

30.6.2010

A7-0174/ 001-051

## TARKISTUKSET 001-051

esittäjä(t): Liikenne- ja matkailuvaliokunta

### Suositus toiseen käsittelyyn

**Antonio Cancian**

Linja-autoliikenteen matkustajien oikeudet

**A7-0174/2010**

Neuvoston kanta (05218/3/2010 – C7-0077/2010 – 2008/0237(COD))

---

## Tarkistus 1

### Neuvoston kanta – muutossäädös Johdanto-osan 5 kappale

#### *Neuvoston kanta*

(5) Kun otetaan huomioon säännöllisen kaupunki-, **esikaupunki-** ja alueellisen liikenteen erityisominaisuudet, jäsenvaltioille olisi myönnettävä oikeus jättää nämä liikennetyypit **suurelta osin** tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Säännöllisen kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen tunnistamiseksi jäsenvaltioiden olisi otettava huomioon perusteet, kuten välimatka, vuorotiheys, aikataulun mukaisten pysähdysten lukumäärä, käytettävien linja-autojen tyyppi, matkalippujärjestelmät, matkustajamäärien vaihtelu ruuhka-aikojen ja muiden aikojen välillä, linja-autojen tunnuksset ja aikataulut.

#### *Tarkistus*

(5) Kun otetaan huomioon säännöllisen kaupunki- **ja esikaupunkiliikenteen sekä sellaisen** alueellisen liikenteen, **joka on osa kaupunki- tai esikaupunkiliikenteeseen yhdistettyä liikennettä**, erityisominaisuudet, jäsenvaltioille olisi myönnettävä oikeus jättää nämä liikennetyypit **osittain** tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Säännöllisen kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen tunnistamiseksi jäsenvaltioiden olisi otettava huomioon perusteet, kuten **hallinnolliset rajat, maantieteellinen sijainti**, välimatka, vuorotiheys, aikataulun mukaisten pysähdysten lukumäärä, käytettävien linja-autojen tyyppi, matkalippujärjestelmät, matkustajamäärien vaihtelu ruuhka-aikojen ja muiden aikojen välillä, linja-  
autojen tunnuksset ja aikataulut.

## Perustelu

*Ei tule sallia alueellisten palvelujen jättämistä asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä on johdonmukaista parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan kanssa, mutta ei kuitenkaan yhtä pitkälle menevää, koska enää ei vaadittaisi vapauttamisen ehtona, että alueellisten palvelujen olisi kuuluttava sellaisten julkisen palvelujen hankintasopimusten piiriin, joissa varmistetaan matkustajien oikeuksien vastaava taso. Kaupunki- ja esikaupunkiliikenteen määrittelyssä jäsenvaltioiden on voitava ottaa huomioon koko maan ja paikalliset olosuhteet.*

### Tarkistus 2

#### Neuvoston kanta – muutossäädös

#### Johdanto-osan 6 kappale

##### *Neuvoston kanta*

***(6) Matkustajilla ja vähintään henkilöillä, joita kyseinen matkustaja oli tai olisi ollut lain nojalla velvollinen elättämään, olisi oltava riittävä suojia linja-auton käyttöön liittyvien onnettomuuksien varalta, ottaen huomioon moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 16 päivänä syyskuuta 2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/103/EY.***

##### *Tarkistus*

***(6) Matkustajilla olisi kuolemaan tai henkilövahinkoihin johtavissa onnettomuustapauksissa oltava samanlainen oikeus korvaukseen kuin muissa liikennemuodoissa.***

## Perustelu

*Neuvoston kanta vesittää merkittävästi korvausvastuuta koskevia säännöksiä sekä komission alkuperäiseen ehdotukseen että parlamentin ensimmäisen käsittelyn kantaan nähden. Tarkistuksella pyritään palauttamaan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kanta.*

### Tarkistus 3

#### Neuvoston kanta – muutossäädös

#### Johdanto-osan 7 kappale

##### *Neuvoston kanta*

***(7) Kun valitaan linja-auton käyttöön liittyvästä onnettomuudesta aiheutuvan kuoleman, henkilövahingon tai matkatavaroiden katoamisen tai vahingoittumisen vuoksi suoritettavaan korvaukseen sovellettavaa kansallista***

##### *Tarkistus*

***(7) Liikenteenharjoittajilla olisi oltava muita liikennemuotoja vastaava korvausvastuu matkustajien matkatavaroiden katoamisesta tai vahingoittumisesta.***

*lainsäädäntöä, olisi otettava huomioon sopimukseen perustumattomiin velvoitteisiin sovellettavasta laista (Rooma II) 11 päivänä heinäkuuta 2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 864/2007 ja sopimusvelvoitteisiin sovellettavasta laista (Rooma I) 17 päivänä kesäkuuta 2008 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 593/2008.*

#### *Perustelu*

*Tarkistuksella palautetaan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kanta esittämällä uudelleen 7 artiklaan sisältyvää vahingonkorvauksia koskevaa säännöstä.*

#### **Tarkistus 4**

##### **Neuvoston kanta – muutossäädös Johdanto-osan 8 kappale**

###### *Neuvoston kanta*

(8) Kun kyseessä on linja-auton käyttöön liittyvästä onnettomuudesta aiheutuva kuolema, henkilövahinko tai matkatavaroiden katoaminen tai vahingoittuminen, matkustajilla olisi sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaisesti annettavan korvauksen lisäksi oltava oikeus saada apua onnettomuudesta johtuviin välittömiin käytännön tarpeisiinsa. Tällaiseen apuun **voisi kuulua** ensiapu, majoitus, ruoka, vaatteita **ja** kuljetus.

###### *Tarkistus*

(8) Kun kyseessä on linja-auton käyttöön liittyvästä onnettomuudesta aiheutuva kuolema, henkilövahinko tai matkatavaroiden katoaminen tai vahingoittuminen, matkustajilla olisi sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaisesti annettavan korvauksen lisäksi oltava oikeus saada apua onnettomuudesta johtuviin välittömiin käytännön **ja taloudellisiin** tarpeisiinsa. Tällaiseen apuun **olisi kuuluttava tarvittaessa** ensiapu, majoitus, ruoka, vaatteita, kuljetus **ja hautauskustannukset. Jos kyseessä on kuolema tai henkilövahinko, liikenteenharjoittajan on lisäksi suoritettava ennakkomaksuja, jotka kattavat välittömät taloudelliset tarpeet ja jotka ovat oikeassa suhteessa kärsittyyn vahinkoon, edellyttäen että on olemassa alustavaa näyttöä siitä, että onnettomuus on liikenteenharjoittajan aiheuttama.**

#### *Perustelu*

*Tarkistuksella pyritään palauttamaan parlamentin ensimmäisen käsittelyssä ilmaisema kanta avunannosta ja ennakkomaksuista.*

## Tarkistus 5

### Neuvoston kanta – muutossäädös Johdanto-osan 11 kappale

*Neuvoston kanta*

(11) Terminaalien pitäjien olisi uusia terminaaleja koskevista suunnitelmista päättäessään ja osana laajoja kunnostustöitä otettava **mahdollisuuksien mukaan** huomioon vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeet. Terminaalien pitäjien olisi joka tapauksessa nimettävä paikat, joissa tällaiset henkilöt voivat ilmoittaa saapumisestaan terminaaliin ja avuntarpeestaan.

*Tarkistus*

(11) Terminaalien pitäjien olisi uusia terminaaleja koskevista suunnitelmista päättäessään ja osana laajoja kunnostustöitä otettava **poikkeuksetta ja ennen kaikkea** huomioon vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeet **kaikkien käyttäjien tarpeiden huomioon ottamisen periaatteen ("Design for All") mukaisesti**. Terminaalien pitäjien olisi joka tapauksessa nimettävä paikat, joissa tällaiset henkilöt voivat ilmoittaa saapumisestaan terminaaliin ja avuntarpeestaan.

