

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

A6-0209/2009

2.4.2009

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów
(COM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Michel Teychenné

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
większość oddanych głosów
- **I Procedura współpracy (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- **II Procedura współpracy (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów PE by odrzucić
wspólne stanowisko lub wprowadzić do niego poprawki*
- *** Procedura zgody
*większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, za wyjątkiem
przypadków ujętych w art. 105, 107, 161 i 300 Traktatu WE oraz w
art. 7 Traktatu UE*
- ***I Procedura współdecyzji (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- ***II Procedura współdecyzji (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów PE by odrzucić
wspólne stanowisko lub wprowadzić do niego poprawki*
- ***III Procedura współdecyzji (trzecie czytanie)
większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólny projekt

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej przez Komisję.)

Poprawki do tekstu legislacyjnego

W poprawkach Parlamentu zmiany zaznaczone są **wytłuszczonym drukiem i kursywą**. W aktach zmieniających powtórzone bez zmian fragmenty obowiązującego przepisu, do którego Parlament - w przeciwieństwie do Komisji - proponuje poprawki, zaznaczane są **wytłuszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...]. Oznakowanie *zwykłą kursywą* jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów tekstu legislacyjnego w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	42
OPINIA KOMISJI PRAWNEJ	45
PROCEDURA	53

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów
(COM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2008)0816),
 - uwzględniając art. 251 ust. 2, art. 71 ust. 1 i art. 80 ust. 2 traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony przez Komisję (C6-0476/2008),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Prawnej (A6-0209/2009),
1. zatwierdza po poprawkach wniosek Komisji;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Punkt 4 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(4) W świetle art. 9 Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej możliwości podróżowania drogą morską i drogą wodną śródlądową porównywalnych z możliwościami, jakimi dysponują inni

Poprawka

(4) W świetle art. 9 Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej możliwości podróżowania drogą morską i drogą wodną śródlądową porównywalnych z możliwościami, jakimi dysponują inni

obywatele, należy ustanowić przepisy dotyczące niedyskryminacji i pomocy podczas podróży. Osoby te powinny mieć zatem dostęp do przewozu i nie powinno się odmawiać im transportu ze względu na ich niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową, **z wyjątkiem przypadków uzasadnionych względami bezpieczeństwa i określonych przepisami prawa**. Powinny one mieć prawo do uzyskania pomocy w portach oraz, gdy portu nie ma, na przystaniach pasażerskich, a także na pokładach statków pasażerskich. Z myślą o społecznej integracji tych osób powinny one otrzymywać taką pomoc bezpłatnie. Przewoźnicy powinni ustanowić przepisy dotyczące dostępności, najlepiej przy użyciu europejskiego systemu normalizacji.

obywatele, należy ustanowić przepisy dotyczące niedyskryminacji i pomocy podczas podróży. Osoby te powinny mieć zatem dostęp do przewozu i nie powinno się odmawiać im transportu ze względu na ich niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową. Powinny one mieć prawo do uzyskania pomocy w portach oraz, gdy portu nie ma, na przystaniach pasażerskich, a także na pokładach statków pasażerskich. Z myślą o społecznej integracji tych osób powinny one otrzymywać taką pomoc bezpłatnie. Przewoźnicy powinni ustanowić przepisy dotyczące dostępności, najlepiej przy użyciu europejskiego systemu normalizacji.

Uzasadnienie

Względy bezpieczeństwa odnoszą się jednakowo do wszystkich pasażerów, a nie w szczególności do osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Punkt 5 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Przy podejmowaniu ewentualnych decyzji dotyczących projektów nowych portów i terminali oraz w ramach poważnych remontów organy zarządzające portami i przewoźnicy, którzy będą prowadzić działalność w tych portach, powinni, **gdy to konieczne**, uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Podobnie, przewoźnicy powinni, **gdy to konieczne**, uwzględniać takie potrzeby przy podejmowaniu decyzji dotyczących projektów nowych i nowo wyposażonych statków pasażerskich zgodnie z dyrektywą Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w

Poprawka

(5) Przy podejmowaniu ewentualnych decyzji dotyczących projektów nowych portów i terminali oraz w ramach poważnych remontów organy zarządzające portami i przewoźnicy, którzy będą prowadzić działalność w tych portach, powinni uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Podobnie, przewoźnicy powinni uwzględniać takie potrzeby przy podejmowaniu decyzji dotyczących projektów nowych i nowo wyposażonych statków pasażerskich zgodnie z dyrektywą Rady 98/18/WE z dnia 17 marca 1998 r. w sprawie reguł i

sprawie reguł i norm bezpieczeństwa
statków pasażerskich.

norm bezpieczeństwa statków
pasażerskich.

Uzasadnienie

Należy uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych przy projektowaniu i budowie infrastruktury. Jest to zawsze konieczne.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Punkt 8 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) Przepisy dotyczące wchodzenia na pokład osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej należy rozumieć bez uszczerbku dla zasad ogólnych, mających zastosowanie do wchodzenia na pokład pasażerów, ustalonych obowiązującymi zasadami międzynarodowymi, wspólnotowymi lub krajowymi.

Uzasadnienie

Poprawka ta przypomina, że zasady ogólne obowiązują wszystkich pasażerów bez jakiegokolwiek dyskryminacji.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Punkt 14 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14) Pasażerowie powinni być wyczerpująco informowani o prawach przysługujących im zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, tak aby mogli skutecznie z nich korzystać. Prawa użytkowników transportu morskiego i wodnego śródlądowego obejmują otrzymywanie informacji na temat usługi przed podróżą i w jej trakcie. Wszelkie istotne informacje

(14) Pasażerowie powinni być wyczerpująco informowani o prawach przysługujących im zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, tak aby mogli skutecznie z nich korzystać. Prawa użytkowników transportu morskiego i wodnego śródlądowego obejmują otrzymywanie informacji na temat usługi przed podróżą i w jej trakcie. Wszelkie istotne informacje

dla pasażerów transportu morskiego i wodnego śródlądowego powinny być podawane również w formach **alternatywnych**, dostępnych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

dla pasażerów transportu morskiego i wodnego śródlądowego powinny być podawane również w formach dostępnych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Uzasadnienie

W tekście należy stosować jednakową terminologię.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Punkt 15 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Pasażerowie powinni mieć możliwość korzystania ze swoich praw poprzez odpowiednie procedury skarg stosowane przez przewoźników lub, gdy wymaga tego sytuacja, poprzez wnoszenie skarg do organu(**-ów**) wyznaczonego(**-ych**) do tego celu przez właściwe państwo członkowskie.

Poprawka

(15) Pasażerowie powinni mieć możliwość korzystania ze swoich praw poprzez odpowiednie procedury skarg stosowane przez przewoźników lub, gdy wymaga tego sytuacja, poprzez wnoszenie skarg do organu wyznaczonego do tego celu przez właściwe państwo członkowskie.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka uzgadnia tekst z poprawką nr 33 do projektu sprawozdania. Prostsze wydaje się powołanie jednego organu niż kilku w każdym państwie członkowskim.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Punkt 16 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Skargi dotyczące pomocy udzielanej w porcie lub na przystani pasażerskiej powinny być kierowane do organu(**-ów**) odpowiedzialnego(**-ych**) za wykonanie niniejszego rozporządzenia, wyznaczonego(**-ych**) przez państwo członkowskie, na którego terytorium

Poprawka

(16) Skargi dotyczące pomocy udzielanej w porcie lub na przystani pasażerskiej powinny być kierowane do organu odpowiedzialnego za wykonanie niniejszego rozporządzenia, wyznaczonego przez państwo członkowskie, na którego terytorium znajduje się port. Skargi

znajduje się port. Skargi dotyczące pomocy udzielanej przez przewoźnika na morzu powinny być kierowane do organu(-ów) odpowiedzialnego(-ych) za wykonanie niniejszego rozporządzenia, wyznaczonego(-ych) przez państwo członkowskie, które wydało przewoźnikowi licencję na prowadzenie działalności. Organ wyznaczony do celów wykonania niniejszego rozporządzenia powinien mieć uprawnienia i zdolność do rozpatrywania indywidualnych skarg i do ułatwiania rozstrzygnięć sporów sądowych.

dotyczące pomocy udzielanej przez przewoźnika na morzu powinny być kierowane do organu odpowiedzialnego za wykonanie niniejszego rozporządzenia, wyznaczonego przez państwo członkowskie, które wydało przewoźnikowi licencję na prowadzenie działalności. Organ wyznaczony do celów wykonania niniejszego rozporządzenia powinien mieć uprawnienia i zdolność do rozpatrywania indywidualnych skarg i do ułatwiania rozstrzygnięć sporów sądowych.

Uzasadnienie

Wyznaczenie jednego organu w państwie członkowskim pozwoliłoby na wprowadzenie uproszczeń administracyjnych i zwiększenie odpowiedzialności tego organu.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Punkt 16 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16a) Komisja powinna zaproponować jasne zasady dotyczące praw pasażerów w odniesieniu do obowiązków, odpowiedzialności, praw osób niepełnosprawnych lub z ograniczoną sprawnością ruchową w punktach przesiadkowych pasażerów pomiędzy lądem i morzem lub przewozu śródlądowymi drogami morskimi.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Punkt 19 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(19a) W razie powstania kolejnej inicjatywy legislacyjnej dotyczącej praw

*pasażerów rozsądniejszym wyjściem
byłoby zastosowanie poziomej strategii
legislacyjnej obejmującej wszystkie środki
transportu w świetle konieczności
korzystania z transportu łączonego.*

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 2 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do **komercyjnych usług** transportu **morskiego i wodnego śródlądowego** – w tym rejsów wycieczkowych – świadczonych między portami bądź przystaniami pasażerskimi lub w portach bądź na przystaniach pasażerskich położonych na terytorium państwa członkowskiego, do którego stosuje się Traktat.

Poprawka

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do **komercyjnego** transportu **pasażerów podróżujących statkiem pasażerskim drogą morską i wodną śródlądową** – w tym rejsów wycieczkowych – świadczonych między portami bądź przystaniami pasażerskimi lub w portach bądź na przystaniach pasażerskich położonych na terytorium państwa członkowskiego, do którego stosuje się Traktat.

