PARLAMENT EUROPEJSKI 2009 - 2014

Dokument z posiedzenia

A7-0174/2010

3.6.2010

***II
ZALECENIE DO DRUGIEGO CZYTANIA

dotyczące stanowiska Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004
(05218/2010 – C7-0077/2010 – 2008/0237(COD))
Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca Antonio Cancian

PR_COD_2am

Objaśnienie używanych znaków

*	Procedura konsultacji
***	Procedura zgody
***I	Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
***II	Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
***III	Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

Poprawki do projektu aktu

W poprawkach Parlamentu zmiany do projektu aktu zaznacza się ***wytłuszczonym drukiem i kursywą***. Oznakowanie *zwykłą kursywą* jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów projektu aktu w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

W poprawkach do aktów istniejących trzecia i czwarta linijka w nagłówku poprawki w projekcie aktu zawiera, odpowiednio, odniesienie do istniejącego aktu i postanowienia tego aktu, które ulega zmianie. Fragmenty przepisu aktu istniejącego, do którego Parlament wprowadza zmiany, a który nie został zmieniony w projekcie aktu, zaznacza się **wytłuszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

SPIS TREŚCI

Strona

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO 5

UZASADNIENIE 37

PROCEDURA 42

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

dotyczący stanowiska Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (05218/2010 – C7-0077/2010 – 2008/0237(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

– uwzględniając stanowisko Rady w pierwszym czytaniu (05218/2010 – C7-0077/2010),

– uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2008)0817),

– uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 71 ust. 1 traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0469/2008),

– uwzględniając własne stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu,

– uwzględniając komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady pt. „Konsekwencje wejścia w życie traktatu lizbońskiego dla trwających międzyinstytucjonalnych procedur decyzyjnych” (COM(2009)0665),

– uwzględniając art. 294 ust. 7 i art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

– uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[1],

– po konsultacjach z Komitetem Regionów,

– uwzględniając art. 66 Regulaminu,

– uwzględniając zalecenie do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A7-0174/2010),

1. przyjmuje w drugim czytaniu stanowisko określone poniżej;

2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie, Komisji i parlamentom państw członkowskich.

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

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Punkt 5 preambuły

Stanowisko Rady	*Poprawka*
(5) Biorąc pod uwagę specyfikę regularnych usług miejskich, podmiejskich i regionalnych, państwa członkowskie powinny mieć prawo do wyłączenia tych typów transportu ze stosowania znacznej części niniejszego rozporządzenia. Aby zdefiniować regularne usługi miejskie, podmiejskie i regionalne, państwa członkowskie powinny uwzględnić takie kryteria, jak odległość, częstotliwość usług, liczba zaplanowanych przystanków, rodzaj używanych autobusów lub autokarów, system biletowy, fluktuacje liczby pasażerów w godzinach szczytu i poza godzinami szczytu, oznaczenia autobusów i rozkłady jazdy.	(5) Biorąc pod uwagę specyfikę regularnych usług miejskich, podmiejskich i regionalnych, ***stanowiących część usług zintegrowanych z usługami miejskimi lub podmiejskimi,*** państwa członkowskie powinny mieć prawo do wyłączenia tych typów transportu ze stosowania znacznej części niniejszego rozporządzenia. Aby zdefiniować ***te*** regularne usługi miejskie, podmiejskie i regionalne, państwa członkowskie powinny uwzględnić takie kryteria, jak ***podział administracyjny, położenie geograficzne,*** odległość, częstotliwość usług, liczba zaplanowanych przystanków, rodzaj używanych autobusów lub autokarów, system biletowy, fluktuacje liczby pasażerów w godzinach szczytu i poza godzinami szczytu, oznaczenia autobusów i rozkłady jazdy.

Uzasadnienie

Nie powinna istnieć możliwość wyłączania usług regionalnych z ram rozporządzenia. Jest to zgodne ze stanowiskiem PE z pierwszego czytania, jednak nie idzie tak daleko, jako że nie byłoby już wymagane udowodnienie, jako warunek wyłączenia, że usługi te są objęte zamówieniami na usługi publiczne, co zapewnia porównywalny poziom praw pasażerskich. Podczas definiowania transportu miejskiego i podmiejskiego państwom członkowskim należy umożliwić odwoływanie się do ich sytuacji krajowej i lokalnej.

Poprawka 2

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 6 preambuły

Stanowisko Rady	*Poprawka*
(6) Pasażerowie ***i, jako minimum, osoby,***	(6) Pasażerowie ***powinni móc polegać na***

do których utrzymania pasażer był lub byłby prawnie zobowiązany, powinny zostać objęte odpowiednią ochroną w razie wypadków związanych ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru przy uwzględnieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności.	***zasadach odpowiedzialności podobnych do zasad stosowanych w innych rodzajach transportu w razie wypadków skutkujących śmiercią lub obrażeniami***.

Uzasadnienie

W porównaniu z pierwotnym wnioskiem Komisji oraz stanowiskiem PE z pierwszego czytania, stanowisko Rady znacznie łagodzi postanowienia dotyczącego odpowiedzialności. Poprawka ta ma na celu przywrócenie stanowiska PE z pierwszego czytania.

Poprawka 3

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 7 preambuły

Stanowisko Rady	*Poprawka*
(7) ***Przy wyborze krajowego prawa właściwego dla odszkodowania w związku ze śmiercią lub odniesieniem obrażeń, jak również utratą lub uszkodzeniem*** bagażu ***w związku z wypadkami związanymi ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru należy uwzględnić rozporządzenie (WE) nr 864/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. dotyczące prawa właściwego dla zobowiązań pozaumownych (Rzym II) oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I).***	(7) ***Przewoźnicy powinni ponosić odpowiedzialność za utratę lub uszkodzenie*** *bagażu* ***pasażerów na warunkach porównywalnych z warunkami mającymi zastosowanie w innych rodzajach transportu***.

Uzasadnienie

Poprawka przywraca stanowisko PE z pierwszego czytania poprzez ponowne wprowadzenie przepisu dotyczącego szkód, który związany jest z art. 7.

Poprawka 4

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 8 preambuły

Stanowisko Rady	*Poprawka*
(8) Oprócz odszkodowania – zgodnie ***z*** krajowym prawem właściwym – w przypadku śmierci lub odniesienia obrażeń lub utraty lub uszkodzenia bagażu w związku z wypadkami związanymi ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru pasażerowie powinni być uprawnieni do uzyskania pomocy w odniesieniu do ich natychmiastowych praktycznych potrzeb w wyniku wypadku. Pomoc ta ***mogłaby*** objąć pierwszą pomoc, zakwaterowanie, żywność, ubiór ***i transport***.	(8) Oprócz odszkodowania – zgodnie ***z*** krajowym prawem właściwym – w przypadku śmierci lub odniesienia obrażeń lub utraty lub uszkodzenia bagażu w związku z wypadkami związanymi ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru pasażerowie powinni być uprawnieni do uzyskania pomocy w odniesieniu do ich natychmiastowych praktycznych ***i finansowych*** potrzeb w wyniku wypadku. Pomoc ta ***powinna*** objąć ***w razie konieczności*** pierwszą pomoc, zakwaterowanie, żywność, ubiór***, transport i wydatki związane z pogrzebem***. ***W przypadku śmierci bądź odniesionych obrażeń ciała przewoźnik dodatkowo dokonuje płatności zaliczkowych, aby pokryć natychmiastowe potrzeby finansowe środkami w wysokości proporcjonalnej do poniesionych szkód, pod warunkiem, że istnieją dowody oparte na domniemaniu faktycznym, że wina leży po stronie przewoźnika.***

Uzasadnienie

Poprawka ta ma na celu przywrócenie stanowiska PE z pierwszego czytania w odniesieniu do pomocy oraz płatności zaliczkowych.