## Tarkistus 6

### Neuvoston kanta – muutossäädös Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

**(11 a) Liikenteenharjoittajien olisi vastaavasti otettava nämä tarpeet huomioon uusia ja äskettäin kunnostettuja ajoneuvoja koskevista suunnitelmista päättäessään.**

*Perustelu*

*Tarkistuksella palautetaan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä esittämä johdanto-osan kappale.*

## Tarkistus 7

### Neuvoston kanta – muutossäädös Johdanto-osan 11 b kappale (uusi)

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

***(11 b) Jäsenvaltioiden olisi parannettava nykyistä infrastruktuuria, jos parantaminen on tarpeen, jotta liikenteenharjoittajat voivat taata vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille esteettömän pääsyn sekä antaa heille asianmukaista apua.***

*Perustelu*

*Tarkistuksella palautetaan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä esittämä johdanto-osan kappale.*

## Tarkistus 8

### Neuvoston kanta – muutossäädös Johdanto-osan 13 kappale

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

***(13) Vammaisia tai liikuntarajoitteisia henkilöitä edustavia järjestöjä olisi kuultava tai ne olisi otettava mukaan vammaisuuteen liittyvän koulutuksen järjestämiseen mahdollisuuksien mukaan.***

***(13) Vammaisia tai liikuntarajoitteisia henkilöitä edustavia järjestöjä olisi kuultava tai ne olisi otettava mukaan vammaisuuteen liittyvän koulutuksen sisällön valmisteluun.***

*Perustelu*

*Jotta vammaisuuteen liittyvä koulutus voidaan suunnitella vastaamaan vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeita, asianomaisten järjestöjen olisi osallistuttava koulutuksen sisällön suunnitteluun.*

## Tarkistus 9

### Neuvoston kanta – muutossäädös Johdanto-osan 14 kappale

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

***(14) Linja-automatkustajien oikeuksiin olisi kuuluttava palvelua koskevien tietojen saanti ennen matkaa ja matkan aikana.***

***(14) Linja-automatkustajien oikeuksiin olisi kuuluttava palvelua koskevien tietojen saanti ennen matkaa ja matkan aikana.***

Kaikki olennaiset linja-automatkustajille annettavat tiedot olisi annettava myös vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille soveltuvassa vaihtoehtoisessa muodossa.

Kaikki olennaiset linja-automatkustajille annettavat tiedot olisi annettava myös vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille soveltuvassa vaihtoehtoisessa muodossa, **suurikokoinen teksti, selkokieli, sokeainkirjoitus, mukautuvaa teknologiaa hyödyntävä sähköinen viestintä sekä ääninauhat mukaan luettuina.**

#### *Perustelu*

*Tarkistuksella palautetaan osittain EP ensimmäisen käsittelyn teksti vaihtoehtoisista muodoista.*

### **Tarkistus 10**

#### **Neuvoston kanta – muutossäädös Johdanto-osan 16 kappale**

##### *Neuvoston kanta*

(16) Matkan peruuntumisesta tai **pitkäaikaisesta** viivästyisestä matkustajille aiheutuvia haittoja olisi vähennettävä. Tätä varten terminaaleista lähtevistä matkustajista olisi huolehdittava asianmukaisesti ja heille olisi annettava riittävästi tietoa. Matkustajien olisi myös voitava peruuttaa matkansa ja saada palautus lipun hinnasta tai jatkaa matkaansa tai saada matkansa uudelleenreititettyksi tyydyttävissä ehdoissa.

##### *Tarkistus*

(16) Matkan peruuntumisesta tai **merkittävästä** viivästyisestä matkustajille aiheutuvia haittoja olisi vähennettävä. Tätä varten terminaaleista lähtevistä matkustajista olisi huolehdittava asianmukaisesti ja heille olisi annettava riittävästi tietoa **siten, että se on käyttökelpoista kaikille**. Matkustajien olisi myös voitava peruuttaa matkansa ja saada palautus lipun hinnasta tai jatkaa matkaansa tai saada matkansa uudelleenreititettyksi tyydyttävissä ehdoissa. **Jos liikenteenharjoittaja ei pysty antamaan matkustajille tarvittavaa apua, matkustajilla olisi oltava oikeus rahalliseen korvaukseen.**

#### *Perustelu*

*Tarkistuksella palautetaan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kanta. Se liittyy johdanto-osan 19 kappaletta koskevaan tarkistukseen.*

## Tarkistus 11

### Neuvoston kanta – muutossäädös Johdanto-osan 17 kappale

#### *Neuvoston kanta*

17) Liikenteenharjoittajien olisi ammatillisten yhdistystensä kautta tehtävä yhteistyötä vahvistaakseen kansalliset tai eurooppalaiset järjestelyt sidosryhmien, ammatillisten yhdistysten ja asiakkaita, matkustajia ja vammaisia edustavien järjestöjen myötävaikutuksella, tarkoituksena parantaa matkustajista huolehtimista etenkin matkan peruuntumisen ja pitkäaikaisten viivästysten yhteydessä.

#### *Tarkistus*

(17) Liikenteenharjoittajien olisi ammatillisten yhdistystensä kautta tehtävä yhteistyötä vahvistaakseen **alueelliset**, kansalliset tai eurooppalaiset järjestelyt sidosryhmien, ammatillisten yhdistysten ja asiakkaita, matkustajia ja vammaisia edustavien järjestöjen myötävaikutuksella, tarkoituksena parantaa **tiedottamista ja** matkustajista huolehtimista etenkin matkan peruuntumisen ja pitkäaikaisten viivästysten yhteydessä.

#### *Perustelu*

*Tekstiin olisi sisällytettävä alueellinen yhteistyö, jotta se vastaa paremmin jäsenvaltioiden ja sidosryhmien järjestöjen rakenteita. Lisäksi oikeus tiedonsaantiin on merkittävä matkustajien oikeus, jota ei voida jättää pois tekstistä.*

## Tarkistus 12

### Neuvoston kanta – muutossäädös Johdanto-osan 26 a kappale (uusi)

#### *Neuvoston kanta*

#### *Tarkistus*

**(26 a) Jäsenvaltioiden olisi edistettävä julkisen liikenteen käyttöä ja otettava käyttöön eri liikennemuotojen yhteisiä yhteentoimivia tietojärjestelmiä, joiden avulla saadaan aikataulu- ja hintatietoja multimodaalisten lippujen kirjoittamisen yhteydessä, jotta eri liikennemuotojen käyttö ja niiden yhteentoimivuus voidaan optimoida. Mainittujen palvelujen on oltava vammaisten henkilöiden käytettävissä.**

#### *Perustelu*

*Tämän uuden johdanto-osan kappaleen tarkoituksena on edistää eri liikennemuotojen lippujen hinnoittelun ja kirjoittamisen yhtenäistämistä matkustajien hyödyksi.*

## Tarkistus 13

### Neuvoston kanta – muutossäädös

#### 2 artikla – 2 kohta

##### *Neuvoston kanta*

2. Lisäksi tätä asetusta sovelletaan satunnaisliikennettä käyttäviin matkustajiin, jos matkustaja on alun perin noussut ajoneuvoon tai poistunut lopullisesti ajoneuvosta jonkin jäsenvaltion alueella sijaitsevassa paikassa, lukuun ottamatta **III–VI** lukua.

##### *Tarkistus*

2. Lisäksi tätä asetusta sovelletaan satunnaisliikennettä käyttäviin matkustajiin, jos matkustaja on alun perin noussut ajoneuvoon tai poistunut lopullisesti ajoneuvosta jonkin jäsenvaltion alueella sijaitsevassa paikassa, lukuun **ottamatta III luvun 9–16 ja 18 artiklaa sekä IV–VI** lukua.