Uzasadnienie

Potrzeba dokonania rozróżnienia pomiędzy statkami i statkami pasażerskimi nie została dostatecznie uwypatniona w rozporządzeniu. Rozporządzenie odnosi się do statków pasażerskich, należy więc to uwypatnić również w przypadku zakresu stosowania rozporządzenia.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 2 – ustęp 2 a (nowy) Rozporządzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Państwom członkowskim zezwala się na wykluczenie z zakresu stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia usług transportu miejskiego i transportu podmiejskiego, jeżeli zagwarantują, że cele założone w rozporządzeniu zostaną

***zrealizowane dzięki innym przepisom
i zapewnią porównywalny poziom praw
dla pasażerów w porównaniu z poziomem
wymagany w niniejszym
rozporządzeniu.***

Uzasadnienie

Należy wyłączyć transport miejski i podmiejski z zakresu niniejszego rozporządzenia pod warunkiem, że zapewniony zostanie porównywalny poziom praw.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 3 – litera (a)

Tekst proponowany przez Komisję

(a) „osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę, której sprawność ruchowa podczas korzystania z transportu jest ograniczona na skutek dowolnej niepełnosprawności fizycznej (zmysłowej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), niepełnosprawności bądź upośledzenia umysłowego lub niepełnosprawności wynikającej z dowolnych innych przyczyn lub też na skutek wieku i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz przystosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do jej szczególnych potrzeb;

Poprawka

(a) „osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę, której sprawność ruchowa podczas korzystania z transportu jest ograniczona na skutek dowolnej niepełnosprawności fizycznej (zmysłowej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), niepełnosprawności bądź upośledzenia umysłowego ***albo psychospołecznego*** lub niepełnosprawności wynikającej z dowolnych innych przyczyn lub też na skutek wieku i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz przystosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do jej szczególnych potrzeb;

Uzasadnienie

W celu zapewnienia właściwej interpretacji rozporządzenia ważne jest, by wyraźnie ująć w definicji niepełnosprawność psychospołeczną (znaną jako upośledzenie psychiczne lub umysłowe), ponieważ występuje skłonność do zapominania tej grupy przy zapewnianiu pomocy osobom niepełnosprawnym oraz prowadzeniu szkoleń dotyczących wiedzy na temat niepełnosprawności.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 3 – litera (f)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(f) „wykonujący przewóz” oznacza osobę inną niż przewoźnik i operator turystyczny, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;

(f) *Poprawka nie dotyczy wersji polskiej.*

Uzasadnienie

Poprawka dotyczy jedynie wersji francuskiej.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 3 – litera (i)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(i) „statek” oznacza statek morski lub *rzeczny*, z wyłączeniem poduszkowców;

(i) „statek” oznacza statek morski lub *statek żeglugi śródlądowej*, z wyłączeniem poduszkowców;

Uzasadnienie

„Statek żeglugi śródlądowej” jest bardziej odpowiednim pojęciem niż „statek rzeczny”.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 3 – litera (j)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(j) „umowa transportowa” oznacza umowę przewozu zawartą między przewoźnikiem *lub jego autoryzowanym sprzedawcą biletów* a pasażerem, dotyczącą świadczenia usługi(usług) transportowej(-ych);

(j) „umowa transportowa” oznacza umowę przewozu między przewoźnikiem a pasażerem, dotyczącą świadczenia usługi(usług) transportowej(-ych), *niezależnie od tego, czy bilet został zakupiony u przewoźnika, organizatora wycieczek, sprzedawcy biletów czy w Internecie;*

Uzasadnienie

To przewoźnik zawiera z konsumentem umowę dotyczącą przewozu, a nie jego autoryzowany sprzedawca biletów. Sprzedawcy biletów, którzy są pośrednikami, nie zawierają umowy transportowej i nie sprzedają w swoim własnym imieniu. Jedynie uczestniczą w zawieraniu umowy transportowej między przewoźnikiem a pasażerem.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 3 – litera (l)

Tekst proponowany przez Komisję

(l) „sprzedawca biletów” oznacza każdego **detalicznego sprzedawcę usług transportowych** drogą wodną, **zawierającego umowy transportowe i sprzedającego bilety** w imieniu przewoźnika lub **na własny rachunek**;

Poprawka

(l) „sprzedawca biletów” oznacza każdego **pośrednika sprzedającego usługi transportowe** drogą wodną w imieniu przewoźnika lub **operatora turystycznego, w tym usługi sprzedawane w ramach pakietu turystycznego**;

Uzasadnienie

Sprzedawca detaliczny nie zawiera umowy transportowej i nie sprzedaje biletów na swój własny rachunek. Definicja powinna obejmować także usługi transportowe drogą wodną sprzedawane w ramach pakietu turystycznego.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 3 – litera (m)

Tekst proponowany przez Komisję

(m) „operator turystyczny” oznacza organizatora **lub punkt sprzedaży detalicznej, innych** niż przewoźnik, w rozumieniu art. 2 pkt 2) **i 3)** dyrektywy 90/314/EWG;

Poprawka

(m) „operator turystyczny” oznacza organizatora **innego** niż przewoźnik, w rozumieniu art. 2 pkt 2) dyrektywy 90/314/EWG;

Uzasadnienie

Sprzedawca detaliczny jest pośrednikiem, który nie jest stroną w umowie zawieranej między operatorem turystycznym a konsumentem. Art. 3 lit. l) dotyczący sprzedawców biletów obejmuje definicję sprzedawcy detalicznego.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 3 – litera (p)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(p) „statek pasażerski typu ro-ro” oznacza statek przewożący więcej niż 12 pasażerów, posiadający pomieszczenia ładunkowe typu ro-ro lub pomieszczenia kategorii specjalnej, określone w prawie II-2/A/2 zmienionej Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r.;

skreślony

Uzasadnienie

Ponieważ określenie „statek pasażerski typu ro-ro” nie pojawia się więcej w rozporządzeniu, nie ma potrzeby ustalania definicji tych statków.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 3 – litera (ra) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ra) „dostępne formaty” oznacza, że wszyscy pasażerowie mają dostęp do takich samych informacji wykorzystujących format tekstowy, Braille’a, audio, video i/lub elektroniczny. Wzory dostępnych formatów zawierają m.in. piktogramy, zapowiedzi głosowe i napisy, lecz mogą się one zmienić w zależności od rozwoju technologicznego.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 3 – litera (rb) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(rb) „pasażer” oznacza każdą osobę podróżującą zgodnie z umową przewozu,

*inną niż osoby towarzyszące pojazdom,
przyczepom lub towarom przewożonym
jako ładunek lub towary komercyjne.*

Uzasadnienie

W obecnej postaci niniejsze rozporządzenie traktowałoby osoby przewożące ładunek jak pasażerów. Niniejsze przepisy nie mają się odnosić do osób przewożących ładunek.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 3 – litera (rc) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*(rc) „zakończenie podróży” oznacza
rzeczywisty moment przycumowania
statku do nabrzeża przy zakończeniu
podróży.*

Uzasadnienie

Obecnie nie istnieje definicja zakończenia podróży. To samo dotyczy „przycumowania do nabrzeża przy zakończeniu podróży”.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 3 – litera (rd) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*(rd) „rozpoczęcie podróży” oznacza
rzeczywisty czas, w którym statek jest
zdalny do podróży morskiej.*

Uzasadnienie

Obecnie nie istnieje definicja rozpoczęcia podróży. Zdalny do podróży morskiej oznacza, że statek jest gotowy do opuszczenia nabrzeża.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 3 – litera (re) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(re) „cena biletu” oznacza cenę zapłaconą za transport i zakwaterowanie na pokładzie. Nie obejmuje ona kosztów posiłków, innych usług i wszelkich zakupów na pokładzie.

Uzasadnienie

W celu wyjaśnienia, co będzie stanowiło podstawę każdego odszkodowania.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 3 – litera (rf) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(rf) „siła wyższa” jest zdarzeniem lub okolicznością, której nie można było zapobiec nawet w przypadku podjęcia wszelkich stosownych środków, np. wojna, inwazja, działania nieprzyjacielskie, działania wojenne (bez względu na fakt, czy doszło do wypowiedzenia wojny, czy też nie), wojna domowa, rebelia, rewolucja, powstanie, wojskowy lub niezgodny z prawem zamach stanu albo konfiskata, akty terrorystyczne, nacjonalizacja, sankcje rządowe, blokada, embargo, spór pracowniczy, strajk, lokaut, przerwanie dostaw lub brak prądu, nieprzewidziane okoliczności, w tym pożar, powódź, trzęsienie ziemi, sztorm, huragan lub inne katastrofy naturalne. Przypadki wystąpienia siły wyższej mogą być także spowodowane ekstremalnymi warunkami pływowymi, silnymi wiatrami, przekroczeniem znacznych wysokości fal oraz pojawieniem się formacji lodowych.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 6 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka nie dotyczy wersji polskiej.