Poprawka 5

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 11 preambuły

Stanowisko Rady	*Poprawka*
(11) Decydując o budowie nowych terminali oraz w związku z poważnymi remontami, podmioty zarządzające	(11) Decydując o budowie nowych terminali oraz w związku z poważnymi remontami, podmioty zarządzające

terminalami powinny ***w miarę możliwości*** brać pod uwagę potrzeby osób niepełnosprawnych ***i*** osób o ograniczonej sprawności ruchowej**.** W każdym razie podmioty zarządzające terminalami powinny wyznaczyć punkty, w których osoby takie mogą zgłosić przybycie i potrzebę pomocy.	terminalami powinny ***bez wyjątku*** brać pod uwagę potrzeby osób niepełnosprawnych ***oraz*** osób o ograniczonej sprawności ruchowej ***zgodnie z wymogami „projektowania dla wszystkich”.*** W każdym razie podmioty zarządzające terminalami powinny wyznaczyć punkty, w których osoby takie mogą zgłosić przybycie i potrzebę pomocy.

Poprawka 6

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 11 a preambuły (nowy)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
	(11a) Podobnie, przewoźnicy powinni uwzględnić te potrzeby przy podejmowaniu decyzji w sprawie projektowania nowych i nowo remontowanych pojazdów.

Uzasadnienie

Poprawka przywraca punkt preambuły wprowadzony przez PE w pierwszym czytaniu.

Poprawka 7

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 11 b preambuły (nowy)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
	(11b) W razie potrzeby państwa członkowskie powinny poprawić istniejącą infrastrukturę, aby umożliwić przewoźnikom zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej oraz świadczenie właściwej pomocy.

Uzasadnienie

Poprawka przywraca punkt preambuły wprowadzony przez PE w pierwszym czytaniu.

Poprawka 8

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 13 preambuły

Stanowisko Rady	*Poprawka*
(13) Przy organizowaniu szkolenia w zakresie niepełnosprawności należy ***w miarę możliwości*** konsultować się z organizacjami reprezentującymi osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej lub włączać te organizacje ***w organizowanie*** takiego szkolenia.	(13) Przy organizowaniu szkolenia w zakresie niepełnosprawności należy konsultować się z organizacjami reprezentującymi osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej lub włączać te organizacje ***w przygotowywanie programu*** takiego szkolenia.

Uzasadnienie

Aby zagwarantować, że szkolenia w zakresie niepełnosprawności będą dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w przygotowywaniu programu takiego szkolenia powinny uczestniczyć organizacje reprezentujące te osoby.

Poprawka 9

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 14 preambuły

Stanowisko Rady	*Poprawka*
(14) Prawa pasażerów autobusów i autokarów powinny obejmować otrzymanie informacji o usłudze przed podróżą i w jej trakcie. Wszystkie istotne informacje udzielane pasażerom autobusów i autokarów powinny być również udzielane w formatach alternatywnych, przystępnych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.	(14) Prawa pasażerów autobusów i autokarów powinny obejmować otrzymanie informacji o usłudze przed podróżą i w jej trakcie. Wszystkie istotne informacje udzielane pasażerom autobusów i autokarów powinny być również udzielane w formatach alternatywnych, przystępnych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej***, tj. z wykorzystaniem dużego druku, jasnego języka, alfabetu Braille'a, komunikacji elektronicznej, do której możliwy jest dostęp przy użyciu technologii adaptacyjnej, a także kaset wideo.***

Uzasadnienie

Poprawka przywraca po części wersję z pierwszego czytania PE w sprawie dostępnych formatów.

Poprawka 10

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 16 preambuły

Stanowisko Rady	*Poprawka*
(16) Niedogodności, których doświadczają pasażerowie z powodu odwołania lub ***dużych*** opóźnień podróży powinny zostać ograniczone. W tym celu pasażerom rozpoczynającym podróż w terminalach należy zapewnić odpowiednią opiekę i informacje. Pasażerowie powinni mieć także możliwość odwołania podróży i otrzymania zwrotu kosztu biletów lub kontynuowania podróży lub zmiany trasy podróży na zadowalających warunkach.	(16) Niedogodności, których doświadczają pasażerowie z powodu odwołania lub ***znacznych*** opóźnień podróży powinny zostać ograniczone. W tym celu pasażerom rozpoczynającym podróż w terminalach należy zapewnić odpowiednią opiekę i informacje ***w sposób dostępny dla wszystkich***. Pasażerowie powinni mieć także możliwość odwołania podróży i otrzymania zwrotu kosztu biletów lub kontynuowania podróży lub zmiany trasy podróży na zadowalających warunkach. ***Jeżeli przewoźnicy nie udzielą pasażerom niezbędnej pomocy, pasażerowie powinni mieć prawo dochodzenia rekompensaty finansowej.***

Uzasadnienie

Poprawka przywraca stanowisko PE z pierwszego czytania i powiązana jest z poprawką dotyczącą ustępu 19.

Poprawka 11

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 17 preambuły

Stanowisko Rady	*Poprawka*
17) Przewoźnicy powinni za pośrednictwem zrzeszeń zawodowych współpracować w celu przyjęcia uzgodnień na poziomie krajowym lub europejskim przy zaangażowaniu zainteresowanych	***(***17) Przewoźnicy powinni za pośrednictwem zrzeszeń zawodowych współpracować w celu przyjęcia uzgodnień na poziomie ***regionalnym,*** krajowym lub europejskim przy zaangażowaniu

stron, zrzeszeń zawodowych oraz stowarzyszeń konsumentów, pasażerów i osób niepełnosprawnych; uzgodnienia te powinny mieć na celu poprawę opieki nad pasażerami, zwłaszcza w przypadku odwołań i dużych opóźnień.	zainteresowanych stron, zrzeszeń zawodowych oraz stowarzyszeń konsumentów, pasażerów i osób niepełnosprawnych; uzgodnienia te powinny mieć na celu ***sprawniejsze udzielanie informacji i*** poprawę opieki nad pasażerami, zwłaszcza w przypadku odwołań i dużych opóźnień.

Uzasadnienie

Należy uwzględnić także współpracę na poziomie regionalnym, tak aby lepiej odzwierciedlać strukturę państw członkowskich i organizacji zainteresowanych stron. Ponadto prawo do uzyskania informacji stanowi istotny aspekt praw pasażera i nie można go pomijać.

Poprawka 12

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 26 a preambuły (nowy)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
	(26a) Państwa członkowskie powinny promować korzystanie z transportu publicznego i wprowadzać interoperacyjne, intermodalne systemy informacyjne pozwalające na uzyskiwanie informacji o rozkładach jazdy i cenach łącznie z wydawaniem multimodalnych biletów w celu zoptymalizowania wykorzystywania i interoperacyjności różnych środków transportu. Usługi te muszą być dostępne dla osób niepełnosprawnych.

Uzasadnienie

Ten nowy punkt preambuły zmierza do promowania zintegrowanego systemu cenowego i biletowego dla wszystkich środków transportu z korzyścią dla pasażerów.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia – akt zmieniający
Artykuł 2 – ustęp 2

Stanowisko Rady	*Poprawka*
2. Ponadto niniejsze rozporządzenie, z wyjątkiem rozdziałów ***III–VI***, ma zastosowanie do pasażerów podróżujących w ramach usług okazjonalnych, w przypadku gdy początkowe miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu, lub docelowe miejsce, w którym opuszczają pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego.	2. Ponadto niniejsze rozporządzenie, z wyjątkiem ***art. 9-16 i 18 rozdziału III oraz*** rozdziałów ***IV–VI***, ma zastosowanie do pasażerów podróżujących w ramach usług okazjonalnych, w przypadku gdy początkowe miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu, lub docelowe miejsce, w którym opuszczają pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego.

Uzasadnienie

Art. 17 dotyczy kwestii rekompensat w odniesieniu do wózków inwalidzkich i innego sprzętu służącego do poruszania się. Przepisy te powinny mieć zastosowanie do usług okolicznościowych tak samo jak wszelkie inne przepisy dotyczące rekompensat (określone w rozdziale II).

Poprawka 14

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 2 – ustęp 4

Stanowisko Rady	*Poprawka*
4. Z wyjątkiem art. 4 ust. 2, art. 9 ***i art***. 10 ust. 1, państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia regularne usługi miejskie, podmiejskie ***i regionalne,*** w tym usługi transgraniczne tego typu.	4. Z wyjątkiem art. 4 ust. 2, art. ***7, 8,*** 9***, art***. 10 ust. 1, ***art. 11 ust. 1, art 13 ust. 1, art. 16, art. 17 ust. 1, art. 17 ust. 2, art. 20, 23, 25, 26 oraz 27*** państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia regularne usługi miejskie ***i*** podmiejskie, ***jak również regularne*** usługi ***regionalne, jeżeli stanowią one część usług zintegrowanych z usługami miejskimi lub podmiejskimi,*** w tym usługi transgraniczne tego typu.

Uzasadnienie

Nie powinna istnieć możliwość wyłączania usług regionalnych z ram rozporządzenia. Jest to zgodne ze stanowiskiem PE z pierwszego czytania, jednak nie idzie tak daleko, jako że nie byłoby już wymagane udowodnienie, jako warunek wyłączenia, że usługi te są objęte zamówieniami na usługi publiczne, co zapewnia porównywalny poziom praw pasażerskich. Ponadto przepisy, o których mowa w wyżej wymienionych artykułach, powinny mieć także zastosowanie do transportu miejskiego i podmiejskiego.

Poprawka 15

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 2 – ustęp 5

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

Uzasadnienie

Ustęp ten umożliwiłby wyłączanie z zakresu rozporządzenia usług krajowych na maksymalnie 15 lat i w związku z tym jest niedopuszczalny.

Poprawka 16

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 2 – ustęp 6

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

Uzasadnienie

Ustęp ten umożliwiłby wyłączenie z zakresu stosowania rozporządzenia usług, w ramach których przewidziano co najmniej jeden przystanek poza UE, na czas nieokreślony („mogą zostać odnowione”) i w związku z tym jest niedopuszczalny.

Poprawka 17

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 2 – ustęp 7

Stanowisko Rady	*Poprawka*
7. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wyłączeniach, które przyznano na podstawie ust. 4***, 5 i 6,*** dotyczących różnych typów usług. Komisja podejmuje odpowiednie działania, jeżeli uzna, że takie wyłączenie nie jest zgodne z przepisami niniejszego artykułu. Do dnia **…** Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wyłączeń przyznanych na podstawie ust. 4***, 5 i 6***.	7. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wyłączeniach dotyczących różnych typów usług, które przyznano ***trzy miesiące po rozpoczęciu stosowania tego rozporządzenia*** na podstawie ust. 4. Komisja podejmuje odpowiednie działania, jeżeli uzna, że takie wyłączenie nie jest zgodne z przepisami niniejszego artykułu. Do dnia **...** Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wyłączeń przyznanych na podstawie ust. 4.

Uzasadnienie

Ważne jest, aby Komisja była powiadamiana o wyłączeniach przed rozpoczęciem stosowania tego rozporządzenia.

Poprawka 18

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 2 – ustęp 8

Stanowisko Rady	*Poprawka*
8. Niniejsze rozporządzenie nie ***ustanawia żadnych*** wymogów technicznych ***nakładających na przewoźników lub podmioty zarządzające terminalami obowiązek zmiany lub wymiany*** autobusów lub autokarów lub infrastruktury lub urządzeń na przystankach i w terminalach.	8. Niniejsze rozporządzenie nie ***jest sprzeczne z istniejącymi przepisami dotyczącymi*** wymogów technicznych ***dla*** autobusów lub autokarów lub infrastruktury lub urządzeń na przystankach i w terminalach.

Uzasadnienie

Rozporządzenie nie zmierza do nałożenia jakichkolwiek nowych zobowiązań na operatorów w odniesieniu do dostępności pojazdów i infrastruktury dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Jednak istniejące w tym obszarze przepisy UE, a szczególnie dyrektywa 2001/85/WE, nie mogą być pomijane.

Poprawka 19

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 2 – ustęp 8

Stanowisko Rady	*Poprawka*
8. Niniejsze rozporządzenie nie ustanawia żadnych wymogów technicznych nakładających na przewoźników lub podmioty zarządzające terminalami obowiązek zmiany lub wymiany autobusów lub autokarów lub infrastruktury ***lub urządzeń*** na przystankach i w terminalach.	8. Niniejsze rozporządzenie nie ustanawia żadnych wymogów technicznych nakładających na przewoźników lub podmioty zarządzające terminalami obowiązek zmiany lub wymiany autobusów lub autokarów lub infrastruktury na przystankach i w terminalach.

Poprawka 20

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 3 – litera g)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
g) „przewoźnik” oznacza osobę fizyczną lub prawną inną niż organizator wycieczek lub sprzedawca biletów oferującą ogółowi społeczeństwa transport w ramach usług regularnych lub okazjonalnych;	g) „przewoźnik” oznacza osobę fizyczną lub prawną inną niż organizator wycieczek***, biuro podróży*** lub sprzedawca biletów oferującą ogółowi społeczeństwa transport w ramach usług regularnych lub okazjonalnych;

Uzasadnienie

Definicja przewoźnika powinna różnić się od definicji biura podróży.

Poprawka 21

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 3 – litera k)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
k) „organizator wycieczek” oznacza organizatora ***lub punkt sprzedaży detalicznej, innych*** niż przewoźnik, w rozumieniu art. 2 ust. 2 ***i 3*** dyrektywy 90/314/EWG;	k) „organizator wycieczek” oznacza organizatora ***innego*** niż przewoźnik, w rozumieniu art. 2 ust. 2 dyrektywy 90/314/EWG;

Uzasadnienie

Odniesienie do art. 2 ust. 3 powoduje, że definicja organizatora wycieczek obejmuje również punkt sprzedaży detalicznej. Punkt sprzedaży detalicznej obejmuje już przecież definicja organizatora wycieczek lub też sprzedawcy biletów. W celu jasnego określenia zakresu odpowiedzialności konieczne jest zatem usunięcie odniesienia do art. 2 ust. 3 dyrektywy w sprawie podróży zorganizowanych.

Poprawka 22

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 7

Stanowisko Rady	*Poprawka*
Śmierć lub obrażenia pasażerów oraz utrata lub uszkodzenie bagażu	***Odpowiedzialność za śmierć oraz obrażenia poniesione przez pasażerów***
1. Zgodnie ***z obowiązującym prawem krajowym pasażerowie uprawnieni są do odszkodowania w związku ze śmiercią lub odniesieniem obrażeń, jak również utratą lub uszkodzeniem bagażu w związku z wypadkami związanymi ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru. W przypadku śmierci pasażera prawo to ma, na zasadzie minimum, zastosowanie do osób, do których utrzymania pasażer był lub byłby prawnie zobowiązany.***	1. Zgodnie ***z niniejszym rozdziałem przewoźnicy ponoszą odpowiedzialność za straty lub szkody powstałe w wyniku śmierci pasażerów bądź odniesionych przez nich obrażeń ciała, spowodowanych wypadkami wynikającymi ze świadczenia usług transportu autobusowego i autokarowego, mającymi miejsce, gdy pasażer znajduje się w pojeździe, wsiada do niego lub wysiada***.
2. ***Wysokość odszkodowania jest obliczana zgodnie z obowiązującym prawem krajowym. Każdy maksymalny poziom odszkodowania przewidziany w prawie krajowym w przypadku śmierci lub odniesienia obrażeń lub utraty lub uszkodzenia bagażu w każdym poszczególnym wypadku wynosi nie mniej niż:***	2. ***Niewynikająca z umowy odpowiedzialność przewoźników za szkody nie podlega żadnym ograniczeniom finansowym, czy to zdefiniowanym przepisami prawa, konwencją czy umową.***
a) EUR na pasażera;	
b) w ***odniesieniu do regularnych lub okazjonalnych usług miejskich, podmiejskich i regionalnych – 500 EUR na sztukę bagażu, a w odniesieniu do wszelkich innych usług regularnych lub okazjonalnych – 1 200 EUR na sztukę bagażu. W przypadku uszkodzenia wózków inwalidzkich, innego sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń***	***3. W przypadku wszelkich roszczeń na kwotę do 220 000 EUR na pasażera, przewoźnik nie może wyłączyć ani ograniczyć swojej odpowiedzialności wykazując, że zapewnił wymaganą opiekę zgodnie z ust.4 lit. a), chyba że całkowita kwota powstałego roszczenia jest wyższa niż kwota obowiązkowego ubezpieczenia wymagana zgodnie z drugą dyrektywą***

pomocniczych wysokość odszkodowania jest zawsze równa kosztowi zastąpienia lub naprawy utraconego lub uszkodzonego sprzętu.	***Rady 84/5/EWG z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych na mocy krajowych przepisów państwa członkowskiego, w którym znajduje się zwykle autobus lub autokar.*** W ***takiej sytuacji odpowiedzialność jest ograniczona do tej kwoty***. ***4. Przewoźnik nie powinien ponosić odpowiedzialności na mocy ust. 1:*** ***a) jeżeli wypadek spowodowany został przez okoliczności, które nie były związane ze świadczeniem usług transportu autobusowego i autokarowego ani których przewoźnik nie mógł uniknąć, mimo zapewnienia opieki wymaganej w szczególnych okolicznościach sprawy, bądź którego następstwom nie mogło zapobiec;*** ***b) w zakresie, w jakim wypadek jest winą pasażera lub został spowodowany jego niedbalstwem.*** ***Żaden z przepisów niniejszego rozporządzenia:*** ***a) nie oznacza, że wspólnotowy przewoźnik lotniczy jest jedyną stroną zobowiązaną do zapłaty odszkodowania; lub*** ***b) nie ogranicza żadnych praw przewoźnika dotyczących dochodzenia zadośćuczynienia od jakiejkolwiek innej strony zgodnie z właściwymi przepisami prawa państwa członkowskiego.***

Uzasadnienie

W porównaniu z pierwotnym wnioskiem Komisji oraz stanowiskiem PE z pierwszego czytania, stanowisko Rady znacznie łagodzi postanowienia dotyczącego odpowiedzialności. Poprawka ta ma na celu przywrócenie stanowiska PE z pierwszego czytania.

Poprawka 23

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 7 a (nowy)

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

Uzasadnienie

Przepis ten został usunięty przez Radę. Poprawka przywraca stanowisko PE z pierwszego czytania poprzez ponowne wprowadzenie przepisu dotyczącego szkód, który związany jest z art. 7.

Poprawka 24

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 8

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

Uzasadnienie

Oryginalny wniosek oraz stanowisko PE z pierwszego czytania przewidują bezzwrotne płatności zaliczkowe na wypadek obrażeń ciała bądź śmierci mające pokryć natychmiastowe potrzeby finansowe ofiar. Ponadto konieczna pomoc praktyczna powinna zostać określona poprzez dodanie sformułowań z odpowiedniego ustępu.

Poprawka 25

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 8 a (nowy)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
	Artykuł 8a
	Odpowiedzialność za utracony i uszkodzony bagaż
	1. Przewoźnicy ponoszą odpowiedzialność za utratę lub uszkodzenie bagażu powierzonego ich opiece. Maksymalna wysokość rekompensaty wynosi 1 800 EUR na pasażera.
	2. W razie wypadku wynikającego ze świadczenia usług transportu autobusowego i autokarowego, przewoźnicy ponoszą odpowiedzialność za utratę lub uszkodzenie rzeczy osobistych, które pasażerowie mieli na sobie lub przy sobie jako bagaż podręczny. Maksymalna wysokość rekompensaty wynosi 1 300 EUR na pasażera.
	Przewoźnik nie odpowiada za szkody, o których mowa w ust. 1 i 2, jeżeli:
	a) jeżeli utrata lub uszkodzenie zostało spowodowane przez okoliczności, które nie były związane ze świadczeniem usług transportu autobusowego i autokarowego, oraz jeżeli przewoźnik mimo zachowania nakazanej sytuacją staranności nie mógł uniknąć tych okoliczności lub nie mógł zapobiec ich skutkom;
	b) szkoda nastąpiła z winy pasażera lub w wyniku jego niedbalstwa.

Uzasadnienie

Rada usunęła ten artykuł i zawarła przepisy dotyczące rekompensaty za utratę lub uszkodzenie bagażu w art. 7. Przepisy te skutkują niższym poziomem ochrony pasażerów. W związku z tym poprawka ta przywraca stanowisko PE z pierwszego czytania.

Poprawka 26

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 10 – ustęp 2

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

Uzasadnienie

Jako że artykuł ten odnosi się do alternatywnych usług świadczonych przez tego samego przewoźnika, informacje powinny być łatwo dostępne i łatwe do przekazania.

Poprawka 27

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 10 – ustęp 4

Stanowisko Rady	*Poprawka*
4. ***Na takich samych warunkach, ustanowionych w ust. 1 lit. a),*** przewoźnik, biuro podróży ***lub*** organizator wycieczek ***mogą wymagać, aby*** osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszyła inna osoba będąca w stanie udzielić pomocy danej osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej***, jeżeli jest to bezwzględnie konieczne***. Taka osoba towarzysząca jest przewożona nieodpłatnie i, jeżeli jest to wykonalne, ma miejsce siedzące obok osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej.	4. ***Jeżeli*** przewoźnik, biuro podróży ***bądź*** organizator wycieczek ***odmawia przyjęcia rezerwacji osoby, wydania lub dostarczenia w inny sposób tej osobie biletu bądź przyjęcia jej na pokład na podstawie niepełnosprawności bądź ograniczonej sprawności ruchowej z przyczyn wymienionych w ust. 1 bądź w przypadku, gdy załoga danego pojazdu składa się tylko z osoby kierującej pojazdem i nie jest w stanie zapewnić*** osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej ***wszelkiego wsparcia, o którym mowa w załączniku Ib, osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej może zażądać, aby*** towarzyszyła ***jej*** inna osoba będąca w stanie udzielić pomocy danej osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej. Taka osoba towarzysząca jest

	przewożona nieodpłatnie i, jeżeli jest to wykonalne, ma miejsce siedzące obok osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej.

Uzasadnienie

Jeżeli osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej odmawia się samodzielnego wstępu na pokład ze względu na jej niepełnosprawność bądź ograniczoną sprawność ruchową, taka osoba winna być uprawniona do skorzystania z pomocy innej osoby jako osoby towarzyszącej. Ta sama zasada obowiązuje w przypadkach, w których przewoźnik nie może zapewnić na pokładzie pomocy wymaganej zgodnie z załącznikiem Ib.

Poprawka 28

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 11 – ustęp 2

Stanowisko Rady	*Poprawka*
2. Warunki dostępu, o których mowa w ust. 1, są podawane przez przewoźników i podmioty zarządzające terminalami do publicznej wiadomości ***fizycznie lub w Internecie*** w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj udostępniane wszystkim pasażerom.	2. Warunki dostępu, o których mowa w ust. 1, są podawane przez przewoźników i podmioty zarządzające terminalami do publicznej wiadomości ***w przystępnych formatach i*** w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj udostępniane wszystkim pasażerom. ***Przy udzielaniu tych informacji szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.***

Uzasadnienie

Ważne jest, aby informacje były podawane w przystępnych formatach i aby szczególną uwagę przywiązywano do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Poprawka ta opiera się na tekście przyjętym przez PE w pierwszym czytaniu.

Poprawka 29

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 11 – ustęp 2 a (nowy)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
	2a. Na żądanie przewoźnicy natychmiast udostępniają kopie przepisów prawa międzynarodowego, unijnego lub krajowego ustanawiające wymogi bezpieczeństwa, stanowiące podstawę dla niedyskryminacyjnych zasad dostępu. Należy je udostępniać w przystępnych formatach.

Uzasadnienie

Poprawka ta ponownie wprowadza ustęp usunięty przez Radę.

Poprawka 30

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 13 – ustęp 1

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

Uzasadnienie

Obowiązek udzielania pomocy zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia nie powinien podlegać warunkom dostępu, które określane są przez samych przewoźników i organy zarządzające terminalami.

Poprawka 31

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 13 – ustęp 2

Stanowisko Rady	*Poprawka*
2. ***Z zastrzeżeniem warunków dostępu przewidzianych w art. 11 ust. 1, przewoźnicy*** udzielają na pokładzie autobusów i autokarów nieodpłatnej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, ***określonej*** w części b) załącznika I.	2. ***Przewoźnicy*** udzielają na pokładzie autobusów i autokarów nieodpłatnej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, ***co najmniej w zakresie określonym*** w części b) załącznika I.

Uzasadnienie

Obowiązek udzielania pomocy zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia nie powinien podlegać warunkom dostępu, które określane są przez samych przewoźników i organy zarządzające terminalami.

Poprawka 32

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 14 – ustęp 1 – litera a)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
a) przewoźnicy, podmioty zarządzające terminalami, biura podróży lub organizatorzy wycieczek zostali powiadomieni o potrzebie udzielenia takiej pomocy danej osobie najpóźniej ***na dwa dni robocze*** przed koniecznością udzielenia pomocy; oraz	a) przewoźnicy, podmioty zarządzające terminalami, biura podróży lub organizatorzy wycieczek zostali powiadomieni o potrzebie udzielenia takiej pomocy danej osobie najpóźniej ***24 godziny*** przed koniecznością udzielenia pomocy; oraz

Uzasadnienie

Poprawka ta przywraca stanowisko PE z pierwszego czytania.

Poprawka 33

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 14 – ustęp 1 – litera b) – punkt i)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
i) w czasie określonym z góry przez przewoźnika, nieprzekraczającym 60 minut przed opublikowanym czasem odjazdu; ***lub***	i) w czasie określonym z góry przez przewoźnika, nieprzekraczającym 60 minut przed opublikowanym czasem odjazdu***, o ile przewoźnik i pasażer nie uzgodnią krótszego terminu***; ***lub***

Uzasadnienie

Poprawka ta przywraca stanowisko PE z pierwszego czytania.

Poprawka 34

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 17 – ustęp 1

Stanowisko Rady	*Poprawka*
1. Przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami ***ponoszą odpowiedzialność w przypadku spowodowania utraty lub uszkodzenia*** wózków inwalidzkich, innego sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń pomocniczych***, w wyniku udzielania pomocy***. Utrata lub uszkodzenie podlegają odszkodowaniu ze strony przewoźnika lub podmiotu zarządzającego terminalem odpowiedzialnych za tę utratę lub uszkodzenie.	1. Przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami ***odpowiadają za spowodowaną utratę lub uszkodzenie*** wózków inwalidzkich, innego sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń pomocniczych. Utrata lub uszkodzenie podlegają odszkodowaniu ze strony przewoźnika lub podmiotu zarządzającego terminalem odpowiedzialnych za tę utratę lub uszkodzenie.

Uzasadnienie

Przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami zawsze powinny być zobowiązane do zrekompensowania uszkodzeń lub utraty takiego sprzętu w przypadku, gdy są za niego odpowiedzialni, a nie tylko wtedy, gdy wynika to z udzielania pomocy. W związku z tym nowo wprowadzone ograniczenie powinno zostać usunięte.

Poprawka 35

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 18 – ustęp 1

Stanowisko Rady	*Poprawka*
1. Bez uszczerbku dla art. 2 ust. 4 państwa członkowskie mogą wyłączyć krajowe usługi regularne z zakresu stosowania wszystkich lub niektórych przepisów niniejszego rozdziału, pod warunkiem że zapewniają, aby poziom ochrony osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej na mocy ich przepisów krajowych był co najmniej taki sam jak na mocy niniejszego rozporządzenia.	***skreślony***

Uzasadnienie

Przepisy dotyczące praw osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej zostały już ograniczone przez Radę w porównaniu do tych przepisów, które zostały przewidziane w pierwotnym wniosku Komisji oraz w stanowisku PE z pierwszego czytania. Byłoby zatem niedopuszczalne dodatkowe zagwarantowanie możliwości wyłączenia z zakresu stosowania tych przepisów usług krajowych.

Poprawka 36

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 18 – ustęp 2

Stanowisko Rady	*Poprawka*
2. Państwa członkowskie informują Komisję o wyłączeniach przyznanych zgodnie z ust. 1. Komisja podejmuje odpowiednie działania, jeżeli uzna, że takie wyłączenie nie jest zgodne z przepisami niniejszego artykułu. Do dnia ... Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wyłączeń przyznanych na podstawie ust. 1.	***skreślony***

Uzasadnienie

Przepisy dotyczące praw osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej

zostały już ograniczone przez Radę w porównaniu do tych przepisów, które zostały przewidziane w pierwotnym wniosku Komisji oraz w stanowisku PE z pierwszego czytania. Byłoby zatem niedopuszczalne dodatkowe zagwarantowanie możliwości wyłączenia z zakresu stosowania tych przepisów usług krajowych.

Poprawka 37

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 19 – ustęp 1

Stanowisko Rady	*Poprawka*
1. Jeżeli przewoźnik z uzasadnionych względów spodziewa się, że usługa regularna będzie odwołana lub odjazd z terminalu będzie opóźniony o ponad 120 minut, pasażerowi niezwłocznie daje się wybór pomiędzy:	1. Jeżeli przewoźnik z uzasadnionych względów spodziewa się, że usługa regularna będzie odwołana lub odjazd z terminalu będzie opóźniony o ponad 120 minut ***lub w przypadku nadkompletu***, pasażerowi niezwłocznie daje się wybór pomiędzy:

Uzasadnienie

Rozporządzenie powinno również zapewniać pasażerom odpowiednie prawa w przypadku nadkompletu.

Poprawka 38

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 19 – ustęp 1 – litera a)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
a) kontynuacją podróży lub zmianą trasy do miejsca docelowego, na warunkach porównywalnych do warunków przewidzianych w umowie transportowej, w najwcześniejszym możliwym terminie;	a) kontynuacją podróży lub zmianą trasy do miejsca docelowego, ***bez dodatkowych kosztów i*** na warunkach porównywalnych do warunków przewidzianych w umowie transportowej, w najwcześniejszym możliwym terminie;

Uzasadnienie

Poprawka ta odzwierciedla stanowisko PE z pierwszego czytania.

Poprawka 39

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 19 - ustęp 1 - litera ba) (nowa)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
	ba) oprócz zwrotu ceny biletu, o którym mowa w lit. b) przysługuje prawo do rekompensaty w wysokości 50% ceny biletu, jeżeli przewoźnik nie zaproponuje kontynuacji podróży lub zmiany trasy do miejsca docelowego, o których mowa w lit. a). Wypłata odszkodowania następuje w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie.

Uzasadnienie

Poprawka ta odzwierciedla stanowisko PE z pierwszego czytania.

Poprawka 40

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 19 – ustęp 1 a (nowy)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
	1a. W przypadku awarii autobusu lub autokaru pasażerom oferuje się transport z miejsca wystąpienia awarii do odpowiedniego miejsca oczekiwania lub dworca, z którego możliwe będzie kontynuowanie podróży.

Uzasadnienie

Poprawka ta przywraca stanowisko PE z pierwszego czytania.

Poprawka 41

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 21 – wprowadzenie

Stanowisko Rady	*Poprawka*
W przypadku podróży o planowanym	W przypadku podróży o planowanym

czasie dłuższym niż trzy godziny przewoźnik w razie odwołania lub opóźnienia odjazdu z terminalu powyżej ***dwóch godzin*** oferuje pasażerom nieodpłatnie:	czasie dłuższym niż trzy godziny przewoźnik w razie odwołania lub opóźnienia odjazdu z terminalu powyżej ***jednej godziny*** oferuje pasażerom nieodpłatnie:

Uzasadnienie

W celu zapewnienia takich samych warunków prawnych, jak w przypadku innych środków transportu (np. kolej), system rekompensat w razie opóźnienia powinien mieć zastosowanie, począwszy od opóźnienia jedno-, a nie dwugodzinnego.

Poprawka 42

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 21 - litera b)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
b) ***pomoc w znalezieniu*** pokoju hotelowego lub innego zakwaterowania, jak również pomoc w zorganizowaniu transportu między terminalem a miejscem zakwaterowania, w przypadku gdy konieczny jest pobyt przez jedną lub więcej nocy.	b) pokoju hotelowego lub innego zakwaterowania, jak również pomoc w zorganizowaniu transportu między terminalem a miejscem zakwaterowania, w przypadku gdy konieczny jest pobyt przez jedną lub więcej nocy.

Uzasadnienie

Poprawka ta ma na celu przede wszystkim przywrócenie stanowiska przyjętego przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu w odniesieniu do odszkodowań dla pasażerów w razie odwołania przejazdu lub opóźnionego przyjazdu.

Poprawka 43

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 21 – nowy akapit

Stanowisko Rady	*Poprawka*
	W przypadku przybycia na miejsce z opóźnieniem spowodowanym albo zaniedbaniem kierowcy, albo usterką lub wadą techniczną pojazdu:

	a) pasażerom przysługuje prawo do rekompensaty w wysokości 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia przekraczającego jedną godzinę i 50% ceny biletu, jeżeli opóźnienie przekroczyło dwie godziny. ***Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli odwołanie przejazdu lub opóźnienie jest spowodowane jedną z następujących przyczyn:*** ***– okolicznościami, które nie były związane ze świadczeniem usług transportu autobusowego i/lub autokarowego i których przedsiębiorstwo autobusowe lub autokarowe mimo zachowania nakazanej sytuacją staranności nie mogło uniknąć, ani nie mogło zapobiec ich skutkom;*** ***– niedbalstwem pasażera.***

Uzasadnienie

System rekompensaty powinien mieć również zastosowanie w przypadku przybycia na miejsce z opóźnieniem, o ile przewoźnik odpowiada za przyczyny opóźnienia.

Poprawka 44

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 22 a (nowy)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
	Artykuł 22a ***Dodatkowe środki poprawiające obsługę pasażerów*** ***Przewoźnicy współpracują w celu przyjęcia uzgodnień na poziomie krajowym lub europejskim, przy zaangażowaniu zainteresowanych stron, zrzeszeń zawodowych oraz stowarzyszeń konsumentów, pasażerów i osób niepełnosprawnych. Środki te mają na celu poprawę opieki przysługującej pasażerom, szczególnie w razie dużych opóźnień oraz przerwania lub odwołania***

	podróży, dając pierwszeństwo pasażerom o specjalnych potrzebach wynikających z niepełnosprawności, ograniczonej sprawności ruchowej, choroby, starszego wieku lub ciąży, a także uwzględniając pasażerów towarzyszących i pasażerów podróżujących z małymi dziećmi.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka ponownie w części wprowadza artykuł usunięty przez Radę.

Poprawka 45

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 23

Stanowisko Rady	*Poprawka*
Przewoźnicy i pomioty zarządzające terminalami w ramach swoich odnośnych zakresów kompetencji dostarczają pasażerom odpowiednich informacji podczas całej podróży***.*** ***Jeżeli jest to wykonalne, informacje te są przekazywane na żądanie*** w przystępnych formatach.	Przewoźnicy i pomioty zarządzające terminalami w ramach swoich odnośnych zakresów kompetencji dostarczają pasażerom odpowiednich informacji ***od chwili dokonania rezerwacji i*** podczas całej podróży w przystępnych formatach ***i zgodnie z powszechnym modelem konceptualnym dotyczącym danych i systemów związanych z transportem publicznym***.

Uzasadnienie

Informacji należy udzielać w przystępnych formatach oraz od chwili dokonania rezerwacji, tak aby pasażerowie byli powiadamiani o przewidywanych opóźnieniach, odwołaniach itp. Poza tym wykorzystywanie powszechnych modeli ułatwiłoby stworzenie interoperacyjnego systemu informacji i sprzedaży biletów obejmującego różne środki transportu.

Poprawka 46

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 24 – ustęp 1

Stanowisko Rady	*Poprawka*
1. Przewoźnicy i pomioty zarządzające terminalami w ramach swoich odnośnych zakresów kompetencji zapewniają, aby	1. Przewoźnicy i pomioty zarządzające terminalami w ramach swoich odnośnych zakresów kompetencji zapewniają, aby

pasażerowie otrzymywali odpowiednie i zrozumiałe informacje dotyczące ich praw na mocy niniejszego rozporządzenia najpóźniej w momencie odjazdu. Informacje ***te są udostępniane*** w terminalach i, w stosownych przypadkach, w Internecie. Informacje takie obejmują dane kontaktowe organu(-ów) odpowiedzialnego(-ych) za egzekwowanie przepisów wyznaczonego(-ch) przez państwo członkowskie zgodnie z art. 27 ust. 1.	pasażerowie otrzymywali odpowiednie i zrozumiałe informacje dotyczące ich praw na mocy niniejszego rozporządzenia ***w chwili dokonywania rezerwacji, a*** najpóźniej w momencie odjazdu. Informacje ***są przekazywane w dostępnych formatach i zgodnie z powszechnym modelem konceptualnym dotyczącym danych i systemów związanych z transportem publicznym,*** w terminalach i, w stosownych przypadkach, w Internecie. Informacje takie obejmują dane kontaktowe organu(-ów) odpowiedzialnego(-ych) za egzekwowanie przepisów wyznaczonego(-ch) przez państwo członkowskie zgodnie z art. 27 ust. 1.

Uzasadnienie

Należy zagwarantować, aby pasażerowie uzyskiwali informacje o połączeniach z wykorzystaniem innych środków transportu. Zapewni to dialog między sektorem transportu autobusowego i kolejowego.

Poprawka 47

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 25

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

Uzasadnienie

Mechanizm rozpatrywania skarg powinien obejmować wszelkie prawa pasażerskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, łącznie np. z prawami określonymi w art. 6 i 7, które nie zostałyby objęte tekstem Rady.

Poprawka 48

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 26

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

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka skraca termin udzielenia ostatecznej odpowiedzi do dwóch miesięcy zgodnie z pierwotnym wnioskiem Komisji oraz stanowiskiem PE z pierwszego czytania.

Poprawka 49

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 27 – ustęp 1

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

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

Uzasadnienie

Właściwe organy muszą być w stanie wdrożyć to rozporządzenie w całości.

Poprawka 50

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Artykuł 27 – ustęp 3

Stanowisko Rady	*Poprawka*
3. Każdy pasażer może ***zgodnie z prawem krajowym*** wnieść do właściwego organu wyznaczonego na mocy ust. 1 lub do jakiegokolwiek innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie skargę w sprawie domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia. Państwo członkowskie może postanowić***:***	3. Każdy pasażer może wnieść do właściwego organu wyznaczonego na mocy ust. 1 lub do jakiegokolwiek innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie skargę w sprawie domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia. Państwo członkowskie może postanowić***, że na pierwszym etapie pasażer wnosi skargę do przewoźnika, w którym to przypadku krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub inny odpowiedni organ wyznaczony przez państwo członkowskie działa jako instancja odwoławcza dla skarg, które nie zostały rozwiązane z zastosowaniem art. 26.***
a) że na pierwszym etapie pasażer wnosi skargę w związku z art. 4, 8 i 9–24 do przewoźnika; lub ***b) że krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub inny odpowiedni organ wyznaczony przez państwo członkowskie działa jako instancja odwoławcza dla skarg, które nie zostały rozwiązane z zastosowaniem art. 26.***	

Uzasadnienie

Prawo do skargi w sprawie domniemanych naruszeń nie powinno być ograniczane. Ponadto należy zapewnić, że w przypadku, gdy kwestia skarg nie zostaje rozwiązana przez przewoźnika, skargi te będą rozpatrywane przez organ odwoławczy.

Poprawka 51

Stanowisko Rady – akt zmieniający
Załącznik I – część b – tiret pierwsze a (nowe)

Stanowisko Rady	*Poprawka*
	- skorzystania z toalety na pokładzie, jeżeli znajduje się tam personel inny niż kierowca.

Uzasadnienie

Poprawka ta ponownie wprowadza przepis dotyczący udzielania pomocy na pokładzie pojazdów, który zawarto zarówno we wniosku Komisji, jak i w stanowisku PE z pierwszego czytania.

UZASADNIENIE

Wniosek Komisji

Wniosek przyjęty przez Komisję dnia 4 grudnia 2008 r. ma na celu ustanowienie praw pasażerów podróżujących autobusami i autokarami, aby poprawić atrakcyjność oraz zwiększyć zaufanie do pasażerskiego transportu drogowego, a także zapewnić równe zasady gry dla przewoźników z różnych państw członkowskich i różnych rodzajów transportu. Poprzez wprowadzenie nowych przepisów, po przyjęciu rozporządzenia zwiększy się ochrona pasażerów ogółem, ale w szczególności osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Zostaną przy tym ustanowione także normy jakości porównywalne z normami ustanowionymi w sektorze lotniczym i kolejowym. W skrócie wniosek przewiduje, co następuje:

- odpowiedzialność za śmierć i obrażenia: proponuje się ustanowienie nieograniczonej odpowiedzialności przewoźników. Ponadto w pewnych okolicznościach w razie wypadku przedsiębiorstwa nie mogą kwestionować odszkodowań do określonej kwoty (odpowiedzialność obiektywna). Pasażerowie uprawnieni są do płatności zaliczkowej pozwalającej przezwyciężyć trudności finansowe, w jakich oni lub ich rodziny mogą się znaleźć wskutek poniesienia przez nich śmierci lub odniesienia obrażeń;

- prawa osób o ograniczonej sprawności ruchowej: wniosek zakazuje wszelkiej dyskryminacji ze względu na niepełnosprawność i ograniczoną sprawność ruchową w odniesieniu do rezerwacji podróży i wstępu do pojazdu, a także przedstawia zasady zobowiązujące przedsiębiorstwa do udzielenia nieodpłatnej pomocy. Ponadto są one zobowiązane do zapewniania swoim pracownikom odpowiedniego szkolenia;

- rekompensata i pomoc w przypadku odwołań lub opóźnień: zgodnie z wnioskiem przedsiębiorstwa miałyby obowiązek udzielenia pasażerom stosownych informacji oraz zapewnienia zasadnej usługi zastępczej lub w przeciwnym razie wypłacenia rekompensaty.

- skargi i środki odwoławcze: państwa członkowskie będą musiały ustanowić organy wykonawcze odpowiedzialne za zagwarantowanie wdrożenia przedmiotowego rozporządzenia. Jeżeli pasażer stwierdzi, że jego prawa zostały naruszone, może skierować skargę do danego przedsiębiorstwa. Jeżeli odpowiedź okaże się niezadowalająca, może wówczas skierować skargę do krajowego organu wykonawczego.

Pierwsze czytanie w PE

W dniu 23 kwietnia 2009 r. Parlament ogromną większością głosów (557 do 30, z 23 głosami wstrzymującymi się) przyjął swoje stanowisko w pierwszym czytaniu. Większość poprawek do wniosku Komisji ma na celu wzmocnienie praw pasażerów autobusów i autokarów biorąc pod uwagę szczególne cechy transportu autobusowego i autokarowego w porównianiu z innymi środkami transportu. Najważniejsze zmiany wprowadzone przez Parlament dotyczą

następujących kwestii:

- zakres: Parlament uznał, że państwa członkowskie nie powinny mieć możliwości wyłączania transportu regionalnego z zakresu stosowania rozporządzenia, ponieważ stanowi on ogromną część przewozów autobusowych i autokarowych. Ponadto transport regionalny mógłby objąć znaczne odległości, w zależności od powierzchni danego regionu. Dlatego też państwa członkowskie powinny dysponować możliwością wyłączenia z zakresu obowiązywania rozporządzenia wyłącznie usługi miejskie i podmiejskie, pod warunkiem, że podlegają one zamówieniom publicznym na usługi, co zapewnia porównywalny poziom praw pasażerskich.

- odpowiedzialność prawna: Parlament przyjął poprawkę zmierzającą do dostosowania przepisów dotyczących odpowiedzialności w przypadku śmierci i obrażeń do wymogów dyrektywy 2005/14/WE dotyczącej ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, która ogranicza odpowiedzialność na zasadzie ryzyka do 5 mln euro na jeden wypadek. Zmodyfikowano także przepisy dotyczące płatności zaliczkowych uiszczanych przez przewoźników w przypadku śmierci pasażerów lub odniesienia przez nich obrażeń. Zgodnie z poprawką PE, nie musieliby dokonywać takich płatności w trybie natychmiastowym i automatycznie, jak przewidziano we wniosku Komisji, lecz tylko w momencie ustalenia, że ponoszą oni odpowiedzialność za wypadek. Podobnie przewoźnicy powinni ponosić odpowiedzialność za zgubiony i zniszczony bagaż, jeśli został on zgubiony bądź zniszczony z ich winy.

- prawa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej: Parlament usunął art. 11 ust. 1 lit. a) gwarantujący przewoźnikom możliwości odmowy rezerwacji w przypadku osób niepełnosprawnych ze względu na wymogi bezpieczeństwa. Pozostałe postanowienia określone w art. 11 dostosowano do brzmienia wniosku dotyczącego praw pasażerów w transporcie morskim. Parlament przyjął również poprawkę uwzględniającą fakt, iż załogę autobusu w większości przypadków stanowi jedynie kierowca, który nie zawsze może być w stanie udzielić pomocy podczas podróży. Wyjaśniono ponadto, że zasady w zakresie dostępności muszą zostać określone we współpracy z reprezentatywnymi organizacjami osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Na zakończenie, zestaw poprawek zobowiązałby przewoźników do dostarczania informacji w przystępnych formatach.

- zwrot kosztów i rekompensata za opóźnienia i odwołane kursy: Parlament zmniejszył kwotę rekompensat związanych z odwołaniem kursów i znacznymi opóźnieniami (w sytuacji, gdy przedsiębiorstwo nie zapewnia zastępczych usług lub stosownych informacji) ze 100% do 50% ceny biletu, gdyż byłaby wypłacana jako dodatek do zwrotu kosztów biletu. Wprowadził jednak przepisy zapewniające, że pasażerom oferowane będą posiłki, napoje, zakwaterowanie i transport do miejsca, z którego w razie konieczności będą mogli kontynuować podróż.

- dalsze poprawki: pozostałe poprawki odnoszą się między innymi do niektórych definicji (umowy transportowej, sprzedawcy biletów i organizatora wycieczek), jak i niezależności organów wykonawczych oraz ich współpracy zarówno z przewoźnikami, jak i organizacjami konsumenckimi. Ponadto dla przewoźników wprowadzono wymóg

publikowania sprawozdań rocznych dotyczących rozpatrywania skarg. Wreszcie termin stosowania przyszłego rozporządzenia przesunięto na termin przypadający dwa lata po jego wejściu w życie, aby umożliwić przewoźnikom przystosowanie się do nowych wymogów.

Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu

W pierwszym czytaniu Rada zdecydowanie zmieniła kluczowe elementy projektu rozporządzenia. Kilka ważnych postanowień, które poskutkowałyby znacznym obniżeniem poziomu ochrony pasażerów, zawartych zarówno we wniosku Komisji, jak i stanowisku PE w pierwszym czytaniu, zostało złagodzonych bądź całkowicie usuniętych. W rezultacie Rada nie uwzględniła ogromnej większości poprawek PE. Poniżej przedstawiono najważniejsze zmiany wprowadzone przez Radę:

- zakres: Rada w swoim stanowisku umożliwia państwom członkowskim wyłączenie z zakresu stosowania rozporządzenia regularnych usług transportu miejskiego, podmiejskiego i regionalnego włącznie z usługami transgranicznymi o takim charakterze. Wniosek Komisji zawierał możliwość wyłączenia takich usług, lecz jedynie w przypadku, gdy podlegają one zamówieniom publicznym na usługi zapewniającym pasażerom porównywalny poziom praw, podczas gdy stanowisko Parlamentu pozwoliłoby jedynie na wyłączenie usług miejskich i podmiejskich. Ponadto przez okres do 15 lat państwa członkowskie mogą objąć wyłączeniem regularne usługi krajowe, jak również usługi międzynarodowe, jeżeli ich znacząca część jest świadczona poza granicami UE (na czas nieokreślony). Stanowi to znaczne ograniczenie zakresu stosowania rozporządzenia.

- odpowiedzialność prawna: wniosek Komisji i stanowisko PE w pierwszym czytaniu zawierały rozdział ze szczegółowymi przepisami dotyczącymi obowiązków przewoźników w odniesieniu do odszkodowań i pomocy w razie wypadku. W swoim stanowisku Rada zastąpiła ten wniosek poprzez odniesienie do obowiązującego prawa krajowego oraz zobowiązanie państwa członkowskiego do zapewnienia, że maksymalne odszkodowanie w ramach prawa krajowego nie przekroczy 220 000 EUR na pasażera i 500 EUR na sztukę bagażu w usługach transportu miejskiego, podmiejskiego i regionalnego (1 200 EUR w odniesieniu do wszystkich innych usług przewozowych). W swoim stanowisku Rada zastąpiła również obowiązek wypłacenia zaliczki obowiązkiem przewoźników do udzielenia pomocy, aby sprostać natychmiastowym praktycznym potrzebom pasażerów w wyniku wypadku.

- prawa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej: w tym obszarze Rada zintegrowała pewne poprawki PE z pierwszego czytania, takie jak poprawki 26 i 27 dotyczące konstrukcji pojazdów i infrastruktury, poprawkę 29 dotyczącą osób towarzyszących, poprawki 31 i 32 w sprawie zasad dostępu, jak również poprawkę 36 dotyczącą informowania o wyznaczonych terminalach. Jednak tekst Rady nie bierze pod uwagę pozostałych poprawek i, dodatkowo, zmienia fragmenty pierwotnego wniosku w sposób, który osłabiłby prawa osób niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi. Co najważniejsze, wprowadza on artykuł, który pozwoliłby państwom członkowskim na wyłączenie wszystkich usług krajowych z zakresu stosowania wszystkich przepisów dotyczących osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej

sprawności ruchowej.

- zwrot kosztów i rekompensata za opóźnienia i odwołane kursy: tekst Rady osłabia także prawa pasażerów w przypadku odwołania kursu i opóźnień, na przykład poprzez usunięcie przepisów zobowiązujących do wypłaty rekompensat, do zapewnienia nieodpłatnego zakwaterowania i transportu do miejsca, z którego może być kontynuowana podróż. Ponadto usunięto artykuł zawierający dodatkowe środki sprzyjające pasażerom.

- dalsze kwestie: w kilku częściach tekstu Rada zmieniła sformułowanie Parlamentu zgodnie z którym informacje musiałyby być dostarczane w przystępnych formatach dodając zwroty „o ile to wykonalne" i „na żądanie". Ponadto zmieniła ona przepisy dotyczące mechanizmu rozpatrywania skarg i nie uwzględniła poprawki PE zobowiązującej przewoźników do publikowania sprawozdań na temat sposobu rozpatrywania przez nich skarg. Rada przejęła natomiast poprawkę 69 odraczającą datę wejścia w życie rozporządzenia.

Ocena i zalecenia sprawozdawcy do drugiego czytania

Sprawozdawca podziela głębokie przekonania Komisji w odniesieniu do zasadniczych zmian wprowadzonych przez Radę. Ograniczenia zakresu poskutkowałyby wyłączeniem większości usług autobusowych i autokarowych z zakresu stosowania postanowień rozporządzenia. Ponadto tekst Rady przewoduje dla usług pozostających w zakresie rozporządzenia możliwość tymczasowych wyłączeń na okres nieprzekraczający 15 lat dla usług krajowych, a także na czas nieokreślony dla pewnych usług międzynarodowych. Co więcej, usługi krajowe mogłyby zostać wyłączone z zakresu wszystkich przepisów określających prawa osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. W rezultacie sprawozdawca uważa, że w przypadku przyjęcia tekstu Rady, obecny stan rzeczy nie wymagałby żadnych zasadniczych zmian.

Pomimo wyżej wymienionych ograniczeń zakresu, Rada złagodziła także lub usunęła pewną liczbę kluczowych postanowień zawartych we wniosku Komisji i nie wzięła pod uwagę większości poprawek PE. Postanowienia, o których tu mowa, to między innymi te dotyczące odpowiedzialności w przypadku śmierci lub poniesionych obrażeń, odpowiedzialności za zgubiony lub uszkodzony bagaż, rekompensat i pomocy w przypadku opóźnień i odwołanych kursów, a także praw osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Sprawozdawca świadom jest potrzeby zachowania ekonomicznej rentowności operatorów i wzięcia pod uwagę specyfiki przemysłu autobusowego i autokarowego, na który w dużej mierze składają się mali i średni operatorzy. Jednocześnie jednak nowe rozporządzenie musi zapewnić rozsądny poziom ochrony pasażerów, porównywalny z tym, który istnieje obecnie w przypadku innych środków transportu. Dlatego też sprawozdawca proponuje poprawki, które przywróciłyby przedmiotowy zakres i większość istotnych wymogów zawartych w stanowisku Parlamentu z pierwszego czytania.

Na tej podstawie sprawozdawca przeprowadzi negocjacje z Radą. Uważa on podwyższenie poprzeczki przez Radę, zwłaszcza w odniesieniu do zakresu postanowień i przepisów dotyczących osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, za

podstawowy warunek wstępny pomyślnego rozwiązania.

PROCEDURA

Tytuł	Prawa pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym
Odsyłacze	05218/3/2010 – C7-0077/2010 – 2008/0237(COD)
Data pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim - Numer P	23.4.2009 T6-0281/2009
Wniosek Komisji	COM(2008)0817 - C6-0469/2008
Data ogłoszenia na posiedzeniu wpłynięcia wspólnego stanowiska	25.3.2010
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 25.3.2010
Sprawozdawca(y) Data powołania	Antonio Cancian 11.12.2008
Poprzedni sprawozdawca(y)	Gabriele Albertini
Rozpatrzenie w komisji	3.5.2010 31.5.2010
Data przyjęcia	1.6.2010
Wynik głosowania końcowego	+: 36 –: 0 0: 4
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Ţicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Jean-Paul Besset, Spyros Danellis, Anne E. Jensen, Gilles Pargneaux, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Birgit Sippel