##### *Perustelu*

*Asetuksen 17 artiklassa säädetään pyörätuolien ja muiden liikkumisen apuvälineiden korvaamiseen liittyvistä asioista. Näitä säännöksiä pitäisi soveltaa satunnaisiin palveluihin samalla tavalla kuin muita korvaussäännöksiä (II luvussa tarkoitettulla tavalla).*

## Tarkistus 14

### Neuvoston kanta – muutossäädös

#### 2 artikla – 4 kohta

##### *Neuvoston kanta*

4. Jäsenvaltiot voivat jättää säännöllisen kaupunki-, **esikaupunki- ja** alueellisen liikenteen, mukaan lukien sentyyppisen rajatylittävän liikenteen, tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, lukuun ottamatta 4 artiklan 2 kohtaa, **10 artiklaa ja 11 artiklan 1 kohtaa.**

##### *Tarkistus*

4. Jäsenvaltiot voivat jättää säännöllisen kaupunki- **ja esikaupunkiliikenteen sekä säännöllisen** alueellisen liikenteen, **jos se on osa kaupunki- tai esikaupunkiliikenteeseen yhdistettyä liikennettä**, mukaan lukien sentyyppisen rajatylittävän liikenteen, tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, lukuun ottamatta 4 artiklan 2 kohtaa, **7, 8 ja 9 artiklaa, 10 artiklan 1 kohtaa, 11 artiklan 1 kohtaa, 13 artiklan 1 kohtaa, 16 artiklaa, 17 artiklan 1 ja 2 kohtaa sekä 20, 23, 25, 26 ja 27 artiklaa.**

##### *Perustelu*

*Ei tule sallia alueellisten palvelujen jättämistä asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä on johdonmukaista parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan kanssa, mutta ei kuitenkaan yhtä pitkälle menevää, koska enää ei vaadittaisi vapauttamisen ehtona, että alueellisten palvelujen olisi kuuluttava sellaisten julkisen palvelujen hankintasopimusten piiriin, joissa varmistetaan*



*matkustajien oikeuksien vastaava taso. Lisäksi artiklassa tarkoitettuja säännöksiä olisi myös sovellettava kaupunki- ja esikaupunkiliikenteeseen.*

## **Tarkistus 15**

### **Neuvoston kanta – muutossäädös 2 artikla – 5 kohta**

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

**5. Jäsenvaltio voi avoimuutta ja syrjimättömyyttä noudattaen vapauttaa säännöllisen kotimaanliikenteen tämän asetuksen soveltamisesta, lukuun ottamatta kuitenkin 4 artiklan 2 kohtaa, 9 artiklaa ja 10 artiklan 1 kohtaa. Tällainen vapautus voidaan myöntää enintään viiden vuoden ajaksi ja se voidaan uusida kaksi kertaa.**

**Poistetaan.**

*Perustelu*

*Tämä kohta antaisi mahdollisuuden vapauttaa kotimaan liikenne asetuksen soveltamisesta jopa viideksitoista vuodeksi. Siksi sitä ei voida hyväksyä.*

## **Tarkistus 16**

### **Neuvoston kanta – muutossäädös 2 artikla – 6 kohta**

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

**6. Jäsenvaltio voi avoimuutta ja syrjimättömyyttä noudattaen vapauttaa jonkin tietyn säännöllisen liikenteen tämän asetuksen säännösten soveltamisesta enintään viiden vuoden ajaksi sen vuoksi, että merkittävä osa kyseisestä säännöllisestä liikenteestä, mukaan lukien vähintään yksi aikataulun mukainen asemalla pysähtyminen, tapahtuu unionin ulkopuolella. Tällainen vapautus voidaan uusida.**

**Poistetaan.**

*Perustelu*

*Tämä kohta antaisi mahdollisuuden vapauttaa asetuksen soveltamisesta määräämättömäksi ajaksi ("voidaan uusida") palvelut, joihin sisältyy vähintään yksi aikataulun mukainen asemalla*

*pysähtyminen unionin ulkopuolella. Siksi kohtaa ei voida hyväksyä.*

## Tarkistus 17

### Neuvoston kanta – muutossäädös 2 artikla – 7 kohta

#### *Neuvoston kanta*

7. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle eri liikennetyypeille **4, 5 ja 6 kohdan** nojalla myönnettyistä vapautuksista. Komissio toteuttaa asianmukaiset toimet, jos myönnettyä vapautusta ei pidetä tämän artiklan säännösten mukaisena. Komissio antaa ... mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen **4, 5 ja 6 kohdan** mukaisesti myönnettyistä vapautuksista.

#### *Tarkistus*

7. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle eri liikennetyypeille **4 kohdan** nojalla myönnettyistä vapautuksista **kolmen kuukauden kuluessa asetuksen soveltamispäivästä**. Komissio toteuttaa asianmukaiset toimet, jos myönnettyä vapautusta ei pidetä tämän artiklan säännösten mukaisena. Komissio antaa ... mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen **4 kohdan** mukaisesti myönnettyistä vapautuksista.

#### *Perustelu*

*On tärkeää, että komissiolle ilmoitetaan vapautuksista ennen asetuksen soveltamispäivää.*

## Tarkistus 18

### Neuvoston kanta – muutossäädös 2 artikla – 8 kohta

#### *Neuvoston kanta*

8. Minkään tässä asetuksessa ei pidä tulkita **muodostavan teknisiä vaatimuksia, joilla liikenteenharjoittajia tai terminaalin pitäjää velvoitettaisiin muuttamaan tai korvaamaan** linja-autoja tai infrastruktuuria tai linja-autopysäkeillä ja terminaaleissa olevia varusteita.

#### *Tarkistus*

8. Minkään tässä asetuksessa ei pidä tulkita **olevan ristiriidassa voimassa olevan lainsäädännön kanssa, jossa säädetään** linja-autoja tai infrastruktuuria tai linja-autopysäkeillä ja terminaaleissa olevia varusteita **koskevista teknisistä vaatimuksista**.

#### *Perustelu*

*Asetuksessa ei pyritä lisäämään liikenteenharjoittajien velvoitteita ajoneuvojen ja infrastruktuurin esteettömyyden parantamiseksi vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeiden mukaisesti. EU:n tämän alan voimassa olevaa lainsäädäntöä ei kuitenkaan voida jättää huomiotta, varsinkaan direktiiviä 2001/85/EY.*

## Tarkistus 19

### Neuvoston kanta – muutossäädös 2 artikla – 8 kohta

#### *Neuvoston kanta*

8. Minkään tässä asetuksessa ei pidä tulkita muodostavan teknisiä vaatimuksia, joilla liikenteenharjoittajia tai terminaalin pitäjiä velvoitettaisiin muuttamaan tai korvaamaan linja-autoja tai infrastruktuuria *tai* linja-autopysäkeillä ja terminaaleissa *olevia varusteita*.

#### *Tarkistus*

8. Minkään tässä asetuksessa ei pidä tulkita olevan teknisiä vaatimuksia, joilla liikenteenharjoittajia tai terminaalin pitäjiä velvoitettaisiin muuttamaan tai korvaamaan linja-autoja tai infrastruktuuria linja-autopysäkeillä ja terminaaleissa.

## Tarkistus 20

### Neuvoston kanta – muutossäädös 3 artikla – g alakohta

#### *Neuvoston kanta*

g) 'liikenteenharjoittajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka ei ole matkanjärjestäjä eikä lipunmyyjä ja joka tarjoaa säännöllisen liikenteen tai satunnaisliikenteen palveluja suurelle yleisölle;

#### *Tarkistus*

g) 'liikenteenharjoittajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka ei ole matkanjärjestäjä, *matkatoimisto* eikä lipunmyyjä ja joka tarjoaa säännöllisen liikenteen tai satunnaisliikenteen palveluja suurelle yleisölle;

#### *Perustelu*

*Matkatoimistoa ei pidä sisällyttää liikenteenharjoittajan määritelmään.*

## Tarkistus 21

### Neuvoston kanta – muutossäädös 3 artikla – k alakohta

#### *Neuvoston kanta*

k) 'matkanjärjestäjällä' direktiivin 90/314/ETY 2 artiklan *2 ja 3 kohdassa* tarkoitettua matkanjärjestäjää *tai vähittäismyyjää*, joka ei ole liikenteenharjoittaja;

#### *Tarkistus*

k) 'matkanjärjestäjällä' direktiivin 90/314/ETY 2 artiklan *2 kohdassa* tarkoitettua matkanjärjestäjää, joka ei ole liikenteenharjoittaja;

Viittaus 2 artiklan 3 kohtaan tarkoittaa, että vähittäismyyjät sisältyvät "matkanjärjestäjän määritelmään. Vähittäismyyjät sisältyvät kuitenkin jo muihin määritelmiin, joita ovat "matkatoimistot" ja "lipunmyyjät". Vastuunjaon selventämiseksi viittaus pakettimatkadirektiivin 2 artiklan 3 kohtaan olisi näin ollen poistettava.

## Tarkistus 22

### Neuvoston kanta – muutossäädös 7 artikla

#### Neuvoston kanta

#### **Matkustajien kuolema tai henkilövahinko sekä matkatavaroiden katoaminen tai vahingoittuminen**

**1. Matkustajat ovat sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaisesti oikeutettuja korvaukseen linja-auton käyttöön liittyvien onnettomuuksien aiheuttamasta kuolemasta tai henkilövahingosta sekä matkatavaroiden katoamisesta tai vahingoittumisesta. Kuolemantapauksissa tämä oikeus koskee vähintään niitä henkilöitä, joita kuollut matkustaja oli tai olisi ollut lain nojalla velvollinen elättämään.**

**2. Korvausmäärä lasketaan sovellettavan kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Kuolemantapauksesta, henkilövahingosta taikka matkatavaran katoamisesta tai vahingoittumisesta suoritettavalle korvaukselle kansallisessa lainsäädännössä mahdollisesti vahvistettu enimmäisraja ei saa missään tapauksessa olla vähemmän kuin**

**a) euroa matkustajaa kohden;**

**b) säännöllisessä tai satunnaisessa kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisessa liikenteessä 500 euroa kolia kohden ja kaikessa muussa säännöllisessä tai satunnaisessa liikenteessä 1 200 euroa kolia kohden. Kun pyörätuoli tai muu liikkumisen apuväline tai -laite vahingoittuu, korvauksen määrän on aina oltava yhtä suuri kuin kadonneen tai vahingoittuneen välineen korvaamisesta**

#### Tarkistus

#### **Vastuu matkustajien kuolemasta tai loukkaantumisesta**

**1. Tämän luvun mukaisesti liikenteenharjoittajat ovat vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut matkustajan kuolemasta tai henkilövahingosta linja-autoliikennepalvelujen toiminnan aiheuttaman onnettomuuden seurauksena matkustajan ollessa ajoneuvossa, noustessa siihen tai siitä poistuessa.**

**2. Liikenteenharjoittajien sopimussuhteen ulkopuolista vahingonkorvausvastuuta eivät koske mitkään lainsäädännössä, yleissopimuksessa tai sopimusperusteisesti määritellyt rahasummaa koskevat rajat.**

**3. Liikenteenharjoittaja ei voi vapautua korvausvastuusta tai rajoittaa sitä niiden korvausvaatimusten osalta, joiden määrä on enintään 220 000 euroa matkustajaa kohti, osoittamalla noudattaneensa vaadittua huolellisuutta 4 kohdan a alakohdan mukaisesti, paitsi jos korvausvaatimuksen kokonaissumma ylittää summan, jolle vaaditaan moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän**

*tai korjaamisesta aiheutuvat kustannukset.*

*vastuun varalta otettavaa vakuutusta koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 30 päivänä joulukuuta 1983 annetun toisen neuvoston direktiivin 84/5/ETY mukaisesti pakollista vakuutusta sen jäsenvaltion lainsäädännössä, jossa linja-auto tavallisesti on. Tällaisessa tilanteessa korvausvastuu rajoittuu kyseiseen summaan.*

*4. Liikenteenharjoittaja ei ole vastuussa 1 kohdan mukaisesti:*

*a) jos onnettomuus on aiheutunut linja-autoliikennepalvelujen toimintaan liittymättömästä seikasta tai seikasta, jota liikenteenharjoittaja ei ole voinut välttää tai jonka seurauksia se ei ole voinut estää, vaikka se on noudattanut tapauksen luonteen edellyttämää huolellisuutta;*

*b) siltä osin kun onnettomuus on aiheutunut matkustajan omasta virheestä tai huolimattomuudesta.*

*Tämä asetus ei:*

*a) merkitse, että linja-autoyrittys olisi ainoa korvausvastuussa oleva osapuoli, tai*

*b) rajoita liikenteenharjoittajan oikeutta hakea korvausta miltä tahansa kolmannelta osapuolelta jäsenvaltion sovellettavan lainsäädännön mukaisesti.*

#### *Perustelu*

*Neuvoston kanta vesittää merkittävästi korvausvastuuta koskevia säännöksiä sekä komission alkuperäiseen ehdotukseen että parlamentin ensimmäisen käsittelyn kantaan nähden. Tarkistuksella pyritään palauttamaan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kanta.*

## Tarkistus 23

### Neuvoston kanta – muutossäädös 7 a artikla (uusi)

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

#### *7 a artikla*

##### *Vahingonkorvaukset*

**1. Jos matkustaja on saanut surmansa, 7 artiklassa säädettyyn vastuuseen liittyvä vahingonkorvaus käsittää:**

**a) matkustajan kuolemasta aiheutuvat välttämättömät kustannukset, erityisesti ruumiin kuljetuskustannukset ja hautauskustannukset;**

**b) ellei kuolema ole seurannut välittömästi, 2 kohdassa määrätyt korvaukset.**

**2. Jos matkustaja on loukkaantunut tai hänelle on aiheutunut muuta fyysistä tai henkistä vahinkoa, vahingonkorvaus käsittää:**

**a) korvauksen välttämättömistä kuluista, erityisesti hoidosta ja kuljetuksesta;**

**b) korvauksen joko täydellisestä tai osittaisesta työkyvyttömyydestä tai tarpeiden lisääntymisestä aiheutuneesta taloudellisesta menetyksestä.**

**3. Jos matkustajan kuoleman johdosta henkilöt, joita matkustaja lain nojalla oli tai olisi ollut tulevaisuudessa velvollinen elättämään, menettävät toimeentulonsa, myös heidän menetyksensä on korvattava.**

#### *Perustelu*

*Neuvosto poisti tarkistuksen. Tarkistuksella palautetaan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kanta esittämällä uudelleen 7 artiklaan liittyvää vahingonkorvausta koskevaa säännöstä.*

## Tarkistus 24

### Neuvoston kanta – muutossäädös 8 artikla

#### *Neuvoston kanta*

Matkustajien välittömät käytännön tarpeet

Jos onnettomuus liittyy linja-auton käyttöön, liikenteenharjoittajan on annettava *kohtuulliseksi katsottavaa* apua onnettomuudesta *johtuviin* matkustajien *välittömiin käytännön tarpeisiin*. Avustaminen ei merkitse korvausvastuun tunnustamista.

#### *Tarkistus*

Matkustajien välittömät käytännön *ja taloudelliset* tarpeet

Jos onnettomuus liittyy linja-auton käyttöön, liikenteenharjoittajan on annettava apua onnettomuudesta *johtuvien* matkustajien *välittömien käytännön tarpeiden osalta*. Tällaiseen apuun on *kuuluttava tarvittaessa ensiapu, majoitus, ruoka, vaatteita, kuljetus ja hautauskustannukset*. Jos kyseessä on *kuolema tai henkilövahinko, liikenteenharjoittajan on lisäksi suoritettava ennakkomaksuja, jotka kattavat välittömät taloudelliset tarpeet ja jotka ovat oikeassa suhteessa kärsittyyn vahinkoon, edellyttäen että on olemassa alustavaa näyttöä siitä, että onnettomuus on liikenteenharjoittajan aiheuttama*. *Maksujen suorittaminen tai* avustaminen ei merkitse korvausvastuun tunnustamista.

#### *Perustelu*

*Alkuperäisessä ehdotuksessa ja myös parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannassa esitetään henkilövahingon tai kuolemantapauksen kyseessä ollessa ennakkomaksuja, joita ei ole tarkoitus palauttaa ja jotka määräytyvät uhrien välittömien taloudellisten tarpeiden mukaisesti. Lisäksi olisi täsmennettävä välttämätöntä käytännön apua lisäämällä asiaa koskevan johdanto-osan kappaleen teksti.*

## Tarkistus 25

### Neuvoston kanta – muutossäädös 8 a artikla (uusi)

#### *Neuvoston kanta*

#### *Tarkistus*

#### *8 a artikla*

*Vastuu kadonneista ja vahingoittuneista matkatavaroista*

*1. Liikenteenharjoittajat ovat vastuussa niiden vastuulle annettujen*

*matkatavaroiden katoamisesta tai vahingoittumisesta. Enimmäiskorvaus on 1 800 euroa matkustajaa kohden.*

*2. Linja-autoliikennepalvelujen käyttöön liittyvien onnettomuuksien yhteydessä liikenteenharjoittajat ovat vastuussa matkustajien päällä olleiden tai heidän mukanaan käsimatkatavaroina olleiden henkilökohtaisten tavaroiden katoamisesta tai vahingoittumisesta. Enimmäiskorvaus on 1 300 euroa matkustajaa kohden.*

*Liikenteenharjoittaja ei ole vastuussa edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista vahingoista:*

*a) jos onnettomuus on aiheutunut linja-autoliikennepalvelujen toimintaan liittymättömästä seikasta, jota liikenteenharjoittaja ei ole voinut välttää tai jonka seurauksia se ei ole voinut estää, vaikka se on noudattanut tapauksen luonteen edellyttämää huolellisuutta;*

*b) siltä osin kuin vahinko on aiheutunut matkustajan omasta virheestä tai huolimattomuudesta.*

#### *Perustelu*

*Neuvosto poisti tämän artiklan ja sisällytti asetukseen kadonneiden ja vahingoittuneiden matkatavaroiden korvaamista koskevat 7 artiklan säännökset, jotka huonontavat matkustajien suojelua. Siksi tarkistuksella palautetaan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kanta.*

#### **Tarkistus 26**

##### **Neuvoston kanta – muutossäädös**

##### **10 artikla – 2 kohta**

###### *Neuvoston kanta*

2. Siinä tapauksessa, että 1 kohdassa tarkoitettujen syiden vuoksi on kieltäydytty hyväksymästä varausta tai kirjoittamasta tai muutoin antamasta lippua, liikenteenharjoittajien, matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien on **toteutettava kohtuulliset toimenpiteet antaakseen** asianomaiselle henkilölle tiedot

###### *Tarkistus*

2. Siinä tapauksessa, että 1 kohdassa tarkoitettujen syiden vuoksi on kieltäydytty hyväksymästä varausta tai kirjoittamasta tai muutoin antamasta lippua, liikenteenharjoittajien, matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien on **annettava** asianomaiselle henkilölle tiedot hyväksyttävissä olevasta kyseisen



hyväksyttävissä olevasta kyseisen liikenteenharjoittajan suorittamasta vaihtoehtoisesta palvelusta.

liikenteenharjoittajan suorittamasta vaihtoehtoisesta palvelusta.

#### *Perustelu*

*Koska artiklassa viitataan saman liikenteenharjoittajan tarjoamiin vaihtoehtoisin palveluihin, tietojen on oltava helposti saatavilla ja vaivattomasti tarjottavissa.*

#### **Tarkistus 27**

##### **Neuvoston kanta – muutossäädös 10 artikla – 4 kohta**

###### *Neuvoston kanta*

4. Liikenteenharjoittaja, matkatoimisto tai matkanjärjestäjä **voi 1 kohdan a alakohdassa säädettyjen edellytysten täytyessä edellyttää, että vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden seurassa** matkustaa toinen henkilö, joka kykenee antamaan vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilön tarvitsemaa apua, **jos tämä on ehdottoman välttämätöntä**. Tällainen saattaja on kuljetettava ilmaiseksi ja, kun tämä on mahdollista, hänelle on annettava istumapaikka vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilön vierestä.

###### *Tarkistus*

4. **Jos** liikenteenharjoittaja, matkatoimisto tai matkanjärjestäjä **kieltäytyy hyväksymästä henkilön varausta tai kirjoittamasta tai muutoin antamasta hänelle lippua tai ottamasta häntä ajoneuvoon vammaisuuden tai liikuntarajoitteisuuden perusteella 1 kohdassa tarkoitetuin perustein tai jos kyseisen ajoneuvon henkilökuntaan kuuluu vain yksi henkilö, joka kuljettaa ajoneuvoa, eikä hän pysty antamaan vammaiselle tai liikuntarajoitteiselle henkilölle kaikkea liitteessä I b kuvattua apua, vammaisen tai liikuntaesteisen henkilö voi pyytää, että hänen seurassaan saa** matkustaa toinen henkilö, joka kykenee antamaan vammaisen tai liikuntaesteisen henkilön tarvitsemaa apua. Tällainen saattaja on kuljetettava ilmaiseksi ja, kun tämä on mahdollista, hänelle on annettava istumapaikka vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilön vierestä.

#### *Perustelu*

*Jos vammaista tai liikuntarajoitteista henkilöä ei oteta ajoneuvoon yksin hänen vammaisuutensa tai liikuntarajoitteensa vuoksi, hänellä tulisi olla oikeus matkustaa toisen henkilön seurassa. Sama pätee myös silloin, kun liikenteenharjoittaja ei voi antaa matkustajalle ajoneuvossa liitteen I b mukaista apua.*

## Tarkistus 28

### Neuvoston kanta – muutossäädös

#### 11 artikla – 2 kohta

##### *Neuvoston kanta*

2. Liikenteenharjoittajien ja terminaalin pitäjien on asetettava 1 kohdassa säädetyt esteettömyyttä koskevat ehdot yleisesti saataville *fyysisesti tai internetiin* samoilla kielillä kuin muut kaikille matkustajille yleensä annettavat tiedot.

##### *Tarkistus*

2. Liikenteenharjoittajien ja terminaalin pitäjien on asetettava 1 kohdassa säädetyt esteettömyyttä koskevat ehdot yleisesti saataville *käyttökelpoisessa muodossa ja* samoilla kielillä kuin muut kaikille matkustajille yleensä annettavat tiedot. *Näitä tietoja annettaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeisiin.*

##### *Perustelu*

*On tärkeää, että tiedot annetaan saavutettavassa muodossa ja että huomiota kiinnitetään erityisesti vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeisiin. Tarkistus perustuu parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymään tekstiin.*

## Tarkistus 29

### Neuvoston kanta – muutossäädös

#### 11 artikla – 2 a kohta (uusi)

##### *Neuvoston kanta*

##### *Tarkistus*

*2 a. Liikenteenharjoittajien on pyynnöstä viipymättä asetettava saataville ne kansainvälisissä, unionin tai kansallisissa säädöksissä vahvistetut turvallisuusvaatimukset, joihin palvelun esteettömyyttä ja syrjimättömyyttä koskevat säännöt perustuvat. Nämä vaatimukset on esitettävä saavutettavassa muodossa.*

##### *Perustelu*

*Tarkistuksella palautetaan neuvoston poistama kohta.*

## Tarkistus 30

### Neuvoston kanta – muutossäädös 13 artikla – 1 kohta

#### *Neuvoston kanta*

1. ***Ellei 11 artiklan 1 kohdassa säädetyistä esteettömyyttä koskevista ehdoista muuta johdu***, liikenteenharjoittajien ja terminaalin pitäjien on jäsenvaltioiden nimeämässä terminaaleissa annettava omien toimivaltuuksiensa rajoissa vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille liitteessä I olevassa a kohdassa ***eriteltyä apua maksutta***.

#### *Tarkistus*

1. Liikenteenharjoittajien ja terminaalin pitäjien on jäsenvaltioiden nimeämässä terminaaleissa annettava omien toimivaltuuksiensa rajoissa vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille ***apua maksutta vähintään*** liitteessä I olevassa a kohdassa ***määritellyssä laajuudessa***.

#### *Perustelu*

*Asetuksen liitteen mukaisen avunantovelvoitteen ei pitäisi riippua esteettömyysehdoista, jotka liikenteenharjoittajat ja terminaalin pitäjät itse määrittelevät.*

## Tarkistus 31

### Neuvoston kanta – muutossäädös 13 artikla – 2 kohta

#### *Neuvoston kanta*

2. ***Ellei 11 artiklan 1 kohdassa säädetyistä esteettömyyttä koskevista ehdoista muuta johdu***, liikenteenharjoittajien on annettava linja-autoissa vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille liitteessä I olevassa b kohdassa ***eriteltyä apua maksutta***.

#### *Tarkistus*

2. Liikenteenharjoittajien on annettava linja-autoissa vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille ***apua maksutta vähintään*** liitteessä I olevassa a kohdassa ***määritellyssä laajuudessa***.

#### *Perustelu*

*Asetuksen liitteen mukaisen avunantovelvoitteen ei pitäisi riippua esteettömyysehdoista, jotka liikenteenharjoittajat ja terminaalin pitäjät itse määrittelevät.*

## Tarkistus 32

### Neuvoston kanta – muutossäädös

#### 14 artikla – 1 kohta – a alakohta

##### *Neuvoston kanta*

a) kyseisen henkilön avuntarve ilmoitetaan liikenteenharjoittajille, terminaalin pitäjille, matkatoimistoille tai matkanjärjestäjille viimeistään **kaksi työpäivää** ennen kuin apua tarvitaan; ja

##### *Tarkistus*

a) kyseisen henkilön avuntarve ilmoitetaan liikenteenharjoittajille, terminaalin pitäjille, matkatoimistoille tai matkanjärjestäjille viimeistään **24 tuntia** ennen kuin apua tarvitaan; ja

##### *Perustelu*

*Tarkistuksella palautetaan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kanta.*

## Tarkistus 33

### Neuvoston kanta – muutossäädös

#### 14 artikla – 1 kohta – b alakohta – i alakohta

##### *Neuvoston kanta*

i) viimeistään liikenteenharjoittajan etukäteen ilmoittamana määräaikana, joka ei saa olla enemmän kuin 60 minuuttia ennen julkistettua lähtöaikaa; tai

##### *Tarkistus*

i) viimeistään liikenteenharjoittajan etukäteen ilmoittamana määräaikana, joka ei saa olla enemmän kuin 60 minuuttia ennen julkistettua lähtöaikaa, ***paitsi jos liikenteenharjoittajan ja matkustajan kesken sovitaan lyhyemmästä ajasta***; tai

##### *Perustelu*

*Tarkistuksella palautetaan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kanta.*

## Tarkistus 34

### Neuvoston kanta – muutossäädös

#### 17 artikla – 1 kohta

##### *Neuvoston kanta*

1. Liikenteenharjoittajat ja terminaalin pitäjät ovat vastuussa, jos ne ***avustaessaan*** ovat aiheuttaneet pyörätuolin tai muun liikkumisen apuvälineen tai -laitteen katoamisen tai vahingoittumisen. Katoamisen tai vahingoittumisen korvaa siitä vastuussa oleva liikenteenharjoittaja

##### *Tarkistus*

1. Liikenteenharjoittajat ja terminaalin pitäjät ovat vastuussa, jos ne ovat aiheuttaneet pyörätuolin tai muun liikkumisen apuvälineen tai -laitteen katoamisen tai vahingoittumisen. Katoamisen tai vahingoittumisen korvaa siitä vastuussa oleva liikenteenharjoittaja

tai terminaalin pitäjä.

tai terminaalin pitäjä.

*Perustelu*

*Liikenteenharjoittajien ja terminaalin pitäjien olisi aina korvattava apuvälineiden vahingoittuminen tai katoaminen, jos ne ovat sen aiheuttaneet, eikä ainoastaan silloin kun väline on vahingoittunut apua annettaessa. Siksi tämä nyt mukaan otettu rajoitus on poistettava.*

**Tarkistus 35**

**Neuvoston kanta – muutossäädös  
18 artikla – 1 kohta**

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

***1. Jäsenvaltiot voivat jättää säännöllisen kotimaanliikenteen kaikkien tai joidenkin tämän luvun säännösten soveltamisalan ulkopuolelle, jos ne varmistavat, että kansallisten sääntöjen mukaisesti vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille annettava suoja on tasoltaan vähintään sama kuin tämän asetuksen nojalla annettava suoja, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 2 artiklan 4 kohdan soveltamista.***

***Poistetaan.***

*Perustelu*

*Neuvosto on jo supistanut vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia koskevia säännöksiä sekä komission alkuperäiseen ehdotukseen että parlamentin ensimmäisen käsittelyn kantaan nähden. Siksi ei voida hyväksyä, että lisäksi annettaisiin mahdollisuus vapauttaa kotimaan liikenne näiden säännösten soveltamisesta.*

**Tarkistus 36**

**Neuvoston kanta – muutossäädös  
18 artikla – 2 kohta**

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

***2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle 1 kohdan mukaisesti myönnettyistä vapautuksista. Komissio toteuttaa asianmukaiset toimet, jos myönnettyä vapautusta ei pidetä tämän artiklan säännösten mukaisena. Komissio***

***Poistetaan.***

**antaa ... mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen 1 kohdan mukaisesti myönnettyistä vapautuksista.**

*Perustelu*

*Neuvosto on jo supistanut vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia koskevia säännöksiä sekä komission alkuperäiseen ehdotukseen että parlamentin ensimmäisen käsittelyn kantaan nähden. Siksi ei voida hyväksyä, että lisäksi annettaisiin mahdollisuus vapauttaa kotimaan liikenne näiden säännösten soveltamisesta.*

**Tarkistus 37**

**Neuvoston kanta – muutossäädös  
19 artikla – 1 kohta – johdantolause**

*Neuvoston kanta*

1. Jos liikenteenharjoittaja perustellusti arvioi, että säännöllisen liikenteen lähtöterminaalista peruuntuu tai viivästyy yli 120 minuuttia, matkustajille on viivymättä tarjottava valittavaksi jompikumpi seuraavista:

*Tarkistus*

1. Jos liikenteenharjoittaja perustellusti arvioi, että säännöllisen liikenteen lähtöterminaalista peruuntuu tai viivästyy yli 120 minuuttia, ***tai ylivarauksilanteessa*** matkustajille on viivymättä tarjottava valittavaksi jompikumpi seuraavista:

*Perustelu*

*Asetuksessa on turvattava matkustajien asianmukaiset oikeudet myös ylivarauksen tapauksessa.*

**Tarkistus 38**

**Neuvoston kanta – muutossäädös  
19 artikla – 1 kohta – a alakohta**

*Neuvoston kanta*

a) matkan jatkaminen tai uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee mahdollisimman pian kuljetussopimuksen mukaiseen lopulliseen määräpaikkaan vastaavin ehdoin;

*Tarkistus*

a) matkan jatkaminen tai uudelleenreititys ***ilman lisäkustannuksia ja*** siten, että matkustaja pääsee mahdollisimman pian kuljetussopimuksen mukaiseen lopulliseen määräpaikkaan vastaavin ehdoin;

*Perustelu*

*Tarkistus ilmentää parlamentin ensimmäisen käsittelyn kantaa.*

## Tarkistus 39

### Neuvoston kanta – muutossäädös 19 artikla – 1 kohta – b a alakohta (uusi)

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

*b a) edellä b alakohdassa tarkoitetun lipun hinnan palautuksen lisäksi matkustajilla on oikeus korvaukseen, joka on 50 prosenttia lipun hinnasta, jos liikenteenharjoittaja ei tarjoa a alakohdassa tarkoitettua matkan jatkamista tai uudelleenreititystä lopulliseen määräpaikkaan; korvaus on maksettava kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä.*

*Perustelu*

*Tarkistus ilmentää parlamentin ensimmäisen käsittelyn kantaa.*

## Tarkistus 40

### Neuvoston kanta – muutossäädös 19 artikla – 1 a kohta (uusi)

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

*1 a. Jos linja-autosta tulee ajokelvoton, matkustajille on tarjottava kuljetus ajokelvottoman ajoneuvon sijaintipaikalta sopivaan odotuspaikkaan ja/tai terminaaliin, josta matka voi jatkua.*

*Perustelu*

*Tarkistuksella palautetaan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kanta.*

## Tarkistus 41

### Neuvoston kanta – muutossäädös 21 artikla – johdantolause

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

Jos aikataulun mukaan yli kolme tuntia kestävä matkan lähtö terminaalista peruuntuu tai viivästyy yli **kaksi tuntia**,

Jos aikataulun mukaan yli kolme tuntia kestävä matkan lähtö terminaalista peruuntuu tai viivästyy yli **yhden tunnin**,

liikenteenharjoittajan on tarjottava matkustajille ilmaiseksi

liikenteenharjoittajan on tarjottava matkustajille ilmaiseksi

*Perustelu*

*Tarkistus varmistaa yhtäläiset toimintaedellytykset muiden liikennemuotojen (kuten rautatieliikenteen) kanssa. Näin ollen korvausvelvollisuuden on alettava yhden tunnin, ei vasta kahden tunnin viivästymisestä.*

**Tarkistus 42**

**Neuvoston kanta – muutossäädös  
21 artikla – b alakohta**

*Neuvoston kanta*

b) *apua hotellihuoneen tai muun majoituksen löytämisessä* sekä apua terminaalin ja majoituspaikan välisen kuljetuksen järjestämisessä tapauksissa, joissa majoitusta on tarpeen järjestää yhdeksi tai useammaksi yöksi.

*Tarkistus*

b) *hotellihuone* tai *muu majoitus* sekä apua terminaalin ja majoituspaikan välisen kuljetuksen järjestämisessä tapauksissa, joissa majoitusta on tarpeen järjestää yhdeksi tai useammaksi yöksi.

*Perustelu*

*Tällä tarkistuksella pyritään ensisijaisesti palauttamaan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kanta siltä osin, kun on kyse matkustajille maksettavasta korvauksesta peruutuksen tai palvelun tarjoamiseen vaikuttavan viivästymisen tapauksissa.*

**Tarkistus 43**

**Neuvoston kanta – muutossäädös  
21 artikla –kohta (uusi)**

*Neuvoston kanta*

*Viivästymisissä saapumisaikaan verrattuna tapauksissa, joissa viivästymisen johtuu kuljettajan huolimattomuudesta tai ajoneuvon teknisestä viasta*

*a) matkustajilla on oikeus saada korvausta, joka vastaa 25:tä prosenttia lipun hinnasta tunnin ylittävästä viivästymisestä ja 50:tä prosenttia lipun hinnasta kaksi tuntia ylittävästä viivästymisestä.*

*Tarkistus*



***Liikenteenharjoittaja vapautetaan korvausvastuusta, jos peruutus tai viivästys aiheutuu***

- linja-autoliikennepalvelujen käyttöön liittymättömästä seikasta tai seikasta, jota liikenteenharjoittaja ei tapauksen laadun edellyttämästä huolellisuudesta huolimatta ole voinut välttää tai jonka seurauksia se ei ole voinut estää;***
- matkustajan huolimattomuudesta.***

*Perustelu*

*Korvausjärjestelmää olisi sovellettava myös viivästyneissä saapumisaikaa verrattuna tapauksissa, joissa viivästyminen johtuu liikenteenharjoittajan toiminnasta.*

#### **Tarkistus 44**

#### **Neuvoston kanta – muutossäädös 22 a artikla (uusi)**

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

#### **22 a artikla**

***Lisätoimenpiteet matkustajien hyväksi***

***Liikenteenharjoittajien on tehtävä yhteistyötä vahvistaakseen kansalliset tai eurooppalaiset järjestelyt sidosryhmien, ammattialajärjestöjen ja asiakas-, matkustaja- ja vammaisjärjestöjen myötävaikutuksella. Näillä toimenpiteillä olisi pyrittävä parantamaan matkustajista huolehtimista etenkin pitkäaikaisten viivästysten ja matkan keskeytymisen tai peruuntumisen yhteydessä ja huolehdittava erityisesti matkustajista, joilla on vammaisuudesta, liikuntarajoitteesta, sairaudesta, korkeasta iästä tai raskaudesta johtuvia erityistarpeita, mukaan lukien näiden matkustajien saattajat ja pienten lasten kanssa matkustavat.***

*Perustelu*

*Tarkistuksella palautetaan osa neuvoston poistamaa artiklaa.*

## Tarkistus 45

### Neuvoston kanta – muutossäädös 23 artikla

#### *Neuvoston kanta*

Liikenteenharjoittajien ja terminaalin pitäjien on annettava matkustajille koko matkan ajan omien toimivaltuuksiensa rajoissa riittävästi tietoja. **Nämä tiedot on pyynnöstä annettava** saavutettavassa muodossa, **jos tämä on mahdollista**.

#### *Tarkistus*

Liikenteenharjoittajien ja terminaalin pitäjien on annettava matkustajille **varaushetkestä lähtien** koko matkan ajan omien toimivaltuuksiensa rajoissa riittävästi tietoja saavutettavassa muodossa **ja julkisen liikenteen tiedoissa ja järjestelmissä yleisesti käytettävän käsitteellisen mallin mukaisesti**.

#### *Perustelu*

*Tiedot olisi annettava käytettävissä olevissa muodoissa ja varaushetkestä lähtien, jotta matkustajat ovat tietoisia ennakoituista viivästyksistä, peruutuksista jne. Lisäksi yhteisten mallien käyttäminen edistäisi yhteensopivien ja intermodaalisten matkustajatietojen ja lippujen kehittämistä.*

## Tarkistus 46

### Neuvoston kanta – muutossäädös 24 artikla – 1 kohta

#### *Neuvoston kanta*

1. Liikenteenharjoittajien ja terminaalin pitäjien on omien toimivaltuuksiensa rajoissa varmistettava, että matkustajille annetaan asianmukaiset ja ymmärrettävät tiedot heidän tämän asetuksen mukaisista oikeuksistaan viimeistään lähtöhetkellä. Tiedot on annettava terminaaleissa ja soveltuvin osin internetissä. **Vammaisen tai liikuntarajoitteisen henkilön pyynnöstä tiedot on annettava saavutettavassa muodossa**. Näihin tietoihin on sisällyttävä jäsenvaltion 27 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimeämän yhden tai useamman täytäntöönpanoelimen yhteystiedot.

#### *Tarkistus*

1. Liikenteenharjoittajien ja terminaalin pitäjien on omien toimivaltuuksiensa rajoissa varmistettava, että matkustajille annetaan asianmukaiset ja ymmärrettävät tiedot heidän tämän asetuksen mukaisista oikeuksistaan **varauksen yhteydessä ja viimeistään lähtöhetkellä**. Tiedot on annettava **käyttökelpoisessa muodossa ja julkisen liikenteen tiedoissa ja järjestelmissä yleisesti käytettävän käsitteellisen mallin mukaisesti** terminaaleissa ja soveltuvin osin internetissä. Näihin tietoihin on sisällyttävä jäsenvaltion 27 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimeämän yhden tai useamman täytäntöönpanoelimen yhteystiedot.

## Perustelu

*Olisi varmistettava, että matkustajat saavat tietoja muiden liikennemuotojen yhteyksistä. Siten varmistetaan myös linja-autoliikenteen ja rautateiden matkustajaliikenteen palvelujen keskinäiset yhteydet.*

### Tarkistus 47

#### Neuvoston kanta – muutossäädös 25 artikla

##### *Neuvoston kanta*

Liikenteenharjoittajilla on oltava tai niiden on perustettava järjestelmä **4, 8 ja 9–24 artiklassa** säädettyjä oikeuksia ja velvoitteita koskevien valitusten käsittelyä varten.

##### *Tarkistus*

Liikenteenharjoittajilla on oltava tai niiden on perustettava järjestelmä **tässä asetuksessa** säädettyjä oikeuksia ja velvoitteita koskevien valitusten käsittelyä varten.

## Perustelu

*Valitusten käsittelyjärjestelmän olisi katettava kaikki tämän asetuksen mukaiset matkustajien oikeudet, myös esimerkiksi 6 ja 7 artiklassa säädetyt oikeudet, joita neuvoston tekstin mukaisesti ei otettaisi mukaan.*

### Tarkistus 48

#### Neuvoston kanta – muutossäädös 26 artikla

##### *Neuvoston kanta*

Jos tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluva matkustaja haluaa esittää liikenteenharjoittajalle valituksen **4, 8 ja 9–24 artiklan osalta**, hänen on tehtävä se kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun säännöllinen liikennepalvelu suoritettiin tai olisi pitänyt suorittaa. Liikenteenharjoittajan on yhden kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta ilmoitettava matkustajalle, onko tämän valitus hyväksytty, hylätty vai edelleen käsiteltävänä. Lopullisen vastauksen antamiseen kuluva aika saa olla enintään kolme kuukautta valituksen vastaanottamisesta.

##### *Tarkistus*

Jos tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluva matkustaja haluaa esittää liikenteenharjoittajalle valituksen, hänen on tehtävä se kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun säännöllinen liikennepalvelu suoritettiin tai olisi pitänyt suorittaa. Liikenteenharjoittajan on yhden kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta ilmoitettava matkustajalle, onko tämän valitus hyväksytty, hylätty vai edelleen käsiteltävänä. Lopullisen vastauksen antamiseen kuluva aika saa olla enintään kaksi kuukautta valituksen vastaanottamisesta.

## Perustelu

Tarkistuksella lyhennetään lopullisen vastauksen aikarajaa kahteen kuukauteen komission alkuperäisen ehdotuksen ja parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan mukaisesti.

### Tarkistus 49

#### Neuvoston kanta – muutossäädös 27 artikla – 1 kohta

##### *Neuvoston kanta*

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä yksi tai useampi **uusi tai** olemassa oleva elin, joka vastaa tämän asetuksen täytäntöönpanosta **sen alueella sijaitsevista paikoista lähtevän säännöllisen liikenteen osalta ja kolmannesta maasta tällaisiin paikkoihin suuntautuvan säännöllisen liikenteen osalta**. Kunkin elimen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen tämän asetuksen noudattamisen.

Kunkin elimen on oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton liikenteenharjoittajista, matkanjärjestäjistä ja terminaalin pitäjistä.

##### *Tarkistus*

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä yksi tai useampi olemassa oleva elin **tai, jos elintä ei ole olemassa, uusi elin**, joka vastaa tämän asetuksen täytäntöönpanosta. Kunkin elimen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen tämän asetuksen noudattamisen.

Kunkin elimen on oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton liikenteenharjoittajista, matkanjärjestäjistä ja terminaalin pitäjistä.

## Perustelu

Toimivaltaisten elinten on voitava panna asetus täytäntöön kokonaisuudessaan.

### Tarkistus 50

#### Neuvoston kanta – muutossäädös 27 artikla – 3 kohta

##### *Neuvoston kanta*

3. Matkustaja voi tehdä valituksen tämän asetuksen väitetystä rikkomisesta **kansallisen lainsäädännön mukaisesti** 1 kohdan nojalla nimetyille asianmukaiselle elimelle tai muulle jäsenvaltion nimeämälle asianmukaiselle elimelle.

##### *Tarkistus*

3. Matkustaja voi tehdä valituksen tämän asetuksen väitetystä rikkomisesta 1 kohdan nojalla nimetyille asianmukaiselle elimelle tai muulle jäsenvaltion nimeämälle asianmukaiselle elimelle.

Jäsenvaltio voi päättää, että

Jäsenvaltio voi päättää, että matkustajan on  
ensi vaiheessa tehtävä **valitus**  
**liikenteenharjoittajalle, jolloin** kansallinen  
täytäntöönpanoelin tai muu jäsenvaltion  
nimeämä asianmukainen elin toimii  
muutoksenhakuelimenä silloin, kun  
valituksia ei saada ratkaistua 26 artiklan  
mukaisesti.

**a)** matkustajan on ensi vaiheessa tehtävä  
**liikenteenharjoittajalle valitus 4, 8 ja 9–**  
**24 artiklan osalta; ja/tai**

**b)** kansallinen täytäntöönpanoelin tai muu  
jäsenvaltion nimeämä asianmukainen elin  
toimii muutoksenhakuelimenä silloin, kun  
valituksia ei saada ratkaistua 26 artiklan  
mukaisesti.

*Perustelu*

*Oikeutta valittaa väitetystä rikkomuksesta ei saa rajoittaa. Lisäksi on varmistettava, että  
muutoksenhakuelin käsittelee valitukset, jos liikenteenharjoittaja ei ole saanut niitä ratkaistua.*

## **Tarkistus 51**

**Neuvoston kanta – muutossäädös**

**Liite I – b osa – 1 a luetelmakohta (uusi)**

*Neuvoston kanta*

*Tarkistus*

**– päästä ajoneuvossa WC-tiloihin, jos  
ajoneuvossa on kuljettajan lisäksi  
muutakin henkilökuntaa.**

*Perustelu*

*Tarkistuksella palautetaan sekä komission ehdotukseen että parlamentin ensimmäisen  
käsittelyn kantaan sisältyvät säännökset ajoneuvossa saatavilla olevasta avusta.*