Uzasadnienie

Poprawka nie dotyczy wersji polskiej.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 7 – ustęp 1 – część wprowadzająca

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Niezależnie od przepisów art. 6 przewoźnicy, sprzedawcy biletów lub operatorzy turystyczni mogą odmówić, **ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową,** przyjęcia rezerwacji lub wydania biletu lub przyjęcia na pokład osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej w następujących przypadkach:

1. Niezależnie od przepisów art. 6 przewoźnicy, sprzedawcy biletów lub operatorzy turystyczni mogą odmówić przyjęcia rezerwacji lub wydania biletu lub przyjęcia na pokład osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej w następujących przypadkach:

Uzasadnienie

Należy uściślić, że przyczyną odmowy przyjęcia na pokład nie może być sama niepełnosprawność, lecz jedynie charakterystyczne cechy fizyczne statku, potencjalnie niedostosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 7 – ustęp 1 – litera (a)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(a) w celu spełnienia wymogów bezpieczeństwa ustanowionych prawem międzynarodowym, wspólnotowym lub krajowym lub w celu spełnienia wymogów bezpieczeństwa ustanowionych przez organ, który danemu przewoźnikowi wydał świadectwo przewoźnika;

skreślony

Uzasadnienie

W przypadku transportu morskiego, gdzie najważniejszym czynnikiem warunkującym jest konstrukcja statku, nie powinno się powoływać na względy bezpieczeństwa przy podawaniu przyczyny odmowy przyjęcia na pokład.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 7 – ustęp 1 – litera (b)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(b) jeżeli konstrukcja statku pasażerskiego fizycznie uniemożliwia przyjmowanie na pokład bądź przewożenie osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

(b) jeżeli konstrukcja statku pasażerskiego fizycznie uniemożliwia przyjmowanie na pokład bądź przewożenie osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej *oraz jeżeli nie można im udzielić normalnego poziomu usług w bezpieczny, godny i operacyjnie wykonalny sposób.*

Uzasadnienie

Odstępstwo od ogólnego obowiązku przewożenia osoby niepełnosprawnej, jeżeli byłoby to „fizycznie niemożliwe”, jest zbyt dosłowne. Prawie zawsze można przewieźć taką osobę, lecz może to być niebezpieczne, niekomfortowe lub dyskryminacyjne ze względu na odmienne warunki, niż w przypadku innych pasażerów. Dodatkowe sformułowanie uwzględniłoby takie kwestie, jak np. czy możliwa jest ewakuacja pasażerów w sytuacji nadzwyczajnej.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku odmowy przyjęcia rezerwacji z przyczyn, o których mowa w **ust. 1 lit. a) lub b)**, przewoźnicy, sprzedawcy biletów lub operatorzy turystyczni czynią racjonalne starania mające na celu zaproponowanie danej osobie możliwego do zaakceptowania rozwiązania alternatywnego.

Poprawka

W przypadku odmowy przyjęcia rezerwacji z przyczyn, o których mowa w **akapicie pierwszym**, przewoźnicy, sprzedawcy biletów lub operatorzy turystyczni czynią racjonalne starania mające na celu zaproponowanie danej osobie możliwego do zaakceptowania rozwiązania alternatywnego.

Uzasadnienie

Zmiana o charakterze technicznym konieczna ze względu na skreślenie litery a).

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit trzeci

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku wcześniejszej rezerwacji osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej, której odmówiono wstępu na pokład **ze względu na jej niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową**, a także osoba jej towarzysząca zgodnie z ust. 2, mają prawo do zwrotu kosztów lub do podróży zmienioną trasą zgodnie z załącznikiem I. **Prawo do skorzystania z podróży powrotnej lub podróży zmienioną trasą uzależnione jest od spełnienia wszystkich wymogów bezpieczeństwa.**

Poprawka

W przypadku wcześniejszej rezerwacji osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej, której odmówiono wstępu na pokład, a także osoba jej towarzysząca zgodnie z ust. 2, mają prawo do zwrotu kosztów lub do podróży zmienioną trasą zgodnie z załącznikiem I.

Uzasadnienie

Należy uściślić, że przyczyną odmowy przyjęcia na pokład nie może być sama niepełnosprawność, lecz jedynie charakterystyczne cechy fizyczne statku, potencjalnie niedostosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto jest to przegląd tekstu dla uzgodnienia z poprawką 9 projektu

sprawozdania.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 7 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. *W sytuacjach, o których mowa w ust. 1 lit. a), przewoźnik* lub sprzedawca biletów lub operator turystyczny może zażądać, aby osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszyła inna osoba zdolna do udzielenia pomocy potrzebnej tej osobie, jeżeli jest to absolutnie konieczne.

Poprawka

2. **Przewoźnik** lub sprzedawca biletów lub operator turystyczny może zażądać, aby osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszyła inna osoba zdolna do udzielenia pomocy potrzebnej tej osobie, jeżeli jest to absolutnie konieczne.

Uzasadnienie

Przegląd tekstu dla uzgodnienia z poprawką 9 projektu sprawozdania.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. **Przewoźnicy** ustanawiają – przy aktywnym **udziale przedstawicieli** organizacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej **oraz organów wykonawczych, o których mowa w ust. 26** – niedyskryminacyjne zasady dostępu mające zastosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, a także wszelkie ograniczenia odnoszące się do przewozu tych osób lub sprzętu pomocnego im w poruszaniu się, związane z konstrukcją statków pasażerskich, w celu spełnienia obowiązujących wymogów bezpieczeństwa. Zasady te obejmują wszystkie warunki dostępu do danej usługi transportu wodnego, w tym dostępność

Poprawka

1. **Pod nadzorem krajowych organów wykonawczych przewoźnicy** ustanawiają – przy aktywnym udziale organizacji **będących przedstawicielami portów**, osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej – niedyskryminacyjne zasady dostępu mające zastosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej **oraz osób im towarzyszących**, a także wszelkie ograniczenia odnoszące się do przewozu tych osób lub sprzętu pomocnego im w poruszaniu się, związane z konstrukcją statków pasażerskich, w celu spełnienia obowiązujących wymogów bezpieczeństwa. Zasady te obejmują

wykorzystywanych statków i udogodnienia znajdujące się na pokładzie.

wszystkie warunki dostępu do danej usługi transportu wodnego, w tym dostępność wykorzystywanych statków i udogodnienia znajdujące się na pokładzie **oraz wbudowanego wyposażenia pomocniczego**.

Uzasadnienie

W przypadku gdy konieczne okazuje się wszczęcie procesu konsultacji, o którym mowa w art. 8, należy jednak wyjaśnić jego przyszły przebieg. Krajowy organ określony w art. 26 wydaje się właściwą instytucją, aby nadzorować te konsultacje. Ponadto ważny jest udział w tym procesie organizacji skupiających przedstawicieli portów.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 8 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Zasady, o których mowa w ust. 1, są podawane do publicznej wiadomości przez przewoźników lub sprzedawców biletów co najmniej w chwili dokonywania rezerwacji, w odpowiedni sposób, w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane wszystkim pasażerom. Przy udzielaniu tych informacji szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Poprawka

2. Zasady, o których mowa w ust. 1, są podawane do publicznej wiadomości przez przewoźników lub sprzedawców biletów, **w formie fizycznej lub w Internecie**, co najmniej w chwili dokonywania rezerwacji, **w dostępnych formatach**, w odpowiedni sposób, w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane wszystkim pasażerom. Przy udzielaniu tych informacji szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Uzasadnienie

W tekście należy stosować jednakową terminologię.

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 8 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Na żądanie przewoźnicy udostępniają przepisy prawa międzynarodowego, wspólnotowego lub krajowego ustanawiające wymogi bezpieczeństwa, stanowiące podstawę dla niedyskryminacyjnych zasad dostępu.

Poprawka

3. Na żądanie przewoźnicy udostępniają **w dostępnych formatach** przepisy prawa międzynarodowego, wspólnotowego lub krajowego ustanawiające wymogi bezpieczeństwa, stanowiące podstawę dla niedyskryminacyjnych zasad dostępu.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Przewoźnicy, ich sprzedawcy biletów lub operatorzy turystyczni zapewniają osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostęp do podanych **we właściwych i** dostępnych formach wszelkich istotnych informacji na temat warunków przewozu, na temat podróży oraz na temat dostępności usług, w tym na temat rezerwacji i informacji on-line.

Poprawka

5. Przewoźnicy, ich sprzedawcy biletów lub operatorzy turystyczni zapewniają osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostęp do podanych **w** dostępnych formach wszelkich istotnych informacji na temat warunków przewozu, na temat podróży oraz na temat dostępności usług, w tym na temat rezerwacji i informacji on-line, **oraz wydają pisemne potwierdzenie świadczenia pomocy.**

Uzasadnienie

Potwierdzenie o zapewnieniu pomocy, ważne dla wielu pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej, musi zostać wydane przez jednostkę odpowiedzialną za rezerwację, w chwili dokonywania rezerwacji.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Przewoźnik jest odpowiedzialny za zapewnienie osobom niepełnosprawnym

Poprawka

1. Przewoźnik jest odpowiedzialny za zapewnienie osobom niepełnosprawnym

i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej wyruszającym z portu, podróżującym tranzytem przez port lub przybywającym do portu pomocy określonej w załączniku II tak, aby osoby te mogły wejść na pokład statku odpływającego lub zejść z pokładu statku przybywającego, na podróż którym zakupiły bilet, z zastrzeżeniem zasad dostępu, o których mowa w art. 8 ust. 1.

i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej wyruszającym z portu, podróżującym tranzytem przez port lub przybywającym do portu pomocy określonej w załączniku II tak, aby osoby te mogły wejść na pokład statku odpływającego lub zejść z pokładu statku przybywającego, na podróż którym zakupiły bilet, z zastrzeżeniem zasad dostępu, o których mowa w art. 8 ust. 1.

Pomoc jest dostosowana do indywidualnych potrzeb osoby niepełnosprawnej lub o ograniczonej sprawności ruchowej.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. Przewoźnicy oddzielają księgowość dotyczącą działalności związanej z udzielaniem pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej od księgowości dotyczącej innych rodzajów działalności, zgodnie z bieżącą praktyką handlową.

skreślony

Uzasadnienie

Obowiązek wydaje się przesadny w przypadku sektora morskiego.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 9 – ustęp 5a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Zgodnie z art. 12 organy zarządzające portami, jeśli to konieczne, są odpowiedzialne za zapewnienie dostępu do portu osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej.

