



A7-0174/2010

3.6.2010

*****II**

SUOSITUS TOISEEN KÄSITTELYYN

neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistamasta kannasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen antamiseksi matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta (05218/2010 – C7-0077/2010 – 2008/0237(COD))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Antonio Cancian

Menettelyistä käytettävät symbolit

- * Kuulemismenettely
- *** Hyväksyntämenettely
- ***I Tavallinen lainsäätämismenettely (ensimmäinen käsittely)
- ***II Tavallinen lainsäätämismenettely (toinen käsittely)
- ***III Tavallinen lainsäätämismenettely (kolmas käsittely)

(Menettely määräytyy säädösehdotuksessa esitetyn oikeusperustan mukaan.)

Tarkistukset säädösehdotukseen

Parlamentin tarkistuksissa esitetyt säädösehdotuksen muutokset merkitään **lihavoidulla kursivilla**. Pelkkää *kursivointia* käytetään kiinnittämään asiasta vastaavien yksiköiden huomio sellaisiin säädösehdotuksen osiin, jotka ehdotetaan korjattavaksi lopullisessa tekstissä (esimerkiksi selvästi virheelliset tai kyseisestä kieliversiosta pois jääneet kohdat). Korjausehdotusten hyväksymisestä päättävät asiasta vastaavat yksiköt.

Säädösehdotuksella muutettavaan olemassa olevaan säädökseen tehtävän tarkistuksen tunnistetiedoissa mainitaan kolmannella rivillä muutettavan säädöksen tyyppi ja numero ja neljännellä rivillä tarkistettavan tekstinkohdan paikannus. Kun parlamentin tarkistukseen sisältyy olemassa olevan säännöksen tai määräyksen tekstiä, johon säädösehdotuksessa ei ole ehdotettu muutoksia, kyseinen teksti **lihavoidaan**. Merkintä [...] tarkoittaa, että kyseisestä kohdasta on poistettu tekstiä.

SISÄLTÖ

	Sivu
LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI 5	
PERUSTELUT	36
ASIAN KÄSITTELY	40

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistamasta kannasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen antamiseksi matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta (05218/2010 – C7-0077/2010 – 2008/0237(COD))

(Tavallinen lainsäätämisympäristö: toinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan (05218/2010 – C7-0077/2010),
 - ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (KOM(2008)0817),
 - ottaa huomioon EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan ja 71 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C6-0469/2008),
 - ottaa huomioon kantansa ensimmäisessä käsittelyssä,
 - ottaa huomioon komission tiedonannon Euroopan parlamentille ja neuvostolle Lissabonin sopimuksen voimaantulon vaikutuksista käynnissä oleviin toimielinten päätöksentekomenettelyihin (KOM(2009)0665),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 7 kohdan ja 91 artiklan 1 kohdan,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean antaman lausunnon¹,
 - on kuullut alueiden komiteaa,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 66 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan suosituksen toiseen käsittelyyn (A7-0174/2010),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn toisen käsittelyn kannan;
 2. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

¹ Lausunto annettu 16. heinäkuuta 2009 (EUVL C 317, 23.12.2009, s. 99).

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 tunnuksot 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 tunnuksot 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 suoja linja-auton käyttöön**

Tarkistus

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

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.

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

Tarkistus

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

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 pitäjiä olisi uusia terminaaleja koskevista suunnitelmista päättäessään ja osana laajoja kunnostustöitä otettava *mahdollisuuksien mukaan* huomioon vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeet. Terminaalien pitäjiä olisi joka

Tarkistus

(11) Terminaalien pitäjiä 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*

tapauksessa nimettävä paikat, joissa tällaiset henkilöt voivat ilmoittaa saapumisestaan terminaaliin ja avuntarpeestaan.

ottamisen periaatteen ("Design for All") mukaisesti. Terminaalien pitäjiä 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

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

Tarkistus

(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

(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.

Tarkistus

(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, ***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 uudelleenreititetyksi tyydyttävien ehdoin.

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 kaikkien saatavissa**. Matkustajien olisi myös voitava peruuttaa matkansa ja saada palautus lipun hinnasta tai jatkaa matkaansa tai saada matkansa uudelleenreititetyksi tyydyttävien ehdoin. **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 saatavissa.

Perustelu

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

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi – muutossäädös 2 artikla – 2 kohta

Neuvoston kanta

Tarkistus

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

2. Lisäksi tätä asetusta sovelletaan satunnaisliikennettä käyttäviin matkustajiin, jos matkustaja on alun perin noussut ajoneuvon 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 satunnaisesti palveluihin samalla tavalla kuin muita korvaussäännöksiä (II luvussa tarkoitetulla 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

5. Jäsenvaltio voi avoimuutta ja syrjimättömyyttä noudattaen vapauttaa

Tarkistus

Poistetaan.

säännöllisen kotimaanliikenteen tämän asetuksen soveltamisesta, lukuun ottamatta kuitenkaan 4 artiklan 2 kohtaa, 9 artiklaa ja 10 artiklan 1 kohtaa. Tällainen vapautus voidaan myöntää enintään viiden vuoden ajaksi ja se voidaan uusia kaksi kertaa.

Perustelu

Tämä kohta antaisi mahdollisuuden vapauttaa 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 uusia.

Poistetaan.

Perustelu

Tämä kohta antaisi mahdollisuuden vapauttaa asetuksen soveltamisesta määräämättömäksi ajaksi ("voidaan uusia") 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

Tarkistus

*7. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle eri liikennetyypeille **4, 5 ja***

*7. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle eri liikennetyypeille **4 kohdan***

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.

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 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 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

Tarkistus

8. Minkään tässä asetuksessa ei pidä tulkita olevan teknisiä vaatimuksia, joilla liikenteenharjoittajia tai terminaalin pitäjiä velvoitettaisiin muuttamaan tai

korvaamaan linja-autoja tai infrastruktuuria *tai* linja-autopysäkeillä ja terminaaleissa *olevia varusteita*.

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;

Perustelu

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 tai korjaamisesta aiheutuvat kustannukset.***

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 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-autoyrittäjä 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 hyväksyttävissä olevasta kyseisen liikenteenharjoittajan suorittamasta vaihtoehtoisesta palvelusta.

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 liikenteenharjoittajan suorittamasta vaihtoehtoisesta palvelusta.

Perustelