pogodowych lub klęsk żywiołowych. Jednak nie można porównywać podróży lotniczych i kolejowych. Ponadto tego rodzaju klauzula nie jest wystarczająco precyzyjna, by uniknąć przyszłych sporów. Sprawozdawca proponuje więc jej usunięcie. Ponadto sprawozdawca proponuje rozszerzenie przepisów dotyczących zwrotu ceny biletu za pośrednictwem systemu odszkodowań dotyczących pociągów szybkobieżnych, umożliwiającego pasażerom ubieganie się o odszkodowanie w razie opóźnienia wynoszącego co najmniej 45 minut.

Informacje, usługi i pomoc

Pasażerowie mają zbyt często do czynienia z niejasnymi warunkami przy zakupie biletów. W szczególności, jeżeli korzystają z usług kilku przewoźników podczas danej podróży, pasażerowie napotykają na różnice w cenach biletów, ochronie w związku z połączeniami i skali pomocy. Niniejsza opinia zawiera zatem jaśniejszą definicję wspólnego biletu oraz wniosek dotyczący ustanowienia internetowych interfejsów programowania aplikacji (API), za pośrednictwem których przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia niedyskryminacyjny dostęp do wszystkich informacji dotyczących podróży, w tym do danych operacyjnych, rozkładu jazdy i danych taryfowych w czasie rzeczywistym. Aby umożliwić pasażerom podjęcie świadomej decyzji podczas zakupu biletów należy nałożyć na sprzedawców biletów i przedsiębiorstwa kolejowe obowiązek informowania pasażerów, jeżeli cena tzw. wspólnego biletu znacznie różni się od łącznej ceny do zapłacenia w przypadku zakupu poszczególnych biletów od różnych operatorów.

Osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się

Wniosek Komisji zawiera szereg udoskonaleń z myślą o osiągnięciu celu, jakim jest uczynienie europejskich podróży koleją bardziej dostępnymi dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Jednak najważniejszy problem, z jakim

borykają się te osoby, a mianowicie procedura zawiadamiania z 48-godzinnym wyprzedzeniem przed podróżą w celu zarezerwowania koniecznej pomocy nadal pozostaje nierozwiązany. Drastycznie ogranicza to mobilność i swobodę osób z niepełnosprawnością lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się i jest niezgodne z art. 9 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych, który stanowi, że należy zapewnić tym osobom możliwość podróżowania w sposób niezależny, spontaniczny i bez pomocy. Wiele państw członkowskich już posiada dobrze funkcjonujący system, który wymaga powiadomienia ze znacznie krótszym wyprzedzeniem. W związku z tym sprawozdawca proponuje zmianę we wniosku Komisji z 48 do 24 godzin na małych stacjach i system „przybądź i podróżuj" na stacjach dysponujących większym personelem. Inne propozycje mające na celu zwiększenie dostępności podróży koleją obejmują ułatwienia w dostępie do informacji dzięki internetowi lub obsługiwanym przez pracowników kanałom dystrybucji oraz obowiązek udostępniania przez przedsiębiorstwa kolejowe informacji o zaprzestaniu wykonywania przewozów bezpośrednio w przystępnym formacie.

POPRAWKI

Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(3) Pomimo ***dokonania*** znacznych postępów na drodze do zapewnienia ochrony konsumentów w Unii nadal konieczne są dalsze usprawnienia systemu ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym.	(3) Pomimo znacznych postępów na drodze do zapewnienia ochrony konsumentów w Unii nadal konieczne są dalsze usprawnienia systemu ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym ***oraz dopilnowanie, aby otrzymywali oni odszkodowanie w przypadku opóźnień, odwołania połączeń i wszelkich szkód materialnych***.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(5) Przyznanie tych samych praw pasażerom w ruchu kolejowym korzystającym z połączeń międzynarodowych i połączeń krajowych powinno przyczynić się do podniesienia poziomu ***ochrony konsumentów*** w Unii, ***zapewnić równe warunki działania przedsiębiorstwom kolejowym*** i ***zagwarantować pasażerom jednolity poziom*** praw.	(5) Przyznanie tych samych praw pasażerom w ruchu kolejowym korzystającym z połączeń międzynarodowych i połączeń krajowych powinno przyczynić się do podniesienia poziomu ***praw pasażerów*** w Unii, ***zwłaszcza w odniesieniu do ich dostępu do informacji*** i ***odszkodowania w przypadku opóźnienia lub odwołania połączenia. Pasażerowie powinni otrzymać możliwie najbardziej precyzyjne informacje na temat przysługujących im*** praw.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(6) ***Miejskie***, ***podmiejskie*** i ***regionalne kolejowe przewozy pasażerskie*** mają inny charakter niż przewozy dalekobieżne. Państwom członkowskim należy zatem zezwolić na zwolnienie ***miejskich***, ***podmiejskich*** i ***regionalnych kolejowych*** przewozów ***pasażerskich***, które nie są przewozami transgranicznymi w granicach Unii, z wymogu stosowania określonych przepisów dotyczących praw pasażerów.	(6) ***Przewozy pasażerskie metrem***, ***tramwajem*** i ***koleją lekką*** mają inny charakter niż przewozy dalekobieżne. Państwom członkowskim należy zatem zezwolić na zwolnienie ***przewozów pasażerskich metrem***, ***tramwajem*** i ***innych*** przewozów ***koleją lekką***, które nie są przewozami transgranicznymi w granicach Unii, z wymogu stosowania określonych przepisów dotyczących praw pasażerów.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(9) Prawa ***użytkowników*** w ruchu kolejowym obejmują otrzymywanie informacji dotyczących ***połączenia zarówno*** przed podróżą , ***jak i*** w jej trakcie***. O ile to tylko możliwe,*** przedsiębiorstwa kolejowe ***i*** sprzedawcy biletów powinni	(9) Prawa ***konsumentów*** w ruchu kolejowym obejmują otrzymywanie informacji dotyczących ***wszelkich dostępnych opcji połączeń kolejowych oraz połączenia*** przed podróżą, w jej trakcie ***i po jej zakończeniu.***

przekazywać te informacje z odpowiednim wyprzedzeniem i ***jak najszybciej***. Informacje te należy udostępniać w formatach przystępnych dla osób z niepełnosprawnością ***lub*** osób o ograniczonej możliwości poruszania się.	Przedsiębiorstwa kolejowe**,** sprzedawcy biletów ***i operatorzy turystyczni*** powinni przekazywać te informacje z odpowiednim wyprzedzeniem i ***w czasie rzeczywistym***. Informacje te należy udostępniać w formatach przystępnych dla osób z niepełnosprawnością ***i*** osób o ograniczonej możliwości poruszania się ***oraz podawać je do wiadomości publicznej***.

Uzasadnienie

Motyw odnosi się do art. 9 ust. 2, który stanowi część wersji przekształconej.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(9a) Dobrze rozwinięte systemy multimodalnych przewozów pasażerskich pomogą osiągnąć cele w dziedzinie klimatu. Dlatego przedsiębiorstwa kolejowe powinny również informować o połączniach z innymi rodzajami transportu, tak by konsumenci podróżujący koleją posiadali wiedzę na ten temat przed dokonaniem rezerwacji podróży.

Uzasadnienie

Motyw odnosi się do art. 9 ust. 2, który stanowi część wersji przekształconej.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12a) Wymóg udzielenia dostępu do danych dotyczących informacji o podróży na zasadzie niedyskryminacji obejmuje informacje operacyjne w czasie

rzeczywistym dotyczące rozkładów jazdy, połączeń intermodalnych, dostępnych miejsc, obowiązujących opłat i taryf, obowiązkowych rezerwacji i wszelkich mających zastosowanie specjalnych warunków. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny umożliwić wszystkim operatorom turystycznym i sprzedawcom biletów pomyślne zawieranie umowy przewozu, której wynikiem jest wystawianie biletów, wspólnych biletów, rezerwacji i powiązanych ofert komercyjnych, np. w razie konieczności biletów na przewóz roweru lub nieporęcznego bagażu. Powinno to uczynić podróżowanie bardziej dostępnym dla pasażerów i powinno oferować pasażerom szerszą gamę możliwości przejazdu i taryf do wyboru.

Uzasadnienie

Poprawka jest powiązana z motywem 12, który stanowi część wersji przekształconej.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12b) Przy udzielaniu dostępu do informacji na temat podróży lub systemów rezerwacji za pośrednictwem interfejsów programowania aplikacji (API) przedsiębiorstwa kolejowe powinny dopilnować, aby API korzystały z otwartych standardów, powszechnie stosowanych protokołów i formatów, nadających się do odczytu maszynowego. W przypadku gdy te standardy, protokoły lub formaty nie istnieją, przedsiębiorstwa kolejowe powinny wykorzystywać otwarte procesy w zakresie dokumentacji, rozwoju i standaryzacji przy tworzeniu standardów, protokołów lub formatów. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny udostępniać je nieodpłatnie.

Uzasadnienie

Poprawka jest powiązana z motywem 12, który stanowi część wersji przekształconej.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12c) Za dyskryminujące należy uznać środki, które uniemożliwiają stronom uzyskiwanie informacji dotyczących podróży z publicznie dostępnych źródeł innych niż interfejsy programowania aplikacji – jak np. ich strony internetowe – lub stawiają je w niekorzystnej sytuacji, jeśli chodzi o uzyskiwanie tych informacji.

Uzasadnienie

Poprawka jest powiązana z motywem 12, który stanowi część wersji przekształconej.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(13) Rosnąca popularność roweru jako środka transportu w całej Unii ma konsekwencje dla ogólnej mobilności i turystyki. Wzrost udziału łączonych podróży koleją i rowerem w strukturze transportu ogranicza wpływ transportu na środowisko. Dlatego też przedsiębiorstwa kolejowe powinny jak najbardziej ułatwiać łączone podróże koleją i rowerem, zwłaszcza poprzez ***umożliwienie*** przewozu rowerów w pociągach.	(13) Rosnąca popularność roweru jako środka transportu w całej Unii ma konsekwencje dla ogólnej mobilności i turystyki. Wzrost udziału łączonych podróży koleją i rowerem w strukturze transportu ogranicza wpływ transportu na środowisko. Dlatego też przedsiębiorstwa kolejowe powinny jak najbardziej ułatwiać łączone podróże koleją i rowerem, zwłaszcza poprzez ***zapewnienie odpowiednich możliwości bezpiecznego*** przewozu rowerów ***we wszystkich rodzajach pociągów, w tym*** w pociągach ***dalekobieżnych i transgranicznych***.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(13a) Przewozu rowerów na pokładzie pociągu można odmówić lub go ograniczyć jedynie z należycie uzasadnionych przyczyn związanych z bezpieczeństwem. Przyczyny te powinny być związane z bezpieczeństwem pasażerów, w szczególności nieblokowaniem wyjść ewakuacyjnych i zapobieganiem obrażeniom fizycznym pasażerów.

Uzasadnienie

Poprawka jest powiązana z motywem 13, który stanowi część wersji przekształconej.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(14) Przedsiębiorstwa kolejowe ***powinny*** ułatwiać transfer pasażerów w ruchu kolejowym pomiędzy jednym operatorem a innym ***poprzez zapewnienie, kiedy tylko jest to możliwe***, wspólnych biletów .	(14) Przedsiębiorstwa kolejowe***, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni powinni*** ułatwiać transfer pasażerów w ruchu kolejowym pomiędzy jednym operatorem a innym ***dzięki oferowaniu wspólnych biletów. Powinni jasno wskazywać, jeżeli ceny*** wspólnych biletów ***różnią się zasadniczo od cen biletów kupowanych osobno. Wydając wspólne bilety powinni uwzględniać to, że należy zapewnić wystarczającą ilość czasu dla pasażerów na przesiadkę z jednego przewozu do drugiego.***

Uzasadnienie

Poprawka ta jest powiązana z poprawką do art. 17 ust. 8, który stanowi część wersji przekształconej.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(15) W świetle Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz w celu zapewnienia osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się możliwości podróży koleją porównywalnych do tych, jakimi dysponują inni obywatele, należy ustanowić przepisy zakazujące dyskryminacji oraz regulujące udzielanie pomocy podczas podróży. Osoby z niepełnosprawnością oraz osoby o ograniczonej możliwości poruszania się spowodowanej niepełnosprawnością, wiekiem lub jakimkolwiek innym czynnikiem mają takie samo jak wszyscy inni obywatele prawo do swobodnego przemieszczania się i niedyskryminacji. Należy między innymi zwrócić szczególną uwagę na przekazywanie osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się informacji na temat dostępności przewozów kolejowych, warunków dostępu do taboru kolejowego i wyposażenia w pociągach. W celu możliwie najlepszego przekazywania informacji o opóźnieniach pasażerom dotkniętym niepełnosprawnością sensoryczną należy korzystać w razie potrzeby z systemów informacji wizualnej i głosowej. Osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się powinny mieć możliwość zakupu biletu w pociągu bez dodatkowych opłat. Personel powinien być należycie przeszkolony, aby być w stanie zaspakajać potrzeby osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w szczególności przy udzielaniu pomocy. W celu zapewnienia	(15) W świetle Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz w celu zapewnienia osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się możliwości podróży koleją porównywalnych do tych, jakimi dysponują inni obywatele, należy ustanowić przepisy zakazujące dyskryminacji oraz regulujące udzielanie pomocy podczas podróży ***i przed jej rozpoczęciem***. Osoby z niepełnosprawnością oraz osoby o ograniczonej możliwości poruszania się spowodowanej niepełnosprawnością, wiekiem lub jakimkolwiek innym czynnikiem mają takie samo jak wszyscy inni obywatele prawo do swobodnego przemieszczania się i niedyskryminacji. Należy między innymi zwrócić szczególną uwagę na przekazywanie osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się informacji na temat dostępności przewozów kolejowych, warunków dostępu do taboru kolejowego i wyposażenia w pociągach. W celu możliwie najlepszego przekazywania informacji o opóźnieniach pasażerom dotkniętym niepełnosprawnością sensoryczną należy korzystać w razie potrzeby z systemów informacji wizualnej i głosowej. Osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się powinny mieć możliwość zakupu biletu w pociągu bez dodatkowych opłat***, jeżeli nie istnieje żadna inna możliwość wcześniejszego zakupu biletów***. Personel powinien być należycie przeszkolony, aby być w stanie zaspakajać potrzeby osób z niepełnosprawnością oraz osób o

równych warunków podróżowania wspomnianym osobom należy zapewnić pomoc na stacjach oraz w pociągu, zawsze gdy kursują pociągi, a nie tylko w określonych porach dnia.

ograniczonej możliwości poruszania się, w szczególności przy udzielaniu pomocy. W celu zapewnienia równych warunków podróżowania wspomnianym osobom należy zapewnić ***bezpłatną*** pomoc na stacjach oraz w pociągu, zawsze gdy kursują pociągi, a nie tylko w określonych porach dnia.

Uzasadnienie

Nie zawsze istnieje możliwość zakupu biletu w pociągu. Pracownicy, którzy mogą sprzedawać bilety, nie pracują we wszystkich pociągach. W związku z tym należy opracować szczegółowe zasady dotyczące tej możliwości. Poprawka jest powiązana z art. 10 ust. 5, który stanowi część wersji przekształconej.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Postępując zgodnie z TSI dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się , przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji powinni uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnością lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Ponadto zgodnie z unijnymi zasadami udzielania zamówień publicznych**,** , w szczególności przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE[26], należy zapewnić dostępność wszystkich budynków i całego taboru poprzez stopniową eliminację barier fizycznych i przeszkód funkcjonalnych przy zakupie nowego wyposażenia, przeprowadzaniu prac budowlanych lub istotnych prac remontowych.

[26] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych,

Poprawka

(16) Postępując zgodnie z TSI dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się ***a także z przepisami dyrektywy XXX, gdy uzupełnia ona TSI***, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji powinni uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnością lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Ponadto zgodnie z unijnymi zasadami udzielania zamówień publicznych, w szczególności przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE[26], należy zapewnić dostępność wszystkich budynków i całego taboru poprzez stopniową eliminację barier fizycznych i przeszkód funkcjonalnych przy zakupie nowego wyposażenia, przeprowadzaniu prac budowlanych lub istotnych prac remontowych.

[26] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych,

uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).	uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

Uzasadnienie

W przypadkach gdy akty odnoszące się do TSI nie obejmują wymogów dostępności, zastosowanie powinien mieć europejski akt w sprawie dostępności (dyrektywa XXX). Dyrektywa XXX ma stanowić uzupełnienie istniejących unijnych przepisów sektorowych, uwzględniając kwestie nieobjęte tymi przepisami.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) Pożądane jest, aby niniejsze rozporządzenie stworzyło system odszkodowań dla pasażerów w przypadku opóźnień, powiązany z odpowiedzialnością przedsiębiorstwa kolejowego, na takiej samej zasadzie jak system międzynarodowy przewidziany w konwencji COTIF, a zwłaszcza w dołączonych do niej przepisach ujednoliconych CIV , odnoszących się do praw pasażerów. W przypadku opóźnienia pociągu pasażerskiego przedsiębiorstwa kolejowe powinny wypłacać pasażerom odszkodowanie ***stanowiące określony procent*** ceny biletu.	(17) Pożądane jest, aby niniejsze rozporządzenie stworzyło system odszkodowań dla pasażerów w przypadku opóźnień, powiązany z odpowiedzialnością przedsiębiorstwa kolejowego, na takiej samej zasadzie jak system międzynarodowy przewidziany w konwencji COTIF, a zwłaszcza w dołączonych do niej przepisach ujednoliconych CIV, odnoszących się do praw pasażerów. ***Zakupione bilety powinny podlegać pełnej refundacji.*** W przypadku opóźnienia pociągu pasażerskiego przedsiębiorstwa kolejowe powinny wypłacać pasażerom odszkodowanie ***w wysokości do 100 %*** ceny biletu.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(18) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny być zobowiązane do ubezpieczenia się – lub zawarcia równoważnych umów – od	(18) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny być zobowiązane do ubezpieczenia się – lub zawarcia równoważnych umów – od

odpowiedzialności wobec pasażerów za wypadki w ruchu kolejowym. Jeżeli państwa członkowskie określają maksymalną kwotę odszkodowania w przypadku śmierci lub szkody na osobie pasażera, kwota ta powinna być przynajmniej równa kwocie określonej w przepisach ujednoliconych CIV.	odpowiedzialności wobec pasażerów za wypadki w ruchu kolejowym. Jeżeli państwa członkowskie określają maksymalną kwotę odszkodowania w przypadku śmierci lub szkody na osobie pasażera, kwota ta powinna być przynajmniej równa kwocie określonej w przepisach ujednoliconych CIV. ***Państwa członkowskie powinny móc w dowolnym momencie podwyższyć kwotę odszkodowania w przypadku śmierci lub obrażeń odniesionych przez pasażerów.***

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(18a) Za wypadki w rozumieniu niniejszego rozporządzenia powinno się uznawać również niepożądane skutki dla zdrowia pasażerów wynikające z przepełnienia przedziałów w pociągach pasażerskich, z wyjątkiem przypadków, w których pociągi pasażerskie transportują pasażerów zgodnie z art. 16 ust. 2 niniejszego rozporządzenia. Za wypadki w rozumieniu niniejszego rozporządzenia powinno się ponadto uznawać niepożądane skutki dla zdrowia pasażerów wynikające z braku, niestosowania lub niefunkcjonowania w przedziałach pasażerskich systemów klimatyzacji oraz związanych z nimi warunków termicznych lub wilgotnościowych powietrza nie do przyjęcia dla pasażerów.

Uzasadnienie

W celu uniknięcia luk prawnych ze szkodą dla pasażerów, a w szczególności, choć nie wyłącznie, zgodnie z duchem motywów 3 i 5 rozporządzenia należy w sposób racjonalny uregulować również inne niepożądane skutki dla zdrowia pasażerów, jeżeli powstają one ze względu na winę lub niedbalstwo przewoźnika, i jeżeli mogą być utożsamiane z wypadkiem w szerszym znaczeniu.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) W przypadku opóźnienia pasażerom należy zapewnić możliwość kontynuowania lub zmiany trasy podróży do miejsca docelowego przy zachowaniu porównywalnych warunków podróży. W takim przypadku należy uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się.	(20) W przypadku opóźnienia pasażerom należy zapewnić możliwość kontynuowania lub zmiany trasy podróży do miejsca docelowego przy zachowaniu porównywalnych warunków podróży. W takim przypadku należy ***w szczególności*** uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(21) Przedsiębiorstwo kolejowe nie powinno być jednak zobowiązane do wypłaty odszkodowania, jeżeli jest w stanie dowieść, że opóźnienie powstało w wyniku wystąpienia ekstremalnych warunków pogodowych lub klęski żywiołowej zagrażających bezpiecznemu wykonaniu przewozu. Każde tego rodzaju zdarzenie powinno mieć charakter wyjątkowej katastrofy naturalnej, odbiegającej od normalnych warunków pogodowych o danej porze roku takich jak jesienne burze czy powodzie na obszarach miejskich będące wynikiem pływów lub topnienia śniegu. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny udowodnić, że nie były w stanie przewidzieć ani zapobiec opóźnieniu, nawet gdyby zastosowano wszelkie stosowne środki.	***skreśla się***

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(22) We współpracy z zarządcami infrastruktury i przedsiębiorstwami kolejowymi zarządcy stacji powinni opracować plany postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych, aby zminimalizować skutki poważnych zakłóceń w podróży poprzez zapewnienie odpowiednich informacji i odpowiedniej opieki pasażerom dotkniętym zakłóceniami w podróży.	(22) We współpracy z zarządcami infrastruktury i przedsiębiorstwami kolejowymi zarządcy stacji powinni opracować ***i podać do wiadomości publicznej*** plany postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych, aby zminimalizować skutki poważnych zakłóceń w podróży poprzez zapewnienie odpowiednich informacji i odpowiedniej opieki pasażerom dotkniętym zakłóceniami w podróży.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(23) Niniejsze rozporządzenie nie powinno ograniczać przysługujących przedsiębiorstwom kolejowym praw do dochodzenia odszkodowania od dowolnej osoby, w tym od osób trzecich, ***zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego***.	(23) Niniejsze rozporządzenie nie powinno ograniczać przysługujących przedsiębiorstwom kolejowym***, sprzedawcom biletów, stacjom kolejowym lub zarządcom infrastruktury*** praw do dochodzenia ***w stosownym przypadku*** odszkodowania od dowolnej osoby, w tym od osób trzecich, ***dotyczącego wywiązania się przez nie ze zobowiązań wobec pasażerów wynikających z przepisów niniejszego rozporządzenia***.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 27

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(27) Pasażerowie w ruchu kolejowym powinni mieć możliwość złożenia do każdego przedsiębiorstwa kolejowego ***wykonującego*** dane przewozy skargi w zakresie	(27) Pasażerowie w ruchu kolejowym powinni mieć możliwość złożenia do każdego przedsiębiorstwa kolejowego***, sprzedawcy biletów, stacji kolejowej lub zarządcy infrastruktury zaangażowanego***

praw i obowiązków ustanowionych niniejszym rozporządzeniem oraz powinni mieć prawo do otrzymania odpowiedzi w rozsądnym terminie.	***w*** dane przewozy skargi w zakresie praw i obowiązków ustanowionych niniejszym rozporządzeniem oraz powinni mieć prawo do otrzymania odpowiedzi w rozsądnym terminie.

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 28 ust. 2 pasażerowie mogą złożyć skargę do dowolnego przedsiębiorstwa kolejowego, sprzedawcy biletów, zarządcy stacji lub zarządcy infrastruktury świadczącego daną usługę.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(28) Przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządzający stacjami powinni określać standardy jakości obsługi w pasażerskich przewozach kolejowych, podawać je do wiadomości publicznej, zarządzać nimi i je monitorować.	(28) Przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządzający stacjami powinni określać standardy jakości obsługi w pasażerskich przewozach kolejowych ***obejmujące osoby niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej możliwości poruszania się***, podawać je do wiadomości publicznej, zarządzać nimi i je monitorować.

Uzasadnienie

Poprawka ta jest powiązana z motywem 15, jeżeli chodzi o Konwencję ONZ o prawach osób niepełnosprawnych. Standardy jakości obsługi powinny obejmować również osoby niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej możliwości poruszania się.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(29) W celu utrzymania wysokiego poziomu ochrony konsumentów w transporcie kolejowym państwa członkowskie należy zobowiązać do wyznaczenia krajowych organów	(29) W celu utrzymania wysokiego poziomu ochrony konsumentów w transporcie kolejowym państwa członkowskie należy zobowiązać do wyznaczenia krajowych organów

odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów, których zadaniem jest ścisłe monitorowanie stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia oraz ich egzekwowanie na poziomie krajowym. Organy te powinny być w stanie stosować szereg środków egzekucyjnych. Pasażerowie powinni mieć możliwość składania do tych organów skarg na domniemane naruszenia niniejszego rozporządzenia. W celu zapewnienia skutecznego rozpatrywania tych skarg organy te powinny również współpracować między sobą.

odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów, których zadaniem jest ścisłe monitorowanie stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia oraz ich egzekwowanie na poziomie krajowym. Organy te powinny być w stanie stosować szereg środków egzekucyjnych***, a także zapewniać pasażerom możliwość wiążącego alternatywnego rozstrzygania sporów zgodnie z dyrektywą 2013/11/UE[1a]***. Pasażerowie powinni mieć możliwość składania do tych organów skarg na domniemane naruszenia niniejszego rozporządzenia***, zaś w uzgodnionych przypadkach – korzystania z internetowego systemu rozstrzygania sporów utworzonego na mocy rozporządzenia 524/2013/UE[1b]. Należy również zapewnić możliwość składania skarg przez organizacje reprezentujące grupy pasażerów***. W celu zapewnienia skutecznego rozpatrywania tych skarg organy te powinny również współpracować między sobą***, zaś niniejsze rozporządzenie powinno być nadal wymienione w załączniku do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2017/2394/UE[1c]. Każdego roku krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów publikują na swych stronach internetowych sprawozdania zawierające statystyki wyszczególniające liczbę i rodzaj otrzymanych skarg z wyszczególnieniem wyników podjętych w związku z nimi czynności. Ponadto sprawozdania te udostępnia się na stronie internetowej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej.***

[1a] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 14).

[1b] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 524/2013 z

dnia 21 maja 2013 r. w sprawie internetowego systemu rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 1).

[1c] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2394 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 345 z 27.12.2017, s. 1).

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(31) Państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszania niniejszego rozporządzenia i zapewnić ich stosowanie. Sankcje, które mogą obejmować wypłatę odszkodowania danej osobie, powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.	(31) Państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszania niniejszego rozporządzenia i zapewnić ich stosowanie. Sankcje, które mogą obejmować wypłatę odszkodowania danej osobie, powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające***, a także powinny przewidywać co najmniej minimalną grzywnę lub odsetek rocznych obrotów danego przedsiębiorstwa lub organizacji, w zależności od tego, która kwota jest wyższa***.

Uzasadnienie

Brak odpowiednich przepisów dotyczących egzekwowania był jednym z głównych argumentów przemawiających za koniecznością przekształcenia niniejszego rozporządzenia. Dlatego niezwykle ważne jest zagwarantowanie odstraszającego charakteru sankcji, aby zniechęcać przedsiębiorstwa do podejmowania działań wykraczających poza przepisy niniejszego rozporządzenia. Poprawka ta jest również ściśle związana z innymi poprawkami dotyczącymi egzekwowania przepisów w rozdziale VII, w tym z poprawkami dotyczącymi zapewniania organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów większej zdolności i skuteczności oraz pomagania pasażerom w składaniu skarg.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Przedmiot	Przedmiot ***i cele***

Uzasadnienie

Rozporządzenie przekształcono z zachowaniem równowagi między umocnieniem praw pasażerów w ruchu kolejowym a uwzględnieniem ogólnie pojętego interesu publicznego dzięki wsparciu kolei jako rodzaju transportu. W artykule tym określa się cele rozporządzenia i dlatego należy informację na ten temat uwzględnić w tytule. Zabieg ten jest nierozerwalnie związany z innymi poprawkami do tekstu i stanowi element dobrej praktyki redagowania aktów prawnych.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające zastosowanie do transportu kolejowego w odniesieniu do następujących kwestii:	***Aby zapewnić skuteczną ochronę pasażerów i zachęcać do podróżowania koleją,*** niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające zastosowanie do transportu kolejowego w odniesieniu do następujących kwestii:

Uzasadnienie

Zob. uzasadnienie do poprzedniej poprawki.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
d) praw pasażerów w przypadku	d) praw pasażerów ***i odszkodowania***

odwołania lub ***opóźnienia*** pociągu;	w przypadku ***zakłóceń, takich jak odwołanie*** lub ***opóźnienie*** pociągu;

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
e) minimalnych informacji przekazywanych pasażerom;	e) minimalnych informacji przekazywanych pasażerom ***przez przedsiębiorstwa kolejowe, sprzedawców biletów i operatorów turystycznych w sposób dokładny, w stosownym czasie i w przystępnym formacie***;

Uzasadnienie

Powyższa poprawka jest ściśle powiązana w szczególności z rozdziałem II.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
h) rozpatrywania skarg;	h) ***właściwych procedur*** rozpatrywania skarg;

Uzasadnienie

Dla osiągnięcia celu lepszego egzekwowania przepisów określonego w przekształconym rozporządzeniu ważne jest, aby zarówno konsumenci, jak i krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów mogli korzystać z niezawodnych procedur, które ułatwią i przyspieszą rozpatrywanie skarg. Niniejsza poprawka ma nierozerwalny związek w szczególności z poprawkami do rozdziału VII.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) ***miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe przewozy pasażerskie***, o których mowa w dyrektywie 2012/34/UE, ***z wyjątkiem przewozów transgranicznych na terenie Unii***;	a) ***przewozy pasażerskie metrem, tramwajem i koleją lekką***, o których mowa w dyrektywie 2012/34/UE, ***i dokładniej zdefiniowane w dyrektywie 2016/797/UE***;

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie, które w znacznej części – co obejmuje przynajmniej jeden planowy przystanek – wykonywane są poza terytorium Unii, ***pod warunkiem że*** na terytorium państwa członkowskiego udzielającego zwolnienia ***odpowiednio zagwarantowano prawa pasażerów na podstawie odpowiednich przepisów prawa krajowego***.	b) międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie, które w znacznej części – co obejmuje przynajmniej jeden planowy przystanek – wykonywane są poza terytorium Unii, ***jedynie w odniesieniu do części niewykonywanej*** na terytorium państwa członkowskiego udzielającego zwolnienia .

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 - ustęp 2 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ba) kolejowe przewozy pasażerskie z użyciem pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku historycznego lub turystycznego.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Państwa członkowskie informują Komisję o zwolnieniach udzielonych na postawie ust. 2 lit. a) ***i*** b) ***oraz o odpowiedniości swoich przepisów krajowych obowiązujących na ich terytorium do celów ust. 2 lit. b***).	3. Państwa członkowskie informują Komisję o zwolnieniach udzielonych na postawie ust. 2 lit. a)***,*** b) ***i ba***).

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. Przepisy art. 5, ***10***, 11 i ***25*** oraz przepisy rozdziału V stosuje się do wszystkich kolejowych przewozów pasażerskich, o których mowa w ust. 1, w tym do przewozów objętych zwolnieniem zgodnie z ust. 2 lit. a) i b).	4. Przepisy art. ***4,*** 5, ***6, 7***, 11 i ***12*** oraz przepisy rozdziału V stosuje się do wszystkich kolejowych przewozów pasażerskich, o których mowa w ust. 1 ***niniejszego artykułu***, w tym do przewozów objętych zwolnieniem zgodnie z ust. 2 lit. a) i b) ***niniejszego artykułu***. ***Przepisy art. 10 i 17 stosuje się do wszystkich kolejowych przewozów pasażerskich, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w tym do przewozów objętych zwolnieniem zgodnie z ust. 2 lit. b) niniejszego artykułu.***

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5) „sprzedawca biletów” oznacza każdego detalicznego sprzedawcę kolejowych usług transportowych, zawierającego umowy przewozu i sprzedającego bilety w imieniu przedsiębiorstwa kolejowego lub na własny rachunek ;	5) „sprzedawca biletów” oznacza każdego detalicznego sprzedawcę kolejowych usług transportowych, zawierającego umowy przewozu i sprzedającego bilety ***i wspólne bilety*** w imieniu ***przynajmniej jednego*** przedsiębiorstwa kolejowego lub na własny rachunek;

Uzasadnienie

Poprawka jest powiązana z art. 10 ust. 1 i 6, które stanowią część wersji przekształconej.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	6a) „bilet" oznacza ważny dokument podróży uprawniający pasażera do przejazdu koleją, bez względu na formę tego dokumentu, np. bilet papierowy, bilet elektroniczny, karta elektroniczna lub karta podróżna;

Uzasadnienie

Bilety mogą mieć różną postać, zwłaszcza w związku z rozwojem platform internetowych. W związku z tym należy wyjaśnić, że jest to ważny dowód, niezależnie od jego formy, uprawniający pasażera do przejazdu koleją.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
8) „wspólny bilet" oznacza bilet lub bilety ***będące dowodem zawarcia pojedynczej umowy przewozu dotyczącej wykonania następujących*** po sobie ***przewozów kolejowych obsługiwanych*** przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe lub większą liczbę tych przedsiębiorstw;	8) „wspólny bilet" oznacza bilet lub ***odrębne*** bilety ***na następujące*** po sobie ***przewozy kolejowe obsługiwane*** przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe lub większą liczbę tych przedsiębiorstw***, zakupione od tego samego sprzedawcy biletów, operatora turystycznego lub przedsiębiorstwa kolejowego na podróż między stacją początkową a stacją końcową***;

Uzasadnienie

Poprawka jest powiązana z art. 10 ust. 1 i 6, które stanowią część wersji przekształconej.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 10

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
10) „podróż” oznacza przewóz pasażera między stacją początkową a stacją końcową ***na podstawie pojedynczej umowy przewozu***;	10) „podróż” oznacza przewóz pasażera między stacją początkową a stacją końcową;

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	10a) „optymalna pojedyncza podróż koleją” oznacza najbardziej optymalną (tj. najtańszą, najszybszą i najdogodniejszą) podróż koleją w jedną stronę między dwiema stacjami kolejowymi (zarówno w obrębie danego państwa członkowskiego, jak i z przekroczeniem granic wewnętrznych Unii), która może obejmować jeden, dwa lub więcej następujących po sobie przewozów kolejowych i odbywa się zgodnie z minimalnym standardowym czasem połączeń przewidzianym przez oficjalne podmioty odpowiedzialne za planowanie rozkładu jazdy oraz może wymagać kolejno więcej niż jednego biletu lub umowy przewozu, w zależności od tego, jakie rozwiązanie najlepiej odpowiada pasażerowi.

Uzasadnienie

Obecna technologia umożliwia pasażerom rezerwowanie kolejnych podróży kolejowych i wybieranie najlepszych rozwiązań dotyczących ich podróży (tj. najtańszych, najszybszych lub najdogodniejszych) bez względu na liczbę biletów (jeden wspólny lub oddzielne na kolejne etapy). Powyższa definicja służy wyjaśnieniu art. 3 ust. 8 i wnosi do rozporządzenia spójność prawną. Poprawka ta dostosowuje przedmiotowe rozporządzenie do rozporządzeń regulujących prawa pasażerów innych środków transportu (np. transportu lotniczego). Termin „optymalna pojedyncza podróż koleją” umożliwia pasażerom wybór

najdogodniejszego wariantu podróży i jest w pełni uzasadniony rozwojem nowych technologii.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 16

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
16) „osoba z niepełnosprawnością ” oraz „osoba o ograniczonej możliwości poruszania się” oznacza każdą osobę, która jest dotknięta trwałym lub przejściowym upośledzeniem sprawności fizycznej, umysłowej, intelektualnej lub sensorycznej , które to upośledzenie w zetknięciu z różnymi barierami może utrudniać tym osobom korzystanie w sposób pełny i skuteczny z transportu na równi z innymi pasażerami, lub której mobilność przy korzystaniu z transportu jest ograniczona ***na skutek wieku***;	16) „osoba z niepełnosprawnością ” oraz „osoba o ograniczonej możliwości poruszania się” oznacza każdą osobę, która jest dotknięta trwałym lub przejściowym upośledzeniem sprawności fizycznej, umysłowej, intelektualnej lub sensorycznej, które to upośledzenie w zetknięciu z różnymi barierami może utrudniać tym osobom korzystanie w sposób pełny i skuteczny z transportu na równi z innymi pasażerami, lub której mobilność przy korzystaniu z transportu jest ograniczona;

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	18a) „przewozy pasażerskie koleją lekką” oznacza przewozy obsługiwane przez miejski lub podmiejski szynowy system transportowy charakteryzujący się wytrzymałością zderzeniową C-III lub C-IV (zgodnie z EN 15227:2011) oraz maksymalną wytrzymałością pojazdu wynoszącą 800 kN (wzdłużna siła ściskająca w obszarze sprzęgu); systemy kolei lekkiej mogą korzystać z własnego wydzielonego pasa drogowego lub współdzielić pas drogowy z pojazdami drogowymi i zazwyczaj nie dochodzi w ich

ramach do wymiany pojazdów ze składami obsługującymi dalekobieżny ruch pasażerski lub towarowy;

Uzasadnienie

Poprawka jest powiązana z art. 2 ust. 2, który stanowi część wersji przekształconej.

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 19 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	19a) „interfejs programowania aplikacji" oznacza elektroniczny interfejs do wyszukiwania informacji dotyczących rozkładów jazdy, połączeń intermodalnych, w tym bieżących informacji o możliwych opóźnieniach, dostępnych miejscach siedzących, opłatach za przejazd, obowiązkowych rezerwacjach i warunkach specjalnych, dostępności usług transportowych, a także umożliwiający zakup biletów, wspólnych biletów i rezerwacje.

Uzasadnienie

Ta nowa definicja jest konieczna w związku z wprowadzeniem nowych przepisów w art. 10a (nowym).

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Bez uszczerbku dla taryf socjalnych przedsiębiorstwa kolejowe ***lub*** sprzedawcy biletów oferują warunki umowne i taryfy ogółowi społeczeństwa bez stosowania bezpośredniej lub pośredniej dyskryminacji	Bez uszczerbku dla taryf socjalnych przedsiębiorstwa kolejowe***,*** sprzedawcy biletów ***i operatorzy turystyczni*** oferują warunki umowne i taryfy ***oraz sprzedają bilety i wspólne bilety*** ogółowi

ze względu na narodowość bądź miejsce zamieszkania końcowego ***klienta lub*** miejsce prowadzenia działalności przedsiębiorstwa kolejowego bądź sprzedawcy biletów na terenie Unii.	społeczeństwa ***oraz przyjmują rezerwacje pasażerów*** bez stosowania bezpośredniej lub pośredniej dyskryminacji***, w szczególności*** ze względu na narodowość***, pochodzenie*** bądź miejsce zamieszkania końcowego ***pasażera,*** miejsce prowadzenia działalności przedsiębiorstwa kolejowego bądź sprzedawcy biletów na terenie Unii. ***Ponadto w ramach akceptowanych środków płatności przedsiębiorstwa kolejowe, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni nie mogą – ze względów związanych z przynależnością państwową pasażera, jego miejscem zamieszkania, lokalizacją rachunku płatniczego, miejscem prowadzenia działalności dostawcy usług płatniczych lub miejscem wydania instrumentu płatniczego w Unii – stosować zróżnicowanych warunków w odniesieniu do transakcji płatniczej, jeżeli:*** ***a) transakcji płatniczej dokonuje się w drodze transakcji elektronicznej za pomocą polecenia przelewu, polecenia zapłaty lub instrumentu płatniczego opartego na karcie w obrębie tej samej marki płatniczej i kategorii;*** ***b) wymogi dotyczące uwierzytelnienia realizuje się zgodnie z dyrektywą (UE) 2015/2366; oraz*** ***(c) transakcji płatniczej dokonuje się w walucie akceptowanej przez przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawcę biletów lub operatora turystycznego.***

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Pasażerom przysługuje prawo przewozu rowerów w pociągu, w ***odpowiednich przypadkach za rozsądną opłatą. Pasażerowie zobowiązani są nadzorować***	Pasażerom przysługuje prawo przewozu rowerów w pociągu, ***zmontowanych lub nie,*** w ***tym w pociągu szybkobieżnym, dalekobieżnym i transgranicznym. Usługa***

swoje rowery podczas podróży oraz dopilnować, by nie powodowały niedogodności lub ***szkody dla innych pasażerów, sprzętu ułatwiającego poruszenia się, bagażu lub operacji kolejowych***. Przewozu rowerów można odmówić lub go ograniczyć ***ze względów bezpieczeństwa lub*** względów ***operacyjnych***, pod warunkiem że przedsiębiorstwa kolejowe, sprzedawcy biletów, operatorzy turystyczni oraz, w stosownych przypadkach, zarządcy stacji poinformują pasażerów o warunkach ***takiej odmowy lub takiego ograniczenia*** zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 454/2011.

ta jest oferowana nieodpłatnie lub, w wyjątkowych przypadkach, za rozsądną opłatą. Każdy nowy lub ***odremontowany tabor kolejowy posiada wystarczającą, odpowiednio oznakowaną przestrzeń przeznaczoną do przewozu zmontowanych rowerów***. Przewozu rowerów można odmówić lub go ograniczyć ***jedynie z należycie uzasadnionych*** względów ***bezpieczeństwa***, pod warunkiem że przedsiębiorstwa kolejowe, sprzedawcy biletów, operatorzy turystyczni oraz, w stosownych przypadkach, zarządcy stacji poinformują pasażerów***, najpóźniej przy zakupie biletu,*** o warunkach ***przewozu rowerów na wszystkich trasach*** zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 454/2011.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą oferować pasażerom warunki umowne, które są korzystniejsze od określonych w niniejszym rozporządzeniu.	2. Przedsiębiorstwa kolejowe***, operatorzy turystyczni lub sprzedawcy biletów*** mogą oferować pasażerom warunki umowne, które są korzystniejsze od ***warunków*** określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Uzasadnienie

Poprawka ta uwzględnia fakt, że nie tylko przedsiębiorstwa kolejowe oferują pasażerom bilety i że nie ma to wpływu na stosunki między przedsiębiorstwami / swobodę zawierania umów między przedsiębiorstwami kolejowymi a operatorami turystycznymi i sprzedawcami biletów, oraz jest ona zgodna z tekstem Komisji zawartym w rozdziale II.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Obowiązek informowania o zaprzestaniu wykonywania przewozów	Obowiązek informowania o zaprzestaniu ***lub znacznym ograniczeniu*** wykonywania przewozów ***oraz obowiązek konsultacji w tym zakresie***

Uzasadnienie

Zważywszy że celem przedmiotowego rozporządzenia i zmian do niego przedstawionych przez Komisję jest wzmocnienie praw osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, a także ogólna poprawa praw pasażerów, należy zadbać o to, by pasażerowie byli sprawiedliwie traktowani przez przedsiębiorstwa kolejowe. Poprawka ta jest zatem nierozerwalnie związana z innymi propozycjami, w tym dotyczącymi udzielania informacji przez przedsiębiorstwa oraz braku dyskryminacji wobec pasażerów, o czym mowa w art. 1 oraz powiązanych rozdziałach, a także z wszystkimi postanowieniami dotyczącymi dostępu zawartymi w rozdziale V i w innych fragmentach tekstu.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Przedsiębiorstwa kolejowe lub, w razie potrzeby, właściwe organy odpowiadające za umowy o świadczenie publicznej usługi kolejowej podają do wiadomości publicznej, przy wykorzystaniu odpowiednich środków, w tym w formatach przystępnych dla osób z niepełnosprawnością zgodnie z wymogami dostępności ustanowionymi w dyrektywie XXX[31], ***decyzje o zaprzestaniu*** – na stałe lub czasowo – wykonywania przewozów **,** przed ich wejściem w życie.	Przedsiębiorstwa kolejowe lub, w razie potrzeby, właściwe organy odpowiadające za umowy o świadczenie publicznej usługi kolejowej podają ***bezzwłocznie*** do wiadomości publicznej, przy wykorzystaniu odpowiednich środków, w tym w formatach przystępnych dla osób z niepełnosprawnością zgodnie z wymogami dostępności ustanowionymi w dyrektywie XXX[31], ***propozycje dotyczące zaprzestania lub znacznego ograniczenia*** – na stałe lub czasowo – wykonywania przewozów***, z odpowiednim wyprzedzeniem*** przed ich wejściem w życie***, i dbają o to, by propozycje te były przedmiotem konstruktywnych i odpowiednich konsultacji z zainteresowanymi stronami, zanim zostaną wdrożone***.
[31] Dyrektywa XXX w sprawie zbliżenia	[31] Dyrektywa XXX w sprawie zbliżenia

przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich w odniesieniu do wymogów dostępności produktów i usług (europejski akt w sprawie dostępności) (Dz.U. L […] z […], s. […]).

przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich w odniesieniu do wymogów dostępności produktów i usług (europejski akt w sprawie dostępności) (Dz.U. L […] z […], s. […]).

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Przedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów w imieniu jednego lub kilku przedsiębiorstw kolejowych udzielają pasażerowi ***na jego żądanie*** przynajmniej informacji wymienionych w załączniku II część I, w odniesieniu do podróży objętych umowami przewozu oferowanymi przez dane przedsiębiorstwo kolejowe. ***Sprzedawcy biletów, którzy oferują umowy przewozu we własnym imieniu, oraz operatorzy turystyczni dostarczają tych informacji, jeżeli są one dostępne.***	1. Przedsiębiorstwa kolejowe***, operatorzy turystyczni*** oraz sprzedawcy biletów ***we własnym imieniu lub*** w imieniu jednego lub kilku przedsiębiorstw kolejowych udzielają pasażerowi przynajmniej informacji wymienionych w załączniku II część I, w odniesieniu do podróży objętych umowami przewozu oferowanymi przez dane przedsiębiorstwo kolejowe.

Uzasadnienie

Aby zachować wewnętrzną logikę i zgodność z celami rozporządzenia, należy zadbać o to, by klienci otrzymywali na czas dokładne informacje o podróży od odnośnego sprzedawcy detalicznego ich biletu. Jest to nierozerwalnie związane z postanowieniami dotyczącymi informacji, o których mowa w całym załączniku II.

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Przedsiębiorstwa kolejowe oraz, w miarę możliwości, sprzedawcy biletów dostarczają pasażerowi w trakcie podróży , w tym na stacjach przesiadkowych, przynajmniej informacji wymienionych	2. Przedsiębiorstwa kolejowe oraz, w miarę możliwości, ***operatorzy turystyczni i*** sprzedawcy biletów dostarczają pasażerowi w trakcie podróży, w tym na stacjach przesiadkowych, przynajmniej informacji

w załączniku II część II.	wymienionych w załączniku II część II.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Informacje, o których mowa w ust. 1 i 2, dostarczane są ***w najbardziej odpowiedniej formie*** , ***w tym z wykorzystaniem*** najnowszych technologii komunikacyjnych. Szczególną uwagę poświęca się zapewnieniu, aby informacje te były dostępne dla osób z niepełnosprawnością zgodnie z wymogami dostępności ustanowionymi w dyrektywie XXX i rozporządzeniu (UE) nr 454/2011.	3. Informacje, o których mowa w ust. 1 i 2, dostarczane są ***z wykorzystaniem łatwo dostępnych***, ***powszechnie używanych i podających informacje na bieżąco*** najnowszych technologii komunikacyjnych***, w miarę możliwości na piśmie***. Szczególną uwagę poświęca się zapewnieniu, aby informacje te były dostępne dla osób z niepełnosprawnością zgodnie z wymogami dostępności ustanowionymi w dyrektywie XXX i rozporządzeniu (UE) nr 454/2011. ***Należy wyraźnie informować o tym, jakie formaty są dostępne.***

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. Zarządcy stacji i ***zarządcy infrastruktury*** udostępniają przedsiębiorstwom kolejowym i sprzedawcom biletów dane w czasie rzeczywistym dotyczące pociągów, w tym pociągów obsługiwanych przez inne przedsiębiorstwa kolejowe, w sposób niedyskryminujący.	4. Zarządcy stacji***, zarządcy infrastruktury*** i ***przedsiębiorstwa kolejowe*** udostępniają przedsiębiorstwom kolejowym i sprzedawcom biletów dane w czasie rzeczywistym dotyczące pociągów, w tym pociągów obsługiwanych przez inne przedsiębiorstwa kolejowe, w sposób niedyskryminujący***, w najbardziej odpowiednim formacie, na interoperacyjnym interfejsie technicznym wykorzystującym najnowsze technologie komunikacyjne, aby przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów udzielali pasażerom wszystkich informacji***

wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	4a. Przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów oferujący umowy przewozu w imieniu jednego lub kilku przedsiębiorstw kolejowych udzielają pasażerom informacji na temat ewentualnych połączeń z innymi środkami transportu.

Uzasadnienie

Poprawka ta jest ściśle związana z art. 9 i 14.

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	4b. Przedsiębiorstwa kolejowe we współpracy z zarządcami infrastruktury podają w rozkładach jazdy informacje o dostępnych połączeniach kolejowych i stacjach.

Uzasadnienie

Powyższa poprawka jest związana z art. 1. Informacje te powinny ułatwiać podróż pociągiem osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Przedsiębiorstwa kolejowe ***oraz*** sprzedawcy biletów oferują bilety oraz, w ***miarę możliwości***, ***wspólne bilety*** i ***rezerwacje. Dokładają oni wszelkich starań***, ***aby oferować wspólne bilety,*** w tym ***na podróże transgraniczne oraz podróże odbywane pociągami więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego***.	1. Przedsiębiorstwa kolejowe***,*** sprzedawcy biletów ***i operatorzy turystyczni*** oferują bilety***, wspólne bilety*** oraz ***rezerwacje***, w ***tym na podróże transgraniczne lub podróże pociągiem nocnym oraz podróże odbywane pociągami więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego. Rezerwacja takich biletów jest łatwo dostępna i niedyskryminacyjna, również dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Przedsiębiorstwa kolejowe, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni opracowują w tym celu odpowiednie interfejsy programowania aplikacji i formaty danych, aby umożliwić wymianę informacji między sieciami, regionami i państwami, a także rezerwację biletów przez internet.***

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. ***Bez uszczerbku dla*** ust. 3 i 4 przedsiębiorstwa kolejowe ***i*** sprzedawcy biletów dystrybuują wśród pasażerów bilety za pośrednictwem przynajmniej jednego z następujących sposobów sprzedaży:	2. ***Z zastrzeżeniem*** ust. 3 i 4 przedsiębiorstwa kolejowe***,*** sprzedawcy biletów ***i operatorzy turystyczni*** dystrybuują wśród pasażerów bilety***, wspólne bilety i rezerwacje*** za pośrednictwem ***internetu i*** przynajmniej jednego z następujących sposobów sprzedaży:
a) w kasach biletowych lub w automatach biletowych;	a) w kasach biletowych lub w automatach biletowych;
b) za pośrednictwem telefonu***, internetu*** lub jakichkolwiek innych, powszechnie dostępnych technologii informacyjnych;	b) za pośrednictwem telefonu lub jakichkolwiek innych, powszechnie dostępnych technologii informacyjnych;
c) w pociągach.	c) w pociągach.

Państwa członkowskie mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe do oferowania biletów na przewozy wykonywane w ramach umów o świadczenie usług publicznych za pośrednictwem więcej niż jednego punktu sprzedaży.

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają możliwość nabycia w pociągu biletów na dany przewóz , chyba że możliwość taka jest ograniczona albo wyłączona ***ze*** względów bezpieczeństwa lub zwalczania nadużyć**,** z powodu ***obowiązku wcześniejszej rezerwacji*** lub ***z uzasadnionych względów handlowych***.	3. Przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają możliwość nabycia w pociągu biletów na dany przewóz, chyba że możliwość taka jest ograniczona albo wyłączona ***z racjonalnych i uzasadnionych*** względów bezpieczeństwa lub zwalczania nadużyć ***czy też*** z powodu ***dostępności przestrzeni*** lub ***miejsc siedzących***.

Uzasadnienie

Aby zwiększyć liczbę osób korzystających z usług kolejowych w Europie, konieczne jest ustanowienie jasnych i wzmocnionych praw pasażerów zgodnie z celami rozporządzenia. Wszelkie ograniczenia możliwości zakupu biletów przez pasażera w pociągu powinny być racjonalne i uzasadnione. Polityka bezpieczeństwa/zwalczania nadużyć finansowych oraz dostępność przestrzeni są uzasadnionymi powodami ograniczenia tej możliwości, podczas gdy „uzasadnione względy handlowe" są zbyt niejasne. Poprawka jest zatem konieczna z ważnych względów logiki wewnętrznej i jest też nierozerwalnie związana z przedmiotem art. 1 oraz ogólnymi celami wyrażonymi w ocenach skutków i uzasadnieniach.

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 4 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. ***Jeżeli*** na stacji początkowej nie ma kasy ani automatu biletowego, pasażerowie muszą zostać poinformowani na stacji o:	4. ***Na żądanie pasażerów bilety przedrukowuje się w dniu podróży w kasie biletowej lub w automatach biletowych. Jeżeli*** na stacji początkowej nie ma kasy

ani automatu biletowego ***lub jeżeli kasa lub automat biletowy nie są w pełni dostępne***, pasażerowie muszą zostać poinformowani na stacji o:

Uzasadnienie

Wydrukowane bilety są często niezbędne, aby pracodawcy mogli zwrócić pasażerom koszty podróży. Jeżeli stacja nie może ich wydrukować, pasażerowie powinni mieć prawo do tej informacji na stacji. Poprawka jest konieczna, gdyż jest nierozerwalnie związana z warunkami dostępu i innymi zmianami w art. 10 wprowadzonymi przez Komisję.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. Jeżeli na stacji początkowej nie ma kasy biletowej ani automatu biletowego, ***osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się umożliwia się zakup biletu w pociągu bez dopłaty***.	5. Jeżeli na stacji początkowej nie ma ***otwartej*** kasy biletowej ani ***działającego*** automatu biletowego, ***pasażerom umożliwia się zakup biletu w pociągu bez dopłaty. Bilety zakupione w pociągu nie kosztują więcej niż odpowiednie standardowe taryfy za daną podróż z wszelkimi mającymi zastosowanie zniżkami***.

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6. Jeżeli ***pasażer otrzyma*** odrębne bilety na jedną podróż obejmującą następujące po sobie przewozy kolejowe wykonywane przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe lub większą ich liczbę, przysługujące ***mu*** prawa do informacji, pomocy, opieki i odszkodowania są równoważne prawom przysługującym na podstawie wspólnego biletu i obejmują całą podróż od stacji początkowej do	6. Jeżeli ***pasażerowie otrzymują*** odrębne bilety na jedną podróż obejmującą następujące po sobie przewozy kolejowe wykonywane przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe lub większą ich liczbę, przysługujące ***im*** prawa do informacji, pomocy, opieki i odszkodowania są równoważne prawom przysługującym na podstawie wspólnego biletu i obejmują całą podróż od stacji początkowej do

miejsca przeznaczenia***, chyba że pasażera wyraźnie poinformowano na piśmie inaczej. W tej informacji wskazuje się zwłaszcza, że w przypadku utraty połączenia pasażerowi nie będzie przysługiwać pomoc ani odszkodowanie w oparciu o całkowitą długość podróży. Ciężar udowodnienia, że wspomnianą informację przekazano, spoczywa na przedsiębiorstwie kolejowym, jego przedstawicielu, operatorze turystycznym lub sprzedawcy biletów.***	miejsca przeznaczenia.

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Artykuł 10a
	Dostarczania informacji o transporcie za pośrednictwem interfejsów programowania aplikacji
	1. Przedsiębiorstwa kolejowe w sposób niedyskryminacyjny udostępniają wszystkie informacje związane z podróżą, w tym informacje operacyjne w czasie rzeczywistym dotyczące rozkładów jazdy i taryf, o których mowa w art. 9, za pośrednictwem interfejsów programowania aplikacji.
	2. Przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają operatorom turystycznym, sprzedawcom biletów i innym przedsiębiorstwom kolejowy sprzedającym ich przewozy niedyskryminacyjny dostęp do systemów rezerwacji za pośrednictwem API, tak by mogli oni zawierać umowy przewozu i wystawiać bilety, wspólne bilety i rezerwacje, w taki sposób, aby udostępniać najbardziej optymalne i efektywne pod względem kosztów podróże, w tym w podróże transgraniczne.
	3. Przedsiębiorstwa kolejowe dopilnowują, aby specyfikacje techniczne

dotyczące API były dobrze udokumentowane i ogólnie dostępne nieodpłatnie. API korzystają z otwartych standardów, powszechnie używanych protokołów i formatów przeznaczonych do odczytu maszynowego w celu umożliwienia interoperacyjności.

4. Przedsiębiorstwa kolejowe dopilnowują, aby z wyjątkiem sytuacji nagłych wszelkie zmiany w specyfikacjach technicznych ich API były udostępniane operatorom turystycznym i sprzedawcom biletów możliwie najszybciej, lecz nie później niż trzy miesiące przed wprowadzeniem zmiany. Nagłe sytuacje są dokumentowane, a dokumentacja jest udostępniana właściwym organom na ich żądanie.

5. Przedsiębiorstwa kolejowe dopilnowują, aby dostęp do API był niedyskryminacyjny, miał ten sam poziom dyspozycyjności i wydajności, łącznie ze wsparciem, dostępem do całej dokumentacji, standardów, protokołów i formatów. Operatorzy turystyczni i sprzedawcy biletów nie są dyskryminowani w porównaniu z przedsiębiorstwami kolejowymi.

6. API są ustanawiane zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r.

Uzasadnienie

Poprawka jest powiązana z art. 10 ust. 1, który stanowi część wersji przekształconej.

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. W przypadku gdy istnieją uzasadnione powody, aby przypuszczać – w momencie odjazdu, albo w przypadku utraty połączenia w trakcie podróży ***na podstawie wspólnego biletu*** – że	1. W przypadku gdy istnieją uzasadnione powody, aby przypuszczać – w momencie odjazdu, albo w przypadku utraty połączenia w trakcie podróży – że opóźnienie przyjazdu do miejsca

opóźnienie przyjazdu do miejsca przeznaczenia przekroczy ***60*** minut ***w stosunku do umowy przewozu***, pasażer otrzymuje natychmiast wybór pomiędzy jednym z następujących świadczeń :	przeznaczenia przekroczy ***45*** minut, pasażer otrzymuje natychmiast wybór pomiędzy jednym z następujących świadczeń:

Uzasadnienie

Pasażerowie powinni mieć prawo wyboru, niezależnie od tego, czy korzystają z biletu wspólnego, podróży w jedną stronę na jednym bilecie, podróży powrotnej czy podróży łączonej. Sformułowanie „umowa przewozu" zostało skreślone ze względu na jasność prawną, ponieważ w grę może wchodzić więcej niż jedna umowa. Jest to zgodne z innymi naszymi poprawkami w rozdziale IV.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Do celów ust. 1 lit. b) porównywalna zmieniona trasa może być obsługiwana przez dowolne przedsiębiorstwo kolejowe oraz może obejmować przewóz w wyższej klasie lub przewóz z wykorzystaniem zastępczych środków transportu bez generowania dodatkowych kosztów dla pasażera. Przedsiębiorstwa kolejowe podejmują racjonalne starania, aby uniknąć dodatkowych połączeń przesiadkowych. Łączny czas podróży z wykorzystaniem zastępczych środków transportu na odcinku podróży, którego nie ukończono zgodnie z planem, musi być porównywalny do planowego czasu pierwotnej podróży. Pasażerom nie oferuje się podróży środkami transportu niższej klasy, chyba że takie środki transportu stanowią jedyny dostępny sposób pokonania zmienionej trasy.	2. Do celów ust. 1 lit. b)***, w przypadku utracenia połączenia z powodu opóźnienia lub odwołania na wcześniejszym odcinku podróży pasażer jest uprawniony do skorzystania z następnego dostępnego połączenia w celu dotarcia do swojego planowanego miejsca docelowego.*** Porównywalna zmieniona trasa może być obsługiwana przez dowolne przedsiębiorstwo kolejowe oraz może obejmować przewóz w wyższej klasie lub przewóz z wykorzystaniem zastępczych środków transportu bez generowania dodatkowych kosztów dla pasażera. Przedsiębiorstwa kolejowe podejmują racjonalne starania, aby uniknąć dodatkowych połączeń przesiadkowych. Łączny czas podróży z wykorzystaniem zastępczych środków transportu na odcinku podróży, którego nie ukończono zgodnie z planem, musi być porównywalny do planowego czasu pierwotnej podróży. Pasażerom nie oferuje się podróży środkami transportu niższej klasy, chyba że takie środki transportu stanowią jedyny

dostępny sposób pokonania zmienionej trasy.

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Podmioty świadczące przewozy na zmienionej trasie ***zwracają szczególną uwagę na zapewnienie*** osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się ***porównywalnego poziomu*** dostępności zastępczych środków transportu.	3. Podmioty świadczące przewozy na zmienionej trasie ***zapewniają*** osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się ***porównywalny poziom pomocy i*** dostępności zastępczych środków transportu.

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Nie tracąc prawa do przewozu, pasażer ***może zażądać*** od przedsiębiorstwa kolejowego ***odszkodowania*** za opóźnienie w przypadku opóźnienia pomiędzy podanym ***w*** umowie przewozu miejscem wyjazdu i miejscem docelowym, za które nie otrzymał on zwrotu kosztów biletu zgodnie z art. 16. Minimalna kwota odszkodowania wynosi:	1. Nie tracąc prawa do przewozu, pasażer ***jest uprawniony do odszkodowania*** od przedsiębiorstwa kolejowego za opóźnienie w przypadku opóźnienia pomiędzy podanym ***na bilecie i odpowiadających pojedynczej*** umowie przewozu miejscem wyjazdu i miejscem docelowym, za które nie otrzymał on zwrotu kosztów biletu zgodnie z art. 16. Minimalna kwota odszkodowania wynosi:

Uzasadnienie

Precyzyjny system odszkodowań jest istotnym aspektem ogólnej skuteczności tego rozporządzenia i dlatego też wiąże się nierozerwalnie z celami leżącymi u jego podstaw, a w szczególności z rozdziałem VI i VII.

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) ***25*** % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od ***60*** do ***119*** minut;	a) ***50***% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od ***45*** do ***89*** minut;

Uzasadnienie

Precyzyjny system odszkodowań jest istotnym aspektem ogólnej skuteczności tego rozporządzenia i dlatego też wiąże się nierozerwalnie z celami leżącymi u jego podstaw, a w szczególności z rozdziałem VI i VII.

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) ***50*** % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego ***120*** minut lub więcej**.**	b) ***75*** % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego ***od 90 do 119*** minut lub więcej**,**

Uzasadnienie

Precyzyjny system odszkodowań jest istotnym aspektem ogólnej skuteczności tego rozporządzenia i dlatego też wiąże się nierozerwalnie z celami leżącymi u jego podstaw, a w szczególności z rozdziałem VI i VII.

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ba) 100 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej.

Uzasadnienie

Precyzyjny system odszkodowań jest istotnym aspektem ogólnej skuteczności tego rozporządzenia i dlatego też wiąże się nierozerwalnie z celami leżącymi u jego podstaw, a w szczególności z rozdziałem VI i VII.

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Przepisy ust. 1 stosuje się również do pasażerów, którzy posiadają abonament lub kolejowy bilet okresowy. Jeżeli pasażerowie ci napotykają na powtarzające się opóźnienia lub odwołania połączeń w okresie ważności abonamentu lub biletu okresowego , ***mogą dochodzić*** odpowiedniego odszkodowania zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe. Warunki te określają kryteria dotyczące opóźnienia i sposób obliczania odszkodowania. Jeżeli opóźnienia nieprzekraczające ***60*** minut występują wielokrotnie w okresie ważności abonamentu lub biletu okresowego, opóźnienia te sumuje się, a pasażerom wypłaca się odszkodowanie zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przedsiębiorstwo kolejowe.	2. Przepisy ust. 1 stosuje się również do pasażerów, którzy posiadają abonament lub kolejowy bilet okresowy. Jeżeli pasażerowie ci napotykają na powtarzające się opóźnienia lub odwołania połączeń w okresie ważności abonamentu lub biletu okresowego, ***są uprawnieni do*** odpowiedniego odszkodowania zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe. Warunki te określają kryteria dotyczące opóźnienia i sposób obliczania ***proporcjonalnego*** odszkodowania ***zgodnie z podstawą oszacowania, o której mowa w ust. 1***. Jeżeli opóźnienia nieprzekraczające ***45*** minut występują wielokrotnie w okresie ważności abonamentu lub biletu okresowego, opóźnienia te sumuje się, a pasażerom wypłaca się odszkodowanie zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przedsiębiorstwo kolejowe.

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. Wypłata odszkodowania następuje w ciągu miesiąca od ***złożenia*** wniosku o odszkodowanie. Odszkodowanie może zostać wypłacone w postaci kuponów lub innych usług, jeżeli ***ich*** warunki są elastyczne (szczególnie w odniesieniu do okresu ważności oraz miejsca docelowego). Odszkodowanie jest wypłacane w formie pieniężnej na wniosek pasażera.	5. Wypłata odszkodowania następuje w ciągu miesiąca od ***skierowania do przedsiębiorstwa kolejowego, operatora turystycznego lub sprzedawcy biletów*** wniosku o odszkodowanie. Odszkodowanie może zostać wypłacone w postaci kuponów lub innych usług, ***lub też za pomocą automatycznego systemu odszkodowania,*** jeżeli ***taki istnieje, a także jeżeli*** warunki są elastyczne (szczególnie w odniesieniu do okresu ważności oraz miejsca docelowego). Odszkodowanie jest wypłacane w formie pieniężnej na wniosek

	pasażera***, z wykorzystaniem tego samego systemu płatności, z którego skorzystano przy zakupie biletu. Pasażer jest informowany w rozumiały sposób o wszystkich dostępnych mu możliwościach uzyskania odszkodowania, w tym odszkodowania finansowego, spośród których może dokonać wyboru. Pasażer nie jest w żaden sposób zniechęcany do żądania odszkodowania.***

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
7. ***Pasażerowi*** nie przysługuje prawo do odszkodowania, jeżeli ***został poinformowany*** o opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli opóźnienie powstałe w wyniku kontynuacji podróży innym połączeniem lub poprzez zmianę trasy jest krótsze niż ***60*** minut.	7. ***Pasażerom*** nie przysługuje prawo do odszkodowania, jeżeli ***zostali poinformowani*** o opóźnieniu przed zakupem biletu***, chyba że faktyczne opóźnienie jest o 45 minut dłuższe niż zapowiedziane opóźnienie*** lub jeżeli opóźnienie powstałe w wyniku kontynuacji podróży innym połączeniem lub poprzez zmianę trasy jest krótsze niż ***45*** minut.

Uzasadnienie

Poprawka jest powiązana z art. 17 ust. 2, który stanowi część wersji przekształconej.

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
8. Przedsiębiorstwo kolejowe nie jest zobowiązane do wypłaty odszkodowania, jeżeli jest w stanie dowieść, że opóźnienie powstało w wyniku wystąpienia ekstremalnych warunków pogodowych lub klęski żywiołowej zagrażających bezpiecznemu wykonaniu przewozu i nie można byłoby go przewidzieć ani mu	***skreśla się***

zapobiec, nawet gdyby zastosowano wszelkie stosowne środki.

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. W przypadku opóźnienia przyjazdu lub odjazdu pasażerowie są informowani o sytuacji i o spodziewanym czasie odjazdu oraz przyjazdu przez przedsiębiorstwo kolejowe bądź sprzedawcę biletów lub przez zarządcę stacji niezwłocznie po pojawieniu się takiej informacji.	1. W przypadku opóźnienia przyjazdu lub odjazdu pasażerowie są informowani o sytuacji i o spodziewanym czasie odjazdu oraz przyjazdu przez przedsiębiorstwo kolejowe***, operatora turystycznego*** bądź sprzedawcę biletów lub przez zarządcę stacji niezwłocznie po pojawieniu się takiej informacji. ***Zarządcy stacji, zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe dostarczają sprzedawcom biletów informacji w czasie rzeczywistym i w odpowiednim formacie.***

Uzasadnienie

Właściwa, interoperacyjna i prowadzona w czasie rzeczywistym wymiana danych między sprzedawcami biletów a przedsiębiorstwami kolejowymi ma podstawowe znaczenie dla konsumentów, jeśli chcemy dopilnować, by konsumenci byli jak najlepiej poinformowani, również o opcjach biletów i cen w odniesieniu do danej podróży, by informacje te otrzymywali w czasie rzeczywistym, a także by mieli możliwość dokonania zakupu preferowanego rodzaju biletu u wybranego sprzedawcy biletów.

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. W przypadku opóźnienia, o którym mowa w ust. 1, o ponad ***60*** minut pasażerom oferuje się także nieodpłatnie:	2. W przypadku opóźnienia, o którym mowa w ust. 1, o ponad ***45*** minut pasażerom oferuje się także nieodpłatnie:

Uzasadnienie

Poprawka ta jest niezbędna, ponieważ jest nierozerwalnie związana z innymi poprawkami w

sprawie czasu opóźnienia (art. 17).

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) posiłki i napoje odpowiednio do czasu oczekiwania, jeżeli są one dostępne w pociągu lub na stacji lub mogą zostać w rozsądnym zakresie dostarczone ***, z uwzględnieniem kryteriów takich jak odległość od dostawcy, czas wymagany na dokonanie dostawy oraz koszt*** ;	a) posiłki i napoje odpowiednio do czasu oczekiwania, jeżeli są one dostępne w pociągu lub na stacji lub mogą zostać w rozsądnym zakresie dostarczone;

Uzasadnienie

Przykładowe wyliczenie kryteriów w tekście, w szczególności kosztów, nie jest pomocne w ustaleniu możliwości dostarczenia napojów i posiłków.

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) o ile jest to fizycznie możliwe, transport z pociągu do stacji kolejowej, do miejsca odjazdu zastępczego środka transportu lub do miejsca przeznaczenia, jeżeli pociąg został unieruchomiony na trasie.	c) o ile jest to fizycznie możliwe, ***dostępny*** transport z pociągu do stacji kolejowej, do miejsca odjazdu zastępczego środka transportu lub do miejsca przeznaczenia, jeżeli pociąg został unieruchomiony na trasie.

Uzasadnienie

Zgodnie z intencją niniejszego rozporządzenia, którą jest wzmocnienie praw osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, a w szczególności z przepisami rozdziału V, każdy alternatywny transport z pociągu i dalsza podróż muszą być dostępne dla wszystkich pasażerów. Musi to być wyraźny wymóg, aby potrzeby tych pasażerów były brane pod uwagę, ponieważ mogą oni wymagać dodatkowej pomocy, na przykład w przypadku ewakuacji.

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Jeżeli połączenie kolejowe nie może być dalej wykonywane, przedsiębiorstwo kolejowe organizuje jak najszybciej zastępczy transport pasażerów.	3. Jeżeli połączenie kolejowe nie może być dalej wykonywane, przedsiębiorstwo kolejowe organizuje jak najszybciej zastępczy***, dostępny*** transport pasażerów.

Uzasadnienie

Poprawka ta jest powiązana z postanowieniami dotyczącymi dostępności, które stanowią część wersji przekształconej.

Poprawka 77

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. ***Na żądanie pasażera przedsiębiorstwa kolejowe zaświadczają*** na bilecie lub w inny sposób , że, zależnie od sytuacji, połączenie kolejowe uległo opóźnieniu, opóźnienie doprowadziło do utraty połączenia albo połączenie zostało odwołane.	4. ***Przedsiębiorstwa kolejowe proponują zainteresowanym pasażerom pisemne zaświadczenie,*** na bilecie lub w inny sposób, że, zależnie od sytuacji, połączenie kolejowe uległo opóźnieniu, opóźnienie doprowadziło do utraty połączenia albo połączenie zostało odwołane.

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6. Oprócz obowiązków nałożonych na przedsiębiorstwa kolejowe na mocy art. 13a ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE zarządca stacji kolejowej obsługującej w ujęciu rocznym średnio co najmniej 10 000	6. Oprócz obowiązków nałożonych na przedsiębiorstwa kolejowe na mocy art. 13a ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE zarządca stacji kolejowej obsługującej w ujęciu rocznym średnio co najmniej 10 000

pasażerów dziennie zapewnia, aby funkcjonowanie stacji oraz działalność przedsiębiorstw kolejowych oraz zarządców infrastruktury podlegały koordynacji w oparciu o odpowiedni plan postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych umożliwiający przygotowanie się do możliwości wystąpienia poważnych zakłóceń i znacznych opóźnień skutkujących utknięciem dużej liczby pasażerów na danej stacji. ***Plan musi zapewniać*** udzielanie pasażerom, którzy nie mogą kontynuować podróży z powodu zakłóceń, odpowiedniej pomocy i informacji, w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w dyrektywie XXX. ***Na żądanie*** zarządca stacji ***udostępnia*** plan i wszelkie jego zmiany ***krajowemu organowi odpowiedzialnemu za egzekwowanie przepisów lub innemu organowi wskazanemu przez państwo członkowskie***. Zarządcy stacji kolejowych obsługujących w ujęciu rocznym średnio mniej niż 10 000 pasażerów dziennie podejmują odpowiednie starania w celu koordynacji użytkowników stacji oraz udzielania we wspomnianych sytuacjach pomocy i informacji pasażerom, którzy nie mogą kontynuować podróży z powodu zakłóceń.

pasażerów dziennie zapewnia, aby funkcjonowanie stacji oraz działalność przedsiębiorstw kolejowych oraz zarządców infrastruktury podlegały koordynacji w oparciu o odpowiedni plan postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych umożliwiający przygotowanie się do możliwości wystąpienia poważnych zakłóceń i znacznych opóźnień skutkujących utknięciem dużej liczby pasażerów na danej stacji. ***W planie zwraca się szczególną uwagę na potrzeby osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz zapewnia się w nim*** udzielanie pasażerom, którzy nie mogą kontynuować podróży z powodu zakłóceń, odpowiedniej pomocy i informacji, w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w dyrektywie XXX. ***Plan obejmuje również wymogi dotyczące dostępności systemów powiadomień i informacji.*** Zarządca stacji ***podaje do wiadomości publicznej*** plan i wszelkie jego zmiany***, w tym na stronie internetowej stacji***. Zarządcy stacji kolejowych obsługujących w ujęciu rocznym średnio mniej niż 10 000 pasażerów dziennie podejmują odpowiednie starania w celu koordynacji użytkowników stacji oraz udzielania we wspomnianych sytuacjach pomocy i informacji pasażerom, którzy nie mogą kontynuować podróży z powodu zakłóceń.

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji, przy aktywnym udziale przedstawicieli organizacji osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się ,	1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji, przy aktywnym udziale przedstawicieli organizacji osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się ,

określają niedyskryminujące zasady dotyczące korzystania z przewozu przez osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się , w tym osoby im towarzyszące . W zasadach tych dopuszcza się, by pasażerowi ***towarzyszył pies towarzyszący*** zgodnie z odnośnymi przepisami krajowymi.	określają niedyskryminujące zasady dotyczące ***wolnego od barier i niezależnego*** korzystania z przewozu przez osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym osoby im towarzyszące. W zasadach tych dopuszcza się, by pasażerowi ***towarzyszyło zwierzę asystujące posiadające certyfikat lub osoba towarzysząca, w obydwu przypadkach nieodpłatnie,*** zgodnie z odnośnymi przepisami krajowymi ***oraz zapewnia się osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej możliwość spontanicznego podejmowania podróży koleją bez konieczności długotrwałego planowania***.

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Na żądanie, zarządca stancji, przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny udzielają osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się informacji , w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 454/2011 i dyrektywie XXX, o dostępności stacji i związanych z nią obiektów, przewozów kolejowych oraz o warunkach dostępu do taboru kolejowego , zgodnie z zasadami dostępu, o których mowa w art. 20 ust. 1, oraz informują osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się o udogodnieniach w pociągu.	1. Na żądanie, zarządca stancji, przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny udzielają osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się informacji , w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 454/2011 i dyrektywie XXX, o dostępności stacji i związanych z nią obiektów, przewozów kolejowych oraz o warunkach dostępu do taboru kolejowego , zgodnie z zasadami dostępu, o których mowa w art. 20 ust. 1, oraz informują osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się o udogodnieniach w pociągu. ***Informacje te są również udostępniane w przystępny sposób na stronie internetowej zarządcy stacji lub przedsiębiorstwa kolejowego.***

Poprawka 81

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny korzysta ze zwolnienia, o którym mowa w art. 20 ust. 2, na żądanie informuje on na piśmie w terminie pięciu dni roboczych zainteresowane osoby z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się o przyczynach odmowy dokonania rezerwacji lub wystawienia biletu, lub żądania, aby towarzyszyła jej inna osoba. Przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny ***podejmują racjonalne starania, aby zaoferować*** danej osobie alternatywny wariant podróży, uwzględniający jej potrzeby w zakresie dostępności.	2. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny korzysta ze zwolnienia, o którym mowa w art. 20 ust. 2, na żądanie informuje on na piśmie w terminie pięciu dni roboczych zainteresowane osoby z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się o przyczynach odmowy dokonania rezerwacji lub wystawienia biletu, lub żądania, aby towarzyszyła jej inna osoba. Przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny ***proponują*** danej osobie alternatywny wariant podróży, uwzględniający jej potrzeby w zakresie dostępności.

Poprawka 82

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 22 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się , które odjeżdżają ze stacji kolejowej, na której obecny jest personel, przejeżdżają przez nią lub przyjeżdżają na nią, zarządca stacji lub przedsiębiorstwo kolejowe bądź oba te podmioty zapewniają nieodpłatnie pomoc w taki sposób, aby osoby te były w stanie wsiąść do odjeżdżającego pociągu lub wysiąść z pociągu przyjeżdżającego, w ramach przejazdu, na który zakupiły bilet, bez uszczerbku dla zasad dostępu ustanowionych na mocy art. 20 ust. 1.	1. Osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się , które odjeżdżają ze stacji kolejowej, na której obecny jest personel, przejeżdżają przez nią lub przyjeżdżają na nią, zarządca stacji lub przedsiębiorstwo kolejowe bądź oba te podmioty zapewniają nieodpłatnie pomoc w taki sposób, aby osoby te były w stanie wsiąść do odjeżdżającego pociągu lub wysiąść z pociągu przyjeżdżającego, w ramach przejazdu, na który zakupiły bilet, bez uszczerbku dla zasad dostępu ustanowionych na mocy art. 20 ust. 1. ***Rezerwacja pomocy zawsze jest oferowana nieodpłatnie, niezależnie od użytej metody***

komunikacji.

Uzasadnienie

O ile jasne jest, że usługa zapewniania pomocy musi być bezpłatna dla pasażera, to w rozporządzeniu nie stwierdzono wyraźnie, że rezerwacja tej pomocy również musi być bezpłatna, a niektóre przedsiębiorstwa kolejowe obciążają obecnie pasażerów opłatą za rezerwację. Celem rozporządzenia przekształconego jest wzmocnienie praw pasażerów kolei, zwłaszcza osób z niepełnosprawnością, a poprawka ta jest zgodna z wewnętrzną logiką rozdziału V i naszymi innymi poprawkami w tej kwestii.

Poprawka 83

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 22 – ustęp 2 a (nowy)

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

Uzasadnienie

Poprawka ta jest ściśle powiązana z art. 22 ust. 2. Nie ma powodów, by nie dopuszczać alternatywnych środków w celu zagwarantowania równoważnego lub wyższego poziomu dostępu do usług transportowych.

Poprawka 84

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 22 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Na stacjach, na których nie ma personelu, przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca stacji zapewnia prezentację łatwo	3. Na stacjach, na których nie ma personelu, przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca stacji zapewnia prezentację łatwo

dostępnej informacji , w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w ***dyrektywie XXX***, zgodnie z zasadami dostępu, o których mowa w art. 20 ust. 1, dotyczącej najbliższej stacji, na której obecny jest personel, oraz bezpośrednio dostępnej pomocy dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się .	dostępnej informacji , w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w ***rozporządzeniu 1300/2014***, zgodnie z zasadami dostępu, o których mowa w art. 20 ust. 1, dotyczącej najbliższej stacji, na której obecny jest personel, oraz bezpośrednio dostępnej pomocy dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się .

Poprawka 85

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 22 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. ***Pomoc*** musi być dostępna na stacjach przez cały czas, gdy wykonywane są przewozy kolejowe.	4. ***Z zastrzeżeniem ust. 3 niniejszego artykułu pomoc*** musi być dostępna na stacjach przez cały czas, gdy wykonywane są przewozy kolejowe.

Poprawka 86

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 24 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni współpracują ze sobą w celu udzielania pomocy osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z art. 20 i 21 oraz zgodnie z poniższymi literami:	Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni współpracują ze sobą w celu ***nieodpłatnego*** udzielania pomocy osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z art. 20 i 21 oraz zgodnie z poniższymi literami:

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka jest ściśle powiązana z art. 1 lit. a). Ponieważ Komisja proponuje zasadę niedyskryminowania pasażerów w odniesieniu do warunków transportu, poprawka ta gwarantuje, że usługa udzielania pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się będzie oferowana pasażerom nieodpłatnie.

Poprawka 87

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 24 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) pomoc zapewniana jest pod warunkiem, że przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę stacji, sprzedawcę biletów lub operatora turystycznego powiadomiono o potrzebie udzielenia pomocy danej osobie przynajmniej na ***48 godzin***, zanim taka pomoc będzie potrzebna. Jeżeli bilet lub bilet okresowy pozwala na odbycie kilku podróży, wystarczy jedno powiadomienie, pod warunkiem że przekazana zostanie wystarczająca informacja na temat terminu kolejnych etapów podróży . Takie powiadomienie przekazuje się wszystkim pozostałym przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom stacji zaangażowanym w realizację podróży danej osoby;	a) pomoc zapewniana jest pod warunkiem, że przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę stacji, sprzedawcę biletów lub operatora turystycznego powiadomiono o potrzebie udzielenia pomocy danej osobie ***podczas rezerwacji biletu lub w chwili przybycia na stację, na której obecny jest personel, lub w przypadku stacji, na której nie ma personelu,*** przynajmniej na ***3 godziny***, zanim taka pomoc będzie potrzebna***. Stacje kolejowe obsługujące mniej niż 10 000 pasażerów dziennie są objęte zwolnieniem i zapewniają pomoc po powiadomieniu z co najmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem. Podróżny może zwracać się o taką pomoc bezpłatnie***. Jeżeli bilet lub bilet okresowy pozwala na odbycie kilku podróży, wystarczy jedno powiadomienie, pod warunkiem że przekazana zostanie wystarczająca informacja na temat terminu kolejnych etapów podróży . Takie powiadomienie przekazuje się wszystkim pozostałym przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom stacji zaangażowanym w realizację podróży danej osoby;

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka jest ściśle powiązana z art. 1 lit. a). Ponieważ Komisja proponuje zasadę niedyskryminowania pasażerów w odniesieniu do warunków transportu, poprawka ta gwarantuje, że usługa udzielania pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się będzie oferowana pasażerom nieodpłatnie. Wymóg 48-godzinnego powiadomienia w dużej mierze ograniczy mobilność osób z niepełnosprawnością, utrudniając im tym samym integrację ze społeczeństwem. Zwolnienie lokalnych stacji kolejowych (obsługujących mniej niż 10 000 pasażerów dziennie) jest konieczne, aby zapewnić odpowiedniej jakości pomoc i umożliwić przewoźnikom kolejowym wykonywanie obowiązków wobec pasażerów niepełnosprawnych.

Poprawka 88

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 24 – akapit 1 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ea) pomoc jest udzielana również w przypadku, gdy specjalnie wyszkolony personel przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy stacji uzyska informacje o potrzebie pomocy i jeżeli personel ten rzeczywiście jest w stanie udzielić takiej pomocy.

Uzasadnienie

W celu doprecyzowania tekstu z myślą o ofercie ukierunkowanej na usługi, jako wyraz pomocy wzajemnej w społeczeństwie oraz w związku z duchem i celem rozporządzenia, mając na uwadze w szczególności motywy 3 i 5 rozporządzenia, pomoc powinna być oferowana zawsze również w sposób niebiurokratyczny, wtedy gdy jest to właściwe i możliwe.

Poprawka 89

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 25 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Jeżeli przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji spowodują utratę albo uszkodzenie wózków inwalidzkich, innego sprzętu ułatwiającego poruszenia się lub urządzeń wspomagających oraz ***psów*** towarzyszących wykorzystywanych przez osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się , ponoszą odpowiedzialność za tę utratę lub uszkodzenie oraz wypłacają z tego tytułu odszkodowanie .	1. Jeżeli przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji spowodują utratę albo uszkodzenie wózków inwalidzkich, innego sprzętu ułatwiającego poruszenia się lub urządzeń wspomagających oraz ***zwierząt*** towarzyszących wykorzystywanych przez osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, ponoszą odpowiedzialność za tę utratę lub uszkodzenie oraz wypłacają z tego tytułu odszkodowanie .

Poprawka 90

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 25 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, stanowi równowartość kosztu zastąpienia lub naprawy sprzętu lub urządzeń, które utracono lub które uległy uszkodzeniu.	2. Odszkodowanie ***za poniesione straty lub szkody***, o którym mowa w ust. 1, ***jest wypłacane w terminie jednego miesiąca od zgłoszenia roszczeń i*** stanowi równowartość kosztu zastąpienia***, na podstawie rzeczywistej wartości*** lub ***całkowitych kosztów*** naprawy***, wózka inwalidzkiego, innego*** sprzętu ***ułatwiającego poruszanie się*** lub urządzeń ***wspomagających***, które utracono lub które uległy uszkodzeniu***, bądź utraty zwierzęcia towarzyszącego lub doznanych przez niego obrażeń. Odszkodowanie obejmuje również koszt czasowego zastąpienia w razie naprawy, jeżeli koszty te są ponoszone przez pasażera.***

Uzasadnienie

Odszkodowanie za poniesione straty lub szkody mienia w przypadku osób z niepełnosprawnością powinno następować szybko i być rozpatrywane bezzwłocznie. Ma to na celu niedopuszczenie do dodatkowej dyskryminacji oraz ograniczenia mobilności w odniesieniu do tego typu pasażerów.

Poprawka 91

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 25 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. W razie potrzeby przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji ***podejmują*** niezwłocznie ***wszelkie racjonalne starania, by zapewnić*** tymczasowy zastępczy specjalistyczny sprzęt lub tymczasowe zastępcze urządzenia wspomagające, które w miarę możliwości mają cechy techniczne i funkcjonalne równoważne cechom sprzętu lub urządzeń, które utracono lub które uległy uszkodzeniu. Osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się	3. W razie potrzeby przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji ***zapewniają*** niezwłocznie ***na swój koszt*** tymczasowy zastępczy specjalistyczny sprzęt lub tymczasowe zastępcze urządzenia wspomagające, które w miarę możliwości mają cechy techniczne i funkcjonalne równoważne cechom sprzętu lub urządzeń, które utracono lub które uległy uszkodzeniu. Osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zezwala się***, o ile to możliwe i jeśli wyrażą***

zezwala się na zachowanie tymczasowego sprzętu zastępczego lub tymczasowych urządzeń zastępczych do momentu wypłaty odszkodowania, o którym mowa w ust. 1 i 2.

taką wolę, na zachowanie tymczasowego sprzętu zastępczego lub tymczasowych urządzeń zastępczych do momentu wypłaty odszkodowania, o którym mowa w ust. 1 i 2.

Poprawka 92

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) zapewniają, aby wszyscy ***członkowie personelu***, w tym osoby zatrudnione przez wszelkie inne strony zaangażowane w świadczenie usług, ***którzy udzielają bezpośredniej pomocy osobom*** z ***niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się,*** wiedzieli, jak sprostać potrzebom osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym osób ***o upośledzonej sprawności umysłowej*** i ***intelektualnej***;	a) zapewniają, aby wszyscy ***pracownicy***, w tym osoby zatrudnione przez wszelkie inne strony zaangażowane w świadczenie usług, ***zostali przeszkoleni*** z ***problematyki niepełnosprawności, aby*** wiedzieli, jak sprostać potrzebom osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym osób ***z niepełnosprawnością umysłową*** i ***intelektualną***;

Poprawka 93

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) ***organizują*** szkolenia uwrażliwiające na potrzeby osób z niepełnosprawności dla wszystkich członków personelu na stacji, którzy mają bezpośrednią styczność z podróżnymi;	b) ***gwarantują*** szkolenia uwrażliwiające na potrzeby osób z niepełnosprawności dla wszystkich członków personelu na stacji, którzy mają bezpośrednią styczność z podróżnymi;

Poprawka 94

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 – akapit 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) zapewniają, by w momencie przyjęcia do pracy wszyscy nowi pracownicy zostali przeszkoleni z problematyki osób z niepełnosprawnością oraz by członkowie personelu uczestniczyli w regularnych szkoleniach przypominających;	c) zapewniają, by w momencie przyjęcia do pracy wszyscy nowi pracownicy ***oraz pracownicy, którzy z uwagi na charakter swoich działań mogą zapewniać bezpośrednią pomoc pasażerom z niepełnosprawnością i pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się,*** zostali przeszkoleni z problematyki osób z niepełnosprawnością oraz by członkowie personelu uczestniczyli w regularnych szkoleniach przypominających;

Uzasadnienie

Pracownicy, którzy mają bezpośredni kontakt z pasażerami, powinni cały czas być w stanie nieść odpowiednią pomoc i wsparcie pasażerom, którzy tego potrzebują.

Poprawka 95

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 – akapit 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
d) ***zezwalają na uczestnictwo*** pracowników z niepełnosprawnością, pasażerów z niepełnosprawnością lub o ograniczonej możliwości poruszania się ***lub*** reprezentujące ich organizacje***, na ich wniosek, we wspomnianych szkoleniach.***	d) ***aktywnie zachęcają do uczestnictwa w szkoleniach*** pracowników z niepełnosprawnością, ***a także*** pasażerów z niepełnosprawnością lub o ograniczonej możliwości poruszania się ***i*** reprezentujące ich organizacje***;***

Poprawka 96

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 – akapit 1 – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	da) angażują organizacje reprezentujące osoby z niepełnosprawnością i osoby z ograniczoną możliwością poruszania się w

opracowywanie i zapewnianie szkoleń z problematyki niepełnosprawności.

Poprawka 97

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe , wszyscy sprzedawcy biletów, zarządcy stacji i zarządcy infrastruktury na stacjach ***obsługujących w ujęciu rocznym średnio ponad 10 000 pasażerów dziennie*** ustanawiają – każdy we własnym zakresie – mechanizm rozpatrywania skarg w zakresie praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem w swoich obszarach odpowiedzialności. Podają oni do ogólnej wiadomości pasażerów swoje dane kontaktowe oraz powiadamiają o swoim języku lub językach roboczych.	1. Wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe, wszyscy sprzedawcy biletów ***i operatorzy turystyczni***, zarządcy stacji i zarządcy infrastruktury na stacjach ustanawiają – każdy we własnym zakresie – mechanizm rozpatrywania skarg w zakresie praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem w swoich obszarach odpowiedzialności . Podają oni do ogólnej wiadomości pasażerów ***szczegółowe informacje dotyczące procedury rozpatrywania skarg,*** swoje dane kontaktowe oraz powiadamiają o swoim języku lub językach roboczych. ***Pasażerom udostępnia się formularz skargi j dostępny w jednym lub w kilku językach, które większość pasażerów zrozumie.***

Poprawka 98

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Pasażerowie mogą złożyć skargę do któregokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego , sprzedawcy biletów, zarządcy stacji lub zarządcy infrastruktury świadczącego daną usługę. Termin na złożenie skargi wynosi sześć miesięcy od daty zdarzenia, które jest przedmiotem skargi. W ciągu jednego miesiąca od ***otrzymania*** skargi adresat udziela odpowiedzi, wraz z uzasadnieniem, lub też	2. Pasażerowie mogą złożyć skargę do któregokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, sprzedawcy biletów, zarządcy stacji lub zarządcy infrastruktury świadczącego daną usługę. ***Pasażerowie mają prawo do składania skarg w taki sam sposób, w jaki otrzymali bilet.*** Termin na złożenie skargi wynosi sześć miesięcy od daty zdarzenia, które jest przedmiotem skargi. W ciągu jednego miesiąca od

w usprawiedliwionych przypadkach informuje pasażera o terminie, krótszym niż trzy miesiące od daty otrzymania skargi, w jakim może on spodziewać się odpowiedzi na nią. Przedsiębiorstwa kolejowe, sprzedawcy biletów, zarządcy stacji i zarządcy infrastruktury przechowują dane dotyczące zdarzeń konieczne do rozpatrzenia skargi przez dwa lata oraz udostępniają te dane krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów na ich żądanie.	***złożenia*** skargi adresat udziela odpowiedzi, wraz z uzasadnieniem, lub też w usprawiedliwionych przypadkach informuje pasażera o terminie, krótszym niż trzy miesiące od daty otrzymania skargi, w jakim może on spodziewać się odpowiedzi na nią. Przedsiębiorstwa kolejowe, sprzedawcy biletów, zarządcy stacji i zarządcy infrastruktury przechowują dane dotyczące zdarzeń konieczne do rozpatrzenia skargi przez dwa lata oraz udostępniają te dane krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów na ich żądanie.

Poprawka 99

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Szczegółowe informacje dotyczące procedury rozpatrywania skarg muszą być dostępne dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.	3. Szczegółowe informacje dotyczące procedury rozpatrywania skarg muszą być ***łatwo*** dostępne ***dla pasażerów oraz*** dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. ***Informacje te są bezpłatnie udostępniane na wniosek i są przekazywane w formie pisemnej w języku przedsiębiorstwa kolejowego.***

Poprawka 100

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	4a. Komisja przyjmuje ustandaryzowany unijny formularz skarg, z którego pasażerowie mogą korzystać, aby ubiegać się o odszkodowanie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Uzasadnienie

W duchu zasady niedyskryminacji, o której mowa w art. 5, i zgodnie z motywem 12 pasażerowie powinni mieć możliwość wnoszenia skarg bez względu na język, którym się posługują. Pasażer może, jeżeli taka jest jego wola, podjąć decyzję o skorzystaniu z ustandaryzowanego unijnego formularza skarg, zamiast formularza oferowanego przez dane przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawcę biletów, zarządcę stacji lub zarządcę infrastruktury; taki unijny formularz powinien być w równym stopniu ważny. Szczególnie pasażerowie podróżujący poza terytorium ich państwa członkowskiego mieliby ułatwione zadanie, jeżeli chodzi o składanie skarg przy pomocy unijnego formularza skarg.

Poprawka 101

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 29 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji aktywnie współpracują z organizacjami reprezentującymi osoby z niepełnosprawnością w celu poprawy jakości dostępu do usług w zakresie transportu.

Uzasadnienie

Istnieje wewnętrzny związek logiczny między art. 26 i 29, ponieważ Komisja proponuje szkolenia dla pracowników i domaga się standardów w zakresie jakości usług. Poprawka ta mogłaby ułatwić korzystanie z przewozów kolejowych osobom z niepełnosprawnością oraz zwiększyć jakość oferowanych im usług.

Poprawka 102

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 30 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji udostępniają pasażerom — na stacjach i ***w pociągu*** — w odpowiedni sposób, w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w dyrektywie XXX, informacje na temat ich praw i	2. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji udostępniają pasażerom – na stacjach***, w pociągu*** i ***na stronie internetowej*** – w odpowiedni sposób, w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w dyrektywie XXX, informacje na temat ich

obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia oraz dane umożliwiające kontakt z organem lub organami wyznaczonymi przez państwa członkowskie zgodnie z art. 31.	praw i obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia oraz dane umożliwiające kontakt z organem lub organami wyznaczonymi przez państwa członkowskie zgodnie z art. 31.

Poprawka 103

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Państwa członkowskie informują Komisję o organie lub organach wyznaczonych zgodnie z niniejszym artykułem oraz o ich zakresach odpowiedzialności.	Państwa członkowskie informują Komisję o organie lub organach wyznaczonych zgodnie z niniejszym artykułem oraz o ich zakresach odpowiedzialności ***i podają te informacje do wiadomości publicznej w odpowiednim miejscu na swoich stronach internetowych***.

Uzasadnienie

Publikowanie informacji w internecie zapewnia większą przejrzystość dla pasażerów, a także przyczynia się do realizacji celu Unii Europejskiej, jakim jest stworzenie jednolitego rynku cyfrowego. W czasie publikacji pierwotnego rozporządzenia dotyczącego praw pasażerów strategia jednolitego rynku cyfrowego nie weszła jeszcze w życie.

Poprawka 104

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów ściśle monitorują przestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują działania niezbędne, aby zapewnić przestrzeganie praw pasażerów. W tym celu przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji i zarządcy infrastruktury przekazują tym organom, na ich żądanie, odpowiednie dokumenty i informacje. Wykonując swoje funkcje, wspomniane organy uwzględniają	1. Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów ściśle monitorują przestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują działania niezbędne, aby zapewnić przestrzeganie praw pasażerów. W tym celu przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji i zarządcy infrastruktury ***bezzwłocznie, a najpóźniej w terminie jednego miesiąca*** przekazują tym organom, na ich żądanie, odpowiednie dokumenty i informacje.

informacje przekazane im przez organ wyznaczony zgodnie z art. 33 do rozpatrywania skarg, jeżeli jest to inny organ. ***Mogą one również zdecydować o wszczęciu czynności z zakresu egzekwowania*** przepisów ***na podstawie indywidualnych*** skarg ***przekazanych*** przez ***ten organ***.	Wykonując swoje funkcje, wspomniane organy uwzględniają informacje przekazane im przez organ wyznaczony zgodnie z art. 33 do rozpatrywania skarg, jeżeli jest to inny organ. ***Państwa członkowskie dopilnowują, by krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie*** przepisów ***i rozpatrywanie skarg otrzymały wystarczające uprawnienia i zasoby umożliwiające odpowiednie i skuteczne egzekwowanie poszczególnych*** skarg ***złożonych*** przez ***pasażerów na mocy niniejszego rozporządzenia***.

Poprawka 105

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. ***Krajowe*** organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów publikują ***co roku, najpóźniej na koniec kwietnia kolejnego roku kalendarzowego***, ***statystyki dotyczące ich działalności***, w tym ***zastosowanych*** sankcji.	2. ***Każdego roku krajowe*** organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów publikują ***na swojej stronie internetowej sprawozdania ze statystykami dotyczące liczby i rodzaju skarg***, ***które otrzymały, z wyszczególnieniem wyników podjętych w tym zakresie działań***, w tym ***nałożonych*** sankcji. ***Sprawozdania te publikuje się za każdy rok najpóźniej w dniu 1 kwietnia kolejnego roku. Ponadto sprawozdania te udostępnia się na stronie internetowej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej.***

Poprawka 106

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	3a. Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów we współpracy z organizacjami reprezentującymi osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się

prowadzą regularne kontrole usług świadczonych w zakresie pomocy zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i publikują ich wyniki w dostępnych i powszechnie stosowanych formatach.

Poprawka 107

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 3 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Organ ten potwierdza odbiór skargi w terminie dwóch tygodni od jej otrzymania. Procedura rozpatrywania skarg trwa maksymalnie trzy miesiące. W przypadku złożonych spraw wspomniany organ może, według własnego uznania, wydłużyć ten okres do sześciu miesięcy. W takim wypadku informuje pasażera o powodach wydłużenia terminu rozpatrzenia skargi oraz o przewidywanym czasie potrzebnym na ukończenie postępowania w danej sprawie. Wyłącznie sprawy, które wiążą się z postępowaniem sądowym, mogą być rozpatrywane dłużej niż sześć miesięcy. Jeżeli wspomniany organ jest również organem oferującym alternatywne metody rozwiązywania sporów w rozumieniu dyrektywy 2013/11/UE, obowiązują terminy określone w tej dyrektywie.	Organ ten potwierdza odbiór skargi w terminie dwóch tygodni od jej otrzymania. Procedura rozpatrywania skarg trwa maksymalnie trzy miesiące. W przypadku złożonych spraw wspomniany organ może, według własnego uznania, wydłużyć ten okres do sześciu miesięcy. W takim wypadku informuje pasażera ***lub organizację reprezentującą pasażerów*** o powodach wydłużenia terminu rozpatrzenia skargi oraz o przewidywanym czasie potrzebnym na ukończenie postępowania w danej sprawie. Wyłącznie sprawy, które wiążą się z postępowaniem sądowym, mogą być rozpatrywane dłużej niż sześć miesięcy. Jeżeli wspomniany organ jest również organem oferującym alternatywne metody rozwiązywania sporów w rozumieniu dyrektywy 2013/11/UE, obowiązują terminy określone w tej dyrektywie***, a w przypadku uzyskania zgody wszystkich zaangażowanych stron udostępniony może zostać internetowy system rozstrzygania sporów zgodnie z rozporządzeniem 524/2013/UE***.

Poprawka 108

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
MINIMALNY ZAKRES INFORMACJI DOSTARCZANYCH PRZEZ PRZEDSIĘBIORSTWA KOLEJOWE I SPRZEDAWCÓW BILETÓW	MINIMALNY ZAKRES INFORMACJI DOSTARCZANYCH PRZEZ PRZEDSIĘBIORSTWA KOLEJOWE**,** ***OPERATORÓW TURYSTYCZNYCH*** I SPRZEDAWCÓW BILETÓW

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka jest niezbędna, ponieważ jest ściśle powiązana z innymi poprawkami dotyczącymi zapewniania informacji przez różnych odnośnych sprzedawców przewozów kolejowych, zwłaszcza operatorów turystycznych w art. 5, 7, 9 i 10.

Poprawka 109

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część I – tiret 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
– ***Ogólne warunki umów*** mające zastosowanie do umowy	– ***Warunki ogólne*** mające zastosowanie do umowy ***lub umów, które stanowią część podróży lub podróż łączoną***

Uzasadnienie

Dla celów jasności prawa w całym rozporządzeniu ważne jest, aby odnotować, że podróże łączone będą wymagały więcej niż jednej umowy. Jest to powiązane z poprawkami w rozdziale II.

Poprawka 110

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część I – tiret 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
– Rozkłady jazdy i warunki odbycia najszybszej podróży	– Rozkłady jazdy i warunki odbycia najszybszej podróży ***oraz najlepsze połączenia***

Uzasadnienie

Podróże łączone oferują znacznie szerszy zestaw opcji kolejowych niż ograniczony zakres wspólnych biletów, a łączone przejazdy z różnymi biletami są już technicznie możliwe, zasadne jest więc, aby przedsiębiorstwa przekazywały pasażerom informacje dotyczące optymalnego sposobu odbycia podróży. Jest to ściśle powiązane z poprawkami do tytułu rozdziału II.

Poprawka 111

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część I – tiret 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
– Rozkłady jazdy i warunki najniższych opłat za przewóz	– Rozkłady jazdy i warunki najniższych ***i wszystkich dostępnych*** opłat za przewóz

Uzasadnienie

Podróże łączone oferują znacznie szerszy zestaw opcji kolejowych niż ograniczony zakres wspólnych biletów, a łączone przejazdy z różnymi biletami są już technicznie możliwe, zasadne jest więc, aby przedsiębiorstwa przekazywały pasażerom informacje dotyczące optymalnego sposobu odbycia podróży. Jest to ściśle powiązane z poprawkami do tytułu rozdziału II.

Poprawka 112

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część I – tiret 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
– ***Warunki*** przewozu rowerów	– ***Ustalenia dotyczące*** przewozu rowerów

Uzasadnienie

Jest to ściśle powiązane z naszymi innymi poprawkami dotyczącymi tej kwestii (art. 6).

Poprawka 113

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik II – część I – tiret 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
– Dostępność miejsc siedzących w wagonach dla ***palących*** i dla ***niepalących*** w klasie pierwszej i drugiej oraz w kuszetkach i wagonach sypialnych	– Dostępność ***podlegających wszystkim obowiązującym opłatom*** miejsc siedzących w wagonach dla ***niepalących*** i***, w stosownych przypadkach, w wagonach*** dla ***palących*** w klasie pierwszej i drugiej oraz w kuszetkach i wagonach sypialnych

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka jest konieczna z pilnych względów dotyczących logiki i uwydatnienia tekstu. Obecnie w większości państw członkowskich palenie w pociągach jest ogólnie niedozwolone, w związku z czym tekst rozporządzenia nie powinien być sformułowany w mylący sposób; powinien on podążać za wewnętrzną logiką rozdziału II.

Poprawka 114

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część I – tiret 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
– Usługi dostępne w pociągu	– Usługi dostępne w pociągu***, w tym sieć wifi i toalety***

Uzasadnienie

W świetle rozporządzenia jako całości i skoncentrowania go na ulepszeniu praw pasażerów ważne jest, by uwzględnić niektóre podstawowe aspekty godności ludzkiej i udostępniać toalety na pokładzie pociągów. Może to być szczególnie ważne dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Sieć wifi jest ważna, gdyż wpisuje się w dążenie do coraz większej digitalizacji i pomoże pasażerom w rezerwowaniu dalszych odcinków podróży w krótkim terminie, w przypadku gdy biuro rezerwacji biletów lub automat do sprzedaży biletów będą niedostępne. Jest to ściśle powiązane z celami rozporządzenia oraz przepisami dotyczącymi informacji, zwłaszcza w rozdziale II, oraz przepisami dotyczącymi dostępności w rozdziale V.

Poprawka 115

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część II – tiret 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
– Usługi świadczone w pociągu	– Usługi świadczone w pociągu***, w tym sieć wifi***

Uzasadnienie

Zgodnie z całym rozporządzeniem sieć wifi jest ważnym elementem, ponieważ wpisuje się w dążenie do coraz większej digitalizacji i pomoże pasażerom w rezerwowaniu dalszych odcinków podróży w krótkim terminie, w przypadku gdy biuro rezerwacji biletów lub automat do sprzedaży biletów będą niedostępne. Jest to ściśle powiązane z celami rozporządzenia oraz przepisami dotyczącymi informacji, zwłaszcza w rozdziale II, oraz przepisami dotyczącymi dostępności w rozdziale V.

Poprawka 116

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – część I – akapit 2 – punkt 1 – litera a – podpunkt iii – tiret 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
– odsetek opóźnień wynoszących mniej niż ***60*** minut;	– odsetek opóźnień wynoszących mniej niż ***45*** minut;

Poprawka 117

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – część II – akapit 1 – punkt 4 – podpunkt vii

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(vii) dostępność stacji oraz obiektów i urządzeń na stacji**.**	(vii) dostępność stacji oraz obiektów i urządzeń na stacji***, w tym brak stopni przy wejściach, schody ruchome, windy i rampy bagażowe;***

Poprawka 118

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W złożonych sprawach, takich jak sprawy obejmujące wiele roszczeń lub dotyczące kilku operatorów, podróży transgranicznych lub wypadków na terytorium państwa członkowskiego innego niż to, które przyznało licencję przedsiębiorstwu, w szczególności jeżeli nie jest jasne, który krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów jest właściwy, lub jeżeli mogłoby to ułatwić lub przyspieszyć rozstrzygnięcie sprawy, krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów podejmują współpracę w celu określenia organu „przewodniego”, który będzie służył jako jeden wspólny punkt kontaktowy dla wszystkich pasażerów. Wszystkie krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, których dotyczy dana sprawa, współpracują w celu ułatwienia jej rozstrzygnięcia (w tym poprzez wymianę informacji, pomoc w tłumaczeniu dokumentów i dostarczanie informacji na temat okoliczności zdarzeń). Pasażerów informuje się, który organ pełni funkcję organu „przewodniego”.	W złożonych sprawach, takich jak sprawy obejmujące wiele roszczeń lub dotyczące kilku operatorów, podróży transgranicznych lub wypadków na terytorium państwa członkowskiego innego niż to, które przyznało licencję przedsiębiorstwu, w szczególności jeżeli nie jest jasne, który krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów jest właściwy, lub jeżeli mogłoby to ułatwić lub przyspieszyć rozstrzygnięcie sprawy, krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów podejmują współpracę w celu określenia organu „przewodniego”, który będzie służył jako jeden wspólny punkt kontaktowy dla wszystkich pasażerów. Wszystkie krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, których dotyczy dana sprawa, współpracują w celu ułatwienia jej rozstrzygnięcia (w tym poprzez wymianę informacji, pomoc w tłumaczeniu dokumentów i dostarczanie informacji na temat okoliczności zdarzeń). Pasażerów informuje się, który organ pełni funkcję organu „przewodniego”. ***Ponadto we wszystkich sprawach krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów zapewniają w każdym przypadku zgodność z rozporządzeniem 2017/2394/UE.***

PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Tytuł	Prawa i obowiązki pasażerów w ruchu kolejowym (wersja przekształcona)
Odsyłacze	COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 5.10.2017
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	IMCO 26.10.2017
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Dennis de Jong 4.12.2017
Rozpatrzenie w komisji	21.2.2018 21.3.2018 16.5.2018
Data przyjęcia	4.6.2018
Wynik głosowania końcowego	+: 29 –: 1 0: 1
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Cristian-Silviu Buşoi, Birgit Collin-Langen, Roberta Metsola, Marc Tarabella, Sabine Verheyen
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Asim Ademov, Clara Eugenia Aguilera García, Klaus Buchner, Peter Liese, Emilian Pavel, Annie Schreijer-Pierik, Tomáš Zdechovský

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

29	+
ALDE	Jasenko Selimovic
ECR	Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
ENF	Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Dennis de Jong
PPE	Asim Ademov, Pascal Arimont, Cristian-Silviu Buşoi, Carlos Coelho, Birgit Collin-Langen, Philippe Juvin, Peter Liese, Roberta Metsola, Jiří Pospíšil, Annie Schreijer-Pierik, Sabine Verheyen, Tomáš Zdechovský
S&D	Clara Eugenia Aguilera García, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Liisa Jaakonsaari, Emilian Pavel, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Marc Tarabella
VERTS/ALE	Klaus Buchner, Pascal Durand

1	-
EFDD	John Stuart Agnew

1	0
EFDD	Marco Zullo

Objaśnienie używanych znaków:
+ : za
- : przeciw
0 : wstrzymało się