Uzasadnienie

Ważne jest, aby uregulować prawnie udział władz zarządzających portami w zajmowaniu się pasażerami niepełnosprawnymi lub o ograniczonej sprawności ruchowej.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 12 – litera (a)

Tekst proponowany przez Komisję

(a) pomoc zapewniana jest pod warunkiem, że przewoźnik, sprzedawca biletów lub operator turystyczny zostali powiadomieni o potrzebie udzielenia takiej pomocy danej osobie przynajmniej na 48 godzin przed koniecznością udzielenia pomocy; **jeżeli** bilet obejmuje kilka podróży, wystarczy jedno powiadomienie, pod warunkiem że przekazane zostaną odpowiednie informacje na temat terminów kolejnych podróży;

Poprawka

(a) pomoc zapewniana jest pod warunkiem, że przewoźnik, sprzedawca biletów lub operator turystyczny zostali powiadomieni o potrzebie udzielenia takiej pomocy danej osobie **kiedy dokonana jest rezerwacja lub** przynajmniej na 48 godzin przed koniecznością udzielenia pomocy, **chyba że udzielający pomocy i pasażer ustalą między sobą krótszy termin powiadomienia, z wyjątkiem rejsów wycieczkowych, gdzie o potrzebie udzielenia pomocy należy powiadomić w czasie dokonywania rezerwacji. Jeżeli** bilet obejmuje kilka podróży, wystarczy jedno powiadomienie, pod warunkiem że przekazane zostaną odpowiednie informacje na temat terminów kolejnych podróży;

Uzasadnienie

Chwila, w której dokonuje się rezerwacji wydaje się najbardziej odpowiednia, aby uprzedzić przewoźnika o konieczności udzielenia pomocy. W przypadku gdy do ograniczenia sprawności ruchowej klienta dochodzi w okresie między rezerwacją a przybyciem na pokład, przewoźnik musi również mieć 48 godzin na zorganizowanie pomocy.

Należy zezwolić na pewną elastyczność systemu powiadamiania, na przykład jeżeli dana osoba regularnie korzysta z tej samej usługi. Równie nierozsądne byłoby wymaganie od przewoźników, by wprowadzili system powiadamiania, jeżeli nie ma on dla nich żadnej realnej wartości.

Rejs wycieczkowy jest kombinacją transportu, zakwaterowania i innych usług turystycznych, które stanowią pakiet regulowany dyrektywą w sprawie zorganizowanych podróży 90/314; zgodnie z tą dyrektywą, klienci zobowiązani są przy dokonywaniu rezerwacji do powiadomienia organizatora lub pośrednika o „specjalnych wymaganiach”, tak by organizator mógł poczynić niezbędne przygotowania dla swych klientów podczas całego rejsu wycieczkowego.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 12 – litera (b)

Tekst proponowany przez Komisję

(b) przewoźnicy, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni podejmują wszelkie środki niezbędne do przyjmowania powiadomień o potrzebie pomocy dokonywanych przez osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej; obowiązek ten ma zastosowanie do wszystkich punktów sprzedaży, w tym sprzedaży telefonicznej i sprzedaży przez Internet;

Poprawka

(b) przewoźnicy, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni podejmują wszelkie środki niezbędne do **żądania i** przyjmowania powiadomień o potrzebie pomocy dokonywanych przez osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej; **pasażer otrzymuje potwierdzenie, że potrzeby w zakresie pomocy zostały odnotowane**; obowiązek ten ma zastosowanie do wszystkich punktów sprzedaży, w tym sprzedaży telefonicznej i sprzedaży przez Internet;

Uzasadnienie

Sprawą kluczową jest, aby przewoźnicy, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni w sposób aktywny pytali, czy pasażer potrzebuje pomocy czy nie, gdyż nie wszyscy pasażerowie są świadomi, że powinni poinformować o swoich potrzebach. Ważne jest także, aby pasażer mógł udowodnić, że poinformował przewoźników, sprzedawców biletów i operatorów turystycznych o swoich potrzebach z zakresie pomocy.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 12 – litera (e) – tiret 1

Tekst proponowany przez Komisję

- w czasie określonym przez przewoźnika, nieprzekraczającym 60 minut przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży, lub

Poprawka

Poprawka nie dotyczy wersji polskiej.

Uzasadnienie

Poprawka nie dotyczy wersji polskiej.

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 12 – litera (e) – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

– jeżeli nie określono konkretnego czasu, nie później niż 30 minut przed opublikowanym czasem **rozpoczęcia podróży**.

Poprawka

– jeżeli nie określono konkretnego czasu, nie później niż 30 minut przed opublikowanym czasem **wejścia na pokład, chyba że pasażer i udzielający pomocy ustalą inaczej**.

Uzasadnienie

*Aby uwzględnić rzeczywistość ruchu morskiego, należy odnieść się do pory wejścia na pokład i wziąć pod uwagę ten proces. Chodzi ponadto o uzgodnienie tekstu z przepisami lotniczymi. W niektórych przypadkach, na przykład w portach obsługiwanych automatycznie, rozwiązaniem łatwiejszym dla osoby udzielającej pomocy i dla niepełnosprawnego pasażera lub pasażera o ograniczonej sprawności ruchowej może być spotkanie o godzinie ustalonej przez nich samych.
(Ta część nie dotyczy wersji polskiej.)*

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 12 – litera (e) – tiret drugie a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

– jeżeli nie określono konkretnego czasu, nie później niż 30 minut przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży.

Poprawka

– jeżeli nie określono konkretnego czasu, nie później niż 30 minut przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży, **lub**
– **w przypadku rejsów wycieczkowych, w czasie określonym przez przewoźnika, nieprzekraczającym 60 minut przed czasem odprawy.**

Uzasadnienie

Ważne jest, aby odróżnić rejsy wycieczkowe od innych rodzajów transportu morskiego.

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 12 – litera (f)

Tekst proponowany przez Komisję

(f) jeżeli osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej korzysta z pomocy **zwierzęcia** towarzyszącego, zwierzę to należy przyjąć, o ile przewoźnik lub sprzedawca biletów lub operator turystyczny zostali powiadomieni zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi dotyczącymi przewozu certyfikowanych **zwierząt** towarzyszących na pokładach statków pasażerskich, jeżeli takie przepisy istnieją.

Poprawka

(f) jeżeli osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej korzysta z pomocy **psa** towarzyszącego, zwierzę to należy przyjąć, o ile przewoźnik lub sprzedawca biletów lub operator turystyczny zostali powiadomieni zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi dotyczącymi przewozu certyfikowanych **psów** towarzyszących na pokładach statków pasażerskich, jeżeli takie przepisy istnieją.

Uzasadnienie

Należy uściślić tekst.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 13

Tekst proponowany przez Komisję

1. Jeżeli udzielanie pomocy zostało zlecone podwykonawcom, a przewoźnik, **sprzedawca biletów lub operator turystyczny** otrzymuje powiadomienie o potrzebie pomocy co najmniej 48 godzin przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży, przekazuje odpowiednie informacje, tak aby podwykonawca otrzymał je co najmniej 36 godzin przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży.

2. Jeżeli udzielanie pomocy zostało zlecone podwykonawcom, a przewoźnik, **sprzedawca biletów lub operator turystyczny** nie otrzymał powiadomienia o potrzebie pomocy co najmniej 48 godzin przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży, przewoźnik lub sprzedawca biletów lub operator turystyczny

Poprawka

1. Jeżeli udzielanie pomocy zostało zlecone podwykonawcom, a przewoźnik otrzymuje powiadomienie o potrzebie pomocy co najmniej 48 godzin przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży, przekazuje odpowiednie informacje, tak aby podwykonawca otrzymał je co najmniej 36 godzin przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży.

2. Jeżeli udzielanie pomocy zostało zlecone podwykonawcom, a przewoźnik nie otrzymał powiadomienia o potrzebie pomocy co najmniej 48 godzin przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży, przewoźnik lub sprzedawca biletów lub operator turystyczny przekazuje informację podwykonawcy jak

przekazuje informację podwykonawcy jak najszybciej.

Uzasadnienie

Tylko przewoźnik, który udziela zlecenia podwykonawcy, powinien być zobowiązany do powiadomienia go o potrzebie udzielenia pomocy. Zarówno sprzedawca biletów, jak i operator turystyczny nie wiedzą, kogo operator wyznacza jako podwykonawcę.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 13 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Jeżeli udzielanie pomocy zostało zlecone podwykonawcom, a przewoźnik, sprzedawca biletów lub operator turystyczny otrzymuje powiadomienie o potrzebie pomocy co najmniej 48 godzin przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży, przekazuje odpowiednie informacje, tak aby podwykonawca otrzymał je co najmniej 36 godzin przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży.

Poprawka

1. Jeżeli udzielanie pomocy zostało zlecone podwykonawcom, a przewoźnik, sprzedawca biletów lub operator turystyczny otrzymuje powiadomienie o potrzebie pomocy co najmniej 48 godzin przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży, przekazuje odpowiednie informacje, tak aby podwykonawca otrzymał je **możliwie jak najszybciej i w każdym przypadku** co najmniej 36 godzin przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży.

Uzasadnienie

W przypadku gdy informacja jest dostępna przed upływem 48 godzin, zalecane jest przekazanie jej podwykonawcy możliwe jak najszybciej, nie czekając na termin 36 godzin przez ogłoszonym czasem rozpoczęcia podróży.

Poprawka 101

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 14 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Przewoźnicy publikują stosowane przez siebie normy jakości.

Poprawka

3. Przewoźnicy publikują stosowane przez siebie normy jakości **w dostępnych formatach**.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 15 – litera (b)

Tekst proponowany przez Komisję

(b) zapewniają wszystkim swoim pracownikom pracującym w porcie, którzy mają bezpośredni kontakt z podróżnymi, szkolenia dotyczące udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i poszerzające wiedzę na temat niepełnosprawności;

Poprawka

(b) *Nie dotyczy wersji polskiej.*

Uzasadnienie

Poprawka nie dotyczy wersji polskiej.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 15 – litera (c)

Tekst proponowany przez Komisję

(c) dbają, aby natychmiast po zatrudnieniu wszyscy nowi pracownicy uczestniczyli w szkoleniach na temat niepełnosprawności oraz aby personel korzystał ze szkoleń przypominających w stosownych przypadkach.

Poprawka

(c) dbają, aby natychmiast po zatrudnieniu wszyscy nowi pracownicy, **którzy mają bezpośrednią styczność z pasażerami**, uczestniczyli w szkoleniach na temat niepełnosprawności oraz aby personel korzystał ze szkoleń przypominających w stosownych przypadkach.

Uzasadnienie

Duża część pracowników nie ma styczności z pasażerami, narzucanie im tego typu szkoleń jest więc zbędne.

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 16 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

1. **Jeżeli** wózki inwalidzkie bądź inny sprzęt ułatwiający poruszanie się lub ich części zostaną zagubione lub ulegną

Poprawka

1. **Poza przypadkami, w których pasażer posiadający sprzęt otrzymał odszkodowanie na mocy rozporządzenia**

uszkodzeniu podczas ich obsługi w porcie lub podczas transportu na pokład statku, przed podróżą, w trakcie podróży i po podróży, pasażer, do którego sprzęt należy, otrzymuje odszkodowanie **od przewoźnika lub organu zarządzającego portem**, w zależności od tego, kto był odpowiedzialny za narażenie sprzętu na zagubienie lub uszkodzenie.

Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia... w sprawie odpowiedzialności przewoźników wobec pasażerów na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków¹, jeżeli wózki inwalidzkie bądź inny sprzęt ułatwiający poruszanie się lub ich części zostaną zagubione lub ulegną uszkodzeniu podczas ich obsługi w porcie lub podczas transportu na pokład statku, przed podróżą, w trakcie podróży i po podróży, pasażer, do którego sprzęt należy, otrzymuje odszkodowanie w zależności od tego, kto był odpowiedzialny za narażenie sprzętu na zagubienie lub uszkodzenie.

Dz. U.... z ... , s. ...

Uzasadnienie

Uściślenie ma na celu podkreślić związek z rozporządzeniem w sprawie odpowiedzialności przewoźników wobec pasażerów na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków, które zostanie poddane pod głosowanie na posiedzeniu plenarnym PE w marcu. Ponadto zmiany wprowadzono, aby zwrócić uwagę na osobę ponoszącą odpowiedzialność za sprzęt.

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 16 – ustęp 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

W razie konieczności należy podjąć wszelkie starania w celu szybkiego zapewnienia sprzętu zastępczego.

Poprawka

W razie konieczności należy podjąć wszelkie starania w celu szybkiego zapewnienia sprzętu zastępczego **odpowiadającego potrzebom danego pasażera.**

Uzasadnienie

Chociaż sprzęt zastępczy nie może być zawsze taki sam jak sprzęt oryginalny, wciąż jednak musi być od zdatny do użytku i wygodny dla danego pasażera.

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 17 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W razie opóźnienia przewoźnik lub, w stosownych przypadkach, organ zarządzający portem informuje pasażerów ***o spodziewanym czasie rozpoczęcia i zakończenia podróży, gdy tylko taka informacja jest dostępna, lecz nie później niż, odpowiednio, 30 minut po planowanym czasie rozpoczęcia podróży lub 1 godzinę przed planowanym czasem zakończenia podróży.***

Poprawka

1. W razie opóźnienia przewoźnik lub, w stosownych przypadkach, organ zarządzający portem informuje pasażerów ***najpóźniej 30 minut po planowanym czasie rozpoczęcia podróży lub 1 godzinę przed planowanym czasem zakończenia podróży. Jeżeli informacje te są dostępne, przewoźnik informuje pasażerów o spodziewanym czasie rozpoczęcia i zakończenia podróży.***

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu nowe sformułowanie tekstu. Ponadto w większości przypadków opóźnienia są spowodowane niekorzystnymi warunkami meteorologicznymi. Dokładne informacje dotyczące opóźnienia nie są więc zawsze dostępne. Należy zatem unikać sytuacji, w których przewoźnik byłby zobowiązany do udzielania błędnych informacji.

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 17 – ustęp 2a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Przewoźnik lub organ zarządzający portem gwarantuje, że pasażerowie niepełnosprawni lub o ograniczonej sprawności ruchowej otrzymują informacje wymagane na mocy ust. 1 i 2 w dostępnych formatach.

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 18 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. W przypadku wszelkich opóźnień wiążących się z co najmniej jednym

2. W przypadku wszelkich opóźnień wiążących się z co najmniej jednym

noclegiem lub z pobytem dodatkowym w stosunku do planów pasażera, ***gdy tylko jest to fizycznie wykonalne***, oprócz posiłków i napojów, o których mowa w ust. 1, pasażerom oferuje się transport między portem a miejscem zakwaterowania.

noclegiem lub z pobytem dodatkowym w stosunku do planów pasażera, oprócz posiłków i napojów, o których mowa w ust. 1, pasażerom oferuje się transport między portem a miejscem zakwaterowania. ***Koszty zakwaterowania i dodatkowego transportu ponoszone przez przewoźnika nie mogą przekraczać dwukrotnej ceny biletu.***

Uzasadnienie

Odszkodowanie nie powinno być uzależnione od nieokreślonych czynników fizycznych. Wydaje się nie do pomyślenia, aby wymagać od osoby oczekującej, żeby pokryła koszty związane z jednodniowym opóźnieniem.

Poprawka ta umożliwia również wprowadzenie związku między ceną biletu a kosztami zakwaterowania, które musi ponieść przewoźnik w przypadku znacznego opóźnienia, zapewniając jednocześnie minimalny poziom opieki przez przewoźnika.

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 19 – ustęp 1 – litera (b)

Tekst proponowany przez Komisję

(b) ***otrzymuje zwrot*** kosztów biletu, ***chyba że skorzysta z alternatywnych usług transportowych, o których mowa w lit. a).***

Poprawka

(b) ***otrzymuje propozycję zwrotu*** kosztów biletu ***jeżeli zdecyduje, że nie będzie podróżował z tym przewoźnikiem.***

Uzasadnienie

Uzgadnia prawa pasażera z prawami dotyczącymi innych usług transportowych.

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 19 – ustęp 1 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Zwrot kosztów przewidziany w lit. b) odbywa się na warunkach takich samych jak wypłata odszkodowania, o którym mowa w art. 20.

Poprawka

Zwrot kosztów przewidziany w lit. b) odbywa się na warunkach takich samych jak wypłata odszkodowania, o którym mowa w art. 20 ***ust. 3, 4, i 4a.***

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 19 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Prawo do zwrotu kosztów zgodnie z niniejszym artykułem nie ma zastosowania do pasażerów rejsów wycieczkowych, chyba że takie uprawnienia wynikają z dyrektywy 90/314/EWG.

Poprawka

2. W drodze ustępstwa od ust. 1, pasażerowie rejsów wycieczkowych mają prawo do zmiany trasy podróży lub zwrotu kosztów zgodnie z dyrektywą 90/314/EWG.

Uzasadnienie

Odniesienie do dyrektywy 90/314/EWG stanowi gwarancję, że pasażerowie rejsu wycieczkowego otrzymają pełną ochronę, która została im przyznana na mocy tej dyrektywy.

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 20 – ustęp 1 – zdanie wprowadzające

Tekst proponowany przez Komisję

1. Nie tracąc prawa do przewozu, pasażer może zażądać odszkodowania od przewoźnika, jeżeli nastąpi opóźnienie zakończenia podróży *wynikające z unieważnienia lub opóźnienia rozpoczęcia podróży*. Minimalne stawki odszkodowania wynoszą:

Poprawka

1. Nie tracąc prawa do przewozu, pasażer może zażądać odszkodowania od przewoźnika, jeżeli nastąpi opóźnienie zakończenia podróży. Minimalne stawki odszkodowania wynoszą:

Uzasadnienie

Uściślanie potencjalnych przyczyn opóźnienia zakończenia podróży nie jest konieczne. Pasażer powinien mieć prawo do odszkodowania bez względu na przyczyny.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 20 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Prawo do odszkodowania zgodnie z

Poprawka

2. Ust. 1 nie ma zastosowania do

niniejszym artykułem nie ma zastosowania do pasażerów rejsów wycieczkowych, *chyba że takie uprawnienia wynikają* z dyrektywy 90/314/EWG.

pasażerów rejsów wycieczkowych. *Mogą oni domagać się odszkodowania na mocy* dyrektywy 90/314/EWG.

Uzasadnienie

Odniesienie do dyrektywy 90/314/EWG stanowi gwarancję, że pasażerowie rejsu wycieczkowego otrzymają pełną ochronę, która została im przyznana na mocy tej dyrektywy.

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 20 – ustęp 4a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Jeżeli do 3 dni przed planowanym rozpoczęciem podróży przewoźnik poinformował o anulowaniu lub przełożeniu rejsu lub przedłużeniu czasu rejsu, nie przysługuje prawo do odszkodowania.

Uzasadnienie

Przez analogię do transportu lotniczego, uwzględniając jednocześnie szczególny charakter transportu wodnego, przewoźnicy powinni mieć możliwość terminowego informowania o zmianach rozkładu podróży, tak by nowy rozkład podróży mógł stanowić podstawę ustalenia ewentualnego prawa do odszkodowania.

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 20a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 20 a

Działanie siły wyższej

Obowiązki ustanowione w art. 18, 19 i 20 nie mają zastosowania w przypadkach działania siły wyższej utrudniających wykonanie usługi transportowej, niemożliwych do uniknięcia nawet przy

podjęciu wszelkich racjonalnych środków.

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający

Artykuł 21

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie w żadnym wypadku nie uniemożliwia pasażerom dochodzenia odszkodowania za straty wynikające z odwołania lub opóźnienia usług transportowych przed sądami krajowymi.

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie w żadnym wypadku nie uniemożliwia pasażerom dochodzenia odszkodowania za straty wynikające z odwołania lub opóźnienia usług transportowych przed sądami krajowymi. ***Odszkodowanie przyznane na mocy niniejszego rozporządzenia może zostać potrącone z przyznanego dodatkowego odszkodowania.***

Uzasadnienie

Należy unikać podwójnych odszkodowań. Zaproponowana poprawka pozwala sądom na potrącenie odszkodowania, w stosownym przypadku.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający

Artykuł 22

Tekst proponowany przez Komisję

Przewoźnicy współpracują w celu przyjęcia rozwiązań na szczeblu europejskim z zainteresowanymi stronami, ***stowarzyszeniami*** zawodowymi oraz stowarzyszeniami klientów, pasażerów i osób niepełnosprawnych. Środki te powinny mieć na celu poprawę opieki przysługującej pasażerom, szczególnie w razie dużych opóźnień oraz przerwania lub odwołania podróży.

Poprawka

Pod nadzorem krajowych organów wykonawczych przewoźnicy współpracują w celu przyjęcia rozwiązań na szczeblu europejskim z zainteresowanymi stronami, ***organizacjami*** zawodowymi oraz stowarzyszeniami klientów, pasażerów, ***portów*** i osób niepełnosprawnych. Środki te powinny mieć na celu poprawę opieki przysługującej pasażerom, szczególnie w razie dużych opóźnień oraz przerwania lub odwołania podróży.

Uzasadnienie

Krajowy organ określony w art. 26 wydaje się właściwą instytucją, aby nadzorować te

konsultacje. Ponadto ważny jest udział w tym procesie organów zarządzających portami.

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 23

Tekst proponowany przez Komisję

Organy zarządzające portami oraz przewoźnicy udzielają pasażerom odpowiednich informacji podczas podróży, **w najwłaściwszej formie**. Szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Poprawka

Organy zarządzające portami oraz przewoźnicy udzielają pasażerom odpowiednich informacji podczas podróży, **w formach dostępnych oraz w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane**. Szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Uzasadnienie

W tekście należy stosować jednakową terminologię.

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 24 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Przewoźnicy dbają, aby pasażerowie otrzymywali właściwe i zrozumiałe informacje na temat ich praw wynikających z niniejszego rozporządzenia najpóźniej w chwili rozpoczęcia podróży. O ile informacji tych udzielił bądź przewoźnik, bądź wykonujący przewóz, drugi z wymienionych podmiotów nie jest już do tego zobowiązany. Informacji udziela się w **najwłaściwszej formie**. Przy udzielaniu tych informacji szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Poprawka

1. Przewoźnicy dbają, aby pasażerowie otrzymywali właściwe i zrozumiałe informacje na temat ich praw wynikających z niniejszego rozporządzenia najpóźniej w chwili rozpoczęcia podróży. O ile informacji tych udzielił bądź przewoźnik, bądź wykonujący przewóz, drugi z wymienionych podmiotów nie jest już do tego zobowiązany. Informacji udziela się w **formach dostępnych oraz w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane**. Przy udzielaniu tych informacji szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Uzasadnienie

W tekście należy stosować jednakową terminologię oraz zawrzeć odniesienie do kwestii języków.

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 25 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. **Przewoźnicy** określają mechanizm rozpatrywania skarg odnoszący się do praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem.

Poprawka

1. **Władze państw członkowskich** określają **niezależny** mechanizm rozpatrywania skarg, **dostępny dla wszystkich pasażerów, w tym dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej**, odnoszący się do praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem.

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 26 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Każde państwo członkowskie wyznacza organ(-y) odpowiedzialny(-e) za wykonanie niniejszego rozporządzenia. Każdy organ przyjmuje konieczne środki **zapewniające przestrzeganie praw pasażerów, w tym zgodność z zasadami** dostępu, o których mowa w art. 8. Każdy organ – pod względem swojej organizacji, decyzji o finansowaniu, struktury prawnej i procesu decyzyjnego – jest niezależny od **przewoźników**.

Poprawka

1. Każde państwo członkowskie wyznacza organ odpowiedzialny za wykonanie niniejszego rozporządzenia. Każdy organ przyjmuje konieczne środki **w celu dopilnowania, że ustanowione zostaną zasady** dostępu, o których mowa w art. 8, **jak również aby zapewnić przestrzeganie wyżej wspomnianych zasad oraz praw pasażerów**. Każdy organ – pod względem swojej organizacji, decyzji o finansowaniu, struktury prawnej i procesu decyzyjnego – jest niezależny od **interesów handlowych**.

Uzasadnienie

Do wykonania tych obowiązków wystarczy jeden organ. Ponieważ w innych artykułach rozporządzenia przyznaje się, że różne strony kierują się indywidualnymi interesami w kwestii praw pasażerów, należy uściślić pojęcie niezależności krajowego organu.

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 26 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Państwa członkowskie informują Komisję o organie(-**ach**) wyznaczonym(-**ych**) zgodnie z niniejszym artykułem oraz o zakresie jego/ich odpowiedzialności.

Poprawka

2. Państwa członkowskie informują Komisję o organie wyznaczonym zgodnie z niniejszym artykułem oraz o zakresie jego odpowiedzialności.

Uzasadnienie

Wyznaczenie jednego organu w państwie członkowskim pozwoliłoby na wprowadzenie uproszczeń administracyjnych i zwiększenie odpowiedzialności tego organu.

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 26 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Wszyscy pasażerowie mogą składać skargi w sprawie domniemanego naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia do odpowiedniego organu wyznaczonego zgodnie z ust. 1 **lub do innego właściwego organu wyznaczonego** przez państwo członkowskie.

Poprawka

3. Wszyscy pasażerowie mogą składać skargi w sprawie domniemanego naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia do odpowiedniego organu wyznaczonego zgodnie z ust. 1 przez państwo członkowskie.

Uzasadnienie

Do wykonania tego zadania wystarczy jeden organ.

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 27 – ustęp 1 – litera (d)

Tekst proponowany przez Komisję

(d) sumaryczne dane dotyczące skarg;

Poprawka

(d) sumaryczne dane dotyczące skarg,
w tym ich wyniku i czasu oczekiwania na rozwiązanie;

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 29

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące kar stosowanych w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wprowadzenia tych przepisów w życie. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich kolejnych dotyczących ich zmianach.

Poprawka

Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące kar stosowanych w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wprowadzenia tych przepisów w życie. Przewidziane kary, **które mogą obejmować nakazanie wypłaty odszkodowania zainteresowanej osobie**, muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich kolejnych dotyczących ich zmianach.

Uzasadnienie

Preambuła (punkt 18) stanowi, że kary mogłyby obejmować odszkodowanie dla osoby poszkodowanej. Warto powtórzyć to stwierdzenie we właściwym tekście legislacyjnym.

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Załącznik II – ustęp 1 – tiret piąte

Tekst proponowany przez Komisję

– wejść na pokład statku, korzystając z udostępnionych **wind, wózków inwalidzkich lub innej potrzebnej pomocy, odpowiednio do sytuacji,**

Poprawka

– wejść na pokład statku, korzystając z udostępnionych **niezbędnych środków,**

Uzasadnienie

Zbędne wydaje się nakładanie obowiązku posiadania kosztownego sprzętu, którym nie dysponuje wiele statków ani portów.

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Załącznik II – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Tymczasowe udostępnienie sprzętu ułatwiającego poruszanie się zastępującego sprzęt uszkodzony lub zagubiony, niekoniecznie identycznego.

Poprawka

Tymczasowe udostępnienie sprzętu ułatwiającego poruszanie się zastępującego sprzęt uszkodzony lub zagubiony, niekoniecznie identycznego ***o podobnych cechach technicznych i funkcjonalnych.***

Uzasadnienie

Przepis ten jest niezbędny, gdyż w przeciwnym razie osoby wymagające tego sprzętu mogą nie być w stanie go używać, ponieważ może okazać się, że nie jest on dostosowany do ich specyficznych potrzeb.

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Załącznik II – akapit piąty

Tekst proponowany przez Komisję

Obsługa lądowa w odniesieniu do **zwierząt** towarzyszących, w stosownych przypadkach.

Poprawka

Obsługa lądowa w odniesieniu do **psów** towarzyszących, w stosownych przypadkach.

Uzasadnienie

Należy uściślić tekst.

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Załącznik IV – część 2 – tiret 2

Tekst proponowany przez Komisję

– umiejętność udzielania pomocy osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podróżującym z **certyfikowanym zwierzęciem** towarzyszącym, w tym zadania i potrzeby tych zwierząt;

Poprawka

– umiejętność udzielania pomocy osobom o ograniczonej sprawności ruchowej podróżującym z **psem** towarzyszącym, w tym zadania i potrzeby tych zwierząt;

Uzasadnienie

Zgodnie z poprawionym art. 12 lit. f słowa „zwierzę towarzyszące” zastępuje się słowem „pies”, aby uściślić tekst.

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Załącznik IV – część 2 – tiret 3

Tekst proponowany przez Komisję

– techniki prowadzenia pasażerów
niewidomych i niedowidzących **oraz**
postępowanie z certyfikowanymi
zwierzętami towarzyszącymi i przewóz
tych zwierząt;

Poprawka

– techniki prowadzenia pasażerów
niewidomych i niedowidzących;

Uzasadnienie

Psy towarzyszące powinny móc towarzyszyć właścicielowi i nie powinien się nimi zajmować personel na służbie. Psy towarzyszące uczone są wykonywania jedynie poleceń właściciela.

UZASADNIENIE

Kontekst: poprawa praw pasażerów w odniesieniu do wszystkich środków transportu.

Od roku 2000, zgodnie z białą księgą opublikowaną przez Komisję Europejską pt. „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzję”¹, UE zobowiązywała się do pracy na rzecz poprawy praw pasażerów..

Instytucje europejskie przyjęły więc ostatnio przepisy dotyczące praw pasażerów w odniesieniu do transportu lotniczego i kolejowego. W celu sfinalizowania podjętej inicjatywy legislacyjnej Komisja Europejska przekazała Parlamentowi Europejskiemu i Radzie kolejne dwa wnioski dotyczące rozporządzeń w sprawie praw pasażerów podróżujących autobusami oraz praw pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową. Niniejszy projekt sprawozdania należy rozpatrywać właśnie w kontekście postępów poczynionych w zakresie zwiększania praw pasażerów, lecz również wyrównywania praw konsumentów europejskich w odniesieniu do różnych środków transportu.

Celem niniejszego sprawozdania jest więc zrobienie kroku naprzód w kierunku osiągnięcia równości między różnymi środkami transportu, jeśli chodzi o prawa pasażerów, ponieważ środki te często stanowią dla siebie konkurencję. Z drugiej strony przy praktycznym stosowaniu praw pasażerów należy uwzględnić specyficzny charakter sektora morskiego i rzecznego.

Wniosek Komisji

Wniosek Komisji opiera się na dwóch istniejących rozporządzeniach dotyczących praw pasażerów, w sektorze lotnictwa i transportu kolejowego. Obejmuje prawa pasażerów, jak również osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Celem wniosku jest zlikwidowanie przeszkód, które nie pozwalają osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej podróżować statkami w Europie. Ponadto zawiera przepisy dotyczące praw pasażerów w ujęciu bardziej ogólnym, w szczególności w odniesieniu do opóźnień i odwołań.

Ogólne założenia środków legislacyjnych dotyczą:

- praw szczególnych osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej, z uwzględnieniem zasady niedyskryminacji i położeniem nacisku na dostęp i pomoc dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- obowiązków przewoźników w przypadku opóźnień i odwołań podróży;
- informacji przekazywanej podróżującym oraz zarządzania skargami;
- wykonania rozporządzenia przez krajowe organy.

Z punktu widzenia zakresu zastosowania wnioski dotyczy krajowych i międzynarodowych komercyjnych usług pasażerskiego transportu morskiego i wodnego śródlądowego.

(a) ¹ COM(2001) 370 z dnia 12.9.2001 r.

Stanowisko sprawozdawcy

Ogólnie rzecz ujmując, tekst zaproponowany przez Komisję Europejską zdaje się w dużym stopniu czerpać z rozporządzenia dotyczącego praw pasażerów w transporcie lotniczym. Jednak wprowadzono do niego szereg różnych zmian natury technicznej. Na przykład wolą sprawozdawcy było ujednolicenie form przekazu informacyjnego skierowanego do pasażerów. Skądinąd w ramach prac międzyinstytucjonalnych Parlament Europejski często pozwalał na zaostrenie przepisów proponowanych przez Komisję w interesie pasażerów. Jest to tradycja, w którą sprawozdawca chciał się w pełni wpisać.

Nadchodzący koniec kadencji sprawia, że Parlament Europejski przyśpiesza prace przy pierwszym czytaniu. Sprawozdawca będzie więc kontynuował analizę przepisów zawartych w tekście i przedłożył dodatkowe poprawki, jeśli uzna to za konieczne. Podstawowe poprawki sprowadzają się do:

1. Jeśli chodzi o osoby o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów w ogóle, szereg nowych przepisów ma na celu zapewnić, że ich prawa nie będą mogły zostać podważone przez odstępstwa, których podstawy są czasem zbyt niejasne w zaproponowanym brzmieniu. Tytułem przykładu: możliwość odmówienia osobie niepełnosprawnej przyjęcia na pokład statku została precyzyjniej uregulowana.
2. Jasno określono, do kogo należy odpowiedzialność za dowiadywanie się, czy pasażerowie, potrzebują pomocy, jak również obowiązek pisemnego potwierdzenia świadczenia pomocy.
3. Transport morski, jako część rejsów wycieczkowych, został uregulowany na mocy dyrektywy szczegółowej z 1990 r.¹. Sprawozdawca chciał przypomnieć zasady zmiany trasy podróży i zwrotu kosztów, ustanowione w dyrektywie.
4. Odpowiedzialność za pomoc osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, w przypadku gdy znajdują się w porcie, została w pełni przeniesiona na przewoźników. W celu włączenia organów zarządzających portami do tych działań zaproponowano rozwiązanie kompromisowe, które w większym stopniu angażowałoby porty w proces konsultacji między podmiotami sektora.
5. Rola krajowych organów odpowiedzialnych za czuwanie nad stosowaniem przyszłego rozporządzenia została zwiększona i uściślona. Sprawozdawca zaproponował, aby każde państwo członkowskie wyznaczyło jeden taki organ.
6. Większa odpowiedzialność spoczywa na krajowych organach, w szczególności w odniesieniu do ustanowienia niedyskryminujących zasad dostępu mających zastosowanie do transportu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Sprawozdawca chciał również zapewnić niezależność tych organów od interesów handlowych.

(b) ¹ Dyrektywa 90/314/EWG w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (Dz.U. L 158 z 23.6.1990, s. 59).

7. Wola sprawozdawcy było uściślenie definicji umów transportowych, sprzedawców biletów i operatorów turystycznych.

10.3.2009

OPINIA KOMISJI PRAWNEJ

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów
(COM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Georgios Papastamkos

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Celem niniejszego wniosku w sprawie rozporządzenia jest regulacja kwestii dotyczących praw przysługujących pasażerom krajowego i międzynarodowego transportu wodnego, w tym osobom niepełnosprawnym lub osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

Sprawozdawca jest zdania, że lepszym systemowym rozwiązaniem byłoby złożenie dwóch odrębnych wniosków: w sprawie praw pasażerów oraz w sprawie osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Uzasadnione byłoby to faktem, że odrębne rozwiązania miałyby odmienne cele i różnych odbiorców. W przypadku transportu lotniczego prawodawca wspólnotowy podjął decyzję o uregulowaniu tych kwestii obejmując wszystkich bez wyjątku pasażerów bez podziałów na poszczególne kategorie.

Sprawozdawca jest zdania, że w definicji „przewoźnika” odniesienie do „przewoźnika” i „wykonującego przewóz” powoduje niepewność co do osoby podejmującej zobowiązanie do świadczenia usługi transportu wodnego. Powoduje to niepewność prawną dla umawiającego się pasażera, zwłaszcza jeśli chodzi o osobę, do której powinien się zwrócić w razie nieprawidłowości. Przepisy dotyczące obowiązku poinformowania pasażerów w razie opóźnienia rozpoczęcia podróży powinny w związku z tym zostać uzupełnione, tak aby pasażerowie byli informowani nie tylko przez przewoźnika lub zarządcę portu, ale także przez operatora lub autoryzowanego sprzedawcę biletów, co jest już praktyką w niektórych państwach członkowskich. Ponadto termin „opóźnienie” powinien zostać sprecyzowany a przypadki opóźnień, za które nikt nie ponosi winy bardziej szczegółowo określone.

Ponadto „opóźnienie” jest bardzo wąsko zdefiniowane (60 minut). W przypadku grup wysp, jak to ma miejsce na Morzu Egejskim, i gdzie statki mogą się zatrzymywać na pięciu lub sześciu wyspach, jedna godzina to zbyt mało czasu. Równoważne przepisy dotyczące transportu lotniczego definiują opóźnienie jako okres czasu przekraczający dwie godziny. Wniosek Komisji odzwierciedla prawdopodobnie zwykły ruch statków pasażerskich w Europie północnej (promy etc.). Niemniej jednak nie bierze on pod uwagę warunków w jakich funkcjonują usługi transportu morskiego na Morzu Śródziemnym.

Jeśli chodzi o odszkodowanie najlepszym rozwiązaniem respektującym zasadę pomocniczości byłoby pozostawienie państwom członkowskim decyzji co do określenia limitów czasowych. Odszkodowanie powinno być obliczane na podstawie opłaty netto tj. opłaty bez VAT-u i odliczeń dokonywanych przez strony trzecie, a nie na podstawie „ceny biletu” jak stanowi wniosek. Ma to uzasadnienie, ponieważ w razie zwrotu kosztów, na przykład z powodu opóźnienia lub odwołania usługi etc., mogą pojawić się problemy, choćby w związku ze zwrotem VAT-u już zapłaconego przez przedsiębiorstwo żeglugowe.

Odniesienie do „wyjątkowych okoliczności” jest nieadekwatne i niejasne i termin ten powinien zostać wyjaśniony. We wniosku ma to prawdopodobnie oznaczać okoliczności takie jak złe warunki pogodowe lub nieprawidłowe funkcjonowanie statku etc. Istnieją jednak inne okoliczności, w których świadczenie usługi transportowej byłoby utrudnione lub niemożliwe z powodu akcji ratunkowej kiedy wprowadza się zmianę trasy, aby objąć usługą inną wyspę etc. Należy dołożyć starań, aby ustalić czy zakres danych postanowień obejmuje także takie sytuacje.

POPRAWKI

Komisja Prawna zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako do komisji przedmiotowo właściwej, o naniesienie do swojego sprawozdania następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Punkt 19a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(19a) W razie powstania kolejnej inicjatywy legislacyjnej dotyczącej praw pasażerów bardziej racjonalnym wyjściem byłoby zastosowanie poziomej strategii legislacyjnej obejmującej wszystkie środki transportu z uwagi na konieczność korzystania z transportu łączonego.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 2 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu jego stosowania usługi objęte umowami o świadczenie usługi publicznej, jeżeli takie umowy zapewniają poziom praw pasażerów porównywalny z poziomem wymaganym przez niniejsze rozporządzenie.

2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu jego stosowania usługi objęte umowami o świadczenie usługi publicznej, jeżeli takie umowy zapewniają poziom praw pasażerów porównywalny z poziomem wymaganym przez niniejsze rozporządzenie, ***a także usługi świadczone przez statki o małym tonażu lub statki przewożące małą liczbę pasażerów i obsługujące krótkie trasy.***

Uzasadnienie

Państwa członkowskie powinny mieć możliwość zastosowania odstępstw w przypadku statków pasażerskich lub rejsowych o małym tonażu, które przewożą małą liczbę pasażerów i obsługują krótkie trasy z uwagi na szczególny charakter świadczonych przez nie usług

transportowych, ponieważ zwykle funkcjonują jako „morskie taksówki”.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 3 – litera f)

Tekst proponowany przez Komisję

(f) „wykonujący przewóz” oznacza osobę inną niż przewoźnik i operator turystyczny, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;

Poprawka

(f) „wykonujący przewóz” oznacza osobę inną niż przewoźnik i operator turystyczny, **będącą właścicielem, czarterującym lub armatorem statku**, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 8 – ustęp 5a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Na pokładzie swoich statków i szybkich jednostek pasażerskich przewoźnicy zapewniają ogólne zawiadomienie pasażerów o usługach i pomocy dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, jakie są dostępne na pokładzie statku lub jednostki.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 15 – litera c)

Tekst proponowany przez Komisję

(c) dbają, aby natychmiast po zatrudnieniu wszyscy nowi pracownicy uczestniczyli w szkoleniach na temat niepełnosprawności oraz aby personel korzystał ze szkoleń przypominających *w stosownych przypadkach*.

Poprawka

(c) dbają, aby natychmiast po zatrudnieniu wszyscy nowi pracownicy, **k którzy mają zapewnić bezpośrednią pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej**, uczestniczyli w szkoleniach na temat niepełnosprawności oraz aby personel

korzystał ze szkoleń przypominających
w *stosownych* przypadkach.

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 16 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**2. Nie ma ograniczeń co do kwoty
odszkodowania wypłacanego zgodnie z
niniejszym artykułem.**

skreślony

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 17 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. W razie opóźnienia przewoźnik lub, w stosownych przypadkach, organ zarządzający portem informuje pasażerów o spodziewanym czasie rozpoczęcia i zakończenia podróży, gdy tylko taka informacja jest dostępna, lecz nie później niż, odpowiednio, 30 minut po planowanym czasie rozpoczęcia podróży lub 1 godzinę przed planowanym czasem zakończenia podróży.

1. W razie opóźnienia przewoźnik lub, w stosownych przypadkach, organ zarządzający portem, **operator turystyczny lub autoryzowany przez przewoźnika sprzedawca biletów** informuje pasażerów o spodziewanym czasie rozpoczęcia i zakończenia podróży, gdy tylko taka informacja jest dostępna, lecz nie później niż, odpowiednio, 30 minut po planowanym czasie rozpoczęcia podróży lub 1 godzinę przed planowanym czasem zakończenia podróży.

Uzasadnienie

Dwuznaczność definicji „przewoźnika” i „wykonującego przewóz” stwarza niepewność prawną co do osoby ponoszącej odpowiedzialność za transport morski. Przepisy tego artykułu muszą zostać uzupełnione, aby zapewnić pasażerom informację, dostarczaną nie tylko przez przewoźnika lub organ zarządzający portem, ale także przez operatora turystycznego lub sprzedawcę biletu, co jest praktyką w niektórych państwach członkowskich.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 17 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Jeżeli pasażerowie nie zdążą na połączenie z powodu opóźnienia, wykonujący przewóz **podejmuje** racjonalne starania w celu poinformowania tych pasażerów **o połączeniach** alternatywnych.

Poprawka

2. Jeżeli pasażerowie nie zdążą na połączenie **morskie** z powodu opóźnienia, **przewoźnik**, wykonujący przewóz, **organ zarządzający portem, operator turystyczny lub sprzedawca biletów podejmują** racjonalne starania w celu poinformowania tych pasażerów **o połączeniach** alternatywnych.

Uzasadnienie

Pojęcie i definicja „przewoźnika” i „wykonującego przewóz” stwarza niepewność prawną co do osoby ponoszącej odpowiedzialność za transport morski. Przepisy tego artykułu muszą zostać uzupełnione, aby zapewnić pasażerom informację, dostarczaną nie tylko przez przewoźnika lub organ zarządzający portem, ale także przez operatora turystycznego lub sprzedawcę biletu, co jest praktyką w niektórych państwach członkowskich.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 18 – ustęp 1

Text proposed by the Commission

1. Jeżeli przewoźnik z **uzasadnionych względów** spodziewa się opóźnienia usługi pasażerskiego transportu wodnego o ponad **60** minut w stosunku do planowanego czasu rozpoczęcia podróży, pasażerom oferuje się bezpłatne posiłki i napoje, w racjonalnej relacji do czasu oczekiwania, jeżeli są one dostępne na pokładzie bądź w porcie lub mogą być dostarczone za pomocą racjonalnych środków.

Poprawka

1. Jeżeli przewoźnik z **własnej winy** spodziewa się opóźnienia usługi pasażerskiego transportu wodnego o ponad **120** minut w stosunku do planowanego czasu rozpoczęcia podróży, pasażerom oferuje się bezpłatne posiłki i napoje, w racjonalnej relacji do czasu oczekiwania, jeżeli są one dostępne na pokładzie bądź w porcie lub mogą być dostarczone za pomocą racjonalnych środków.

Uzasadnienie

Limity czasowe opóźnień są wyjątkowo krótkie. Na przykład w przypadku archipelagów, jakie występują na Morzu Egejskim, gdzie statki mogą świadczyć usługi obejmujące 5-6 wysp w ciągu jednej podróży, jedna godzina to czas nieproporcjonalnie krótki. W równoważnych

przepisach dotyczących transportu lotniczego opóźnienie to czas przekraczający 2 godzin. Wniosek Komisji odzwierciedla może sytuację tras pokonywanych w Europie północnej, ale na pewno ma niewiele wspólnego z warunkami transportu morskiego na Morzu Śródziemnym.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 18 – ustęp 2a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Ponadto pasażerom bezpłatnie przysługują rozmowy telefoniczne, dalekopis, przesyłki faksowe lub e-mailowe, które wynikają z pilnej potrzeby.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 19 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Jeżeli przewoźnik z **uzasadnionych względów** spodziewa się opóźnienia usługi pasażerskiego transportu wodnego o ponad **120** minut w stosunku do planowanego czasu rozpoczęcia podróży, pasażer niezwłocznie:

1. Jeżeli przewoźnik z **własnej winy** spodziewa się opóźnienia usługi pasażerskiego transportu wodnego o ponad **180** minut w stosunku do planowanego czasu rozpoczęcia podróży, pasażer niezwłocznie:

Uzasadnienie

Limity czasowe opóźnień są wyjątkowo krótkie. Na przykład w przypadku archipelagów, jakie występują na Morzu Egejskim, gdzie statki mogą świadczyć usługi obejmujące 5-6 wysp w ciągu jednej podróży, jedna godzina to czas nieproporcjonalnie krótki. W równoważnych przepisach dotyczących transportu lotniczego opóźnienie to czas przekraczający 2 godziny. Wniosek Komisji odzwierciedla może sytuację tras pokonywanych w Europie północnej, ale na pewno ma niewiele wspólnego z warunkami transportu morskiego na Morzu Śródziemnym.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 20 – ustęp 1 – litera a)

Tekst proponowany przez Komisję

(a) 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od **60 do 119** minut;

Poprawka

(a) 25% ceny **netto** biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od **120 do 179** minut;

Uzasadnienie

Odnosnie do limitów czasowych opóźnień, zobacz uzasadnienie do poprawki 5 i 6. Najwłaściwszym rozwiązaniem, które najpełniej respektuje zasadę pomocniczości byłoby pozostawienie decyzji co do limitów czasowych państwom członkowskim. Ponadto odszkodowanie powinno być obliczane na podstawie ceny netto podróży, z pominięciem VAT-u etc., a nie na podstawie „ceny biletu”.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 20 – ustęp 1 – litera b)

Tekst proponowany przez Komisję

(b) 50% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego **120** minut lub więcej;

Poprawka

(b) 50% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego **180** minut lub więcej;

Uzasadnienie

Odnosnie do limitów czasowych opóźnień, zobacz uzasadnienie do poprawki 5 i 6.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 20 – ustęp 4

Text proposed by the Commission

4. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania w przypadkach, gdy opóźnienie lub odwołanie usługi transportowej jest spowodowane wyjątkowymi okolicznościami utrudniającymi jej wykonanie, niemożliwymi do uniknięcia

Poprawka

4. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania w przypadkach, gdy opóźnienie lub odwołanie usługi transportowej **nie** jest spowodowane **z winy przewoźnika lecz** wyjątkowymi okolicznościami utrudniającymi jej wykonanie,

nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków.

niemożliwymi do uniknięcia nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków.

Uzasadnienie

Te przepisy art. 20 ust. 4 są niepełne i niejednoznaczne. Pojęcie „wyjątkowych okoliczności” zostało doprecyzowane dodaniem odniesienia do braku odpowiedzialności ze strony przewoźnika.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający Artykuł 27 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. W dniu 1 czerwca każdego roku organy wykonawcze wyznaczone zgodnie z art. 26 publikują sprawozdanie dotyczące swojej działalności w roku poprzednim, zawierające m.in.:

skreślony

(a) opis działań podjętych w celu wdrożenia przepisów niniejszego rozporządzenia;

(b) odniesienie do procedur mających zastosowanie w przypadku rozpatrywania skarg indywidualnych;

(c) streszczenie obowiązujących w tym państwie członkowskim przepisów dotyczących dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej;

(d) sumaryczne dane dotyczące skarg;

(e) szczegółowe informacje na temat zastosowanych sankcji;

(f) inne kwestie mające istotne znaczenie z punktu widzenia wykonania niniejszego rozporządzenia;

Uzasadnienie

Przepisy art. 27 ust. 1 znacznie zwiększają obciążenie administracyjne i nie wnoszą niczego nowego.

PROCEDURA

Tytuł	Prawa pasażerów podróżujących drogą morską lub żeglugą śródlądową
Odsyłacze	COM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD)
Komisja przedmiotowo właściwa	TRAN
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	JURI 18.12.2008
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Georgios Papastamkos 19.1.2009
Rozpatrzenie w komisji	12.2.2009
Data przyjęcia	9.3.2009
Wynik głosowania końcowego	+ : 16 - : 0 0 : 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Monica Frassoni, Giuseppe Gargani, Neena Gill, Klaus-Heiner Lehne, Manuel Medina Ortega, Eva-Riitta Siitonen, Francesco Enrico Speroni, Diana Wallis, Tadeusz Zwiefka
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Vicente Miguel Garcés Ramón, Jean-Paul Gauzès, Kurt Lechner, Georgios Papastamkos, Gabriele Stauner, Ieke van den Burg
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Bill Newton Dunn

PROCEDURA

Tytuł	Prawa pasażerów podróżujących drogą morską lub żeglugą śródlądową	
Odsyłacze	COM(2008)0816 – C6-0476/2008 – 2008/0246(COD)	
Data przedstawienia w PE	4.12.2008	
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 18.12.2008	
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	IMCO 18.12.2008	JURI 18.12.2008
Opinia niewydana Data decyzji	IMCO 27.2.2009	
Sprawozdawca(y) Data powołania	Michel Teychenné 8.12.2008	
Rozpatrzenie w komisji	17.2.2009	30.3.2009
Data przyjęcia	31.3.2009	
Wynik głosowania końcowego	+: 18 -: 0 0: 14	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Luis de Grandes Pascual, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Roberts Zile	
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou	
Data złożenia	2.4.2009	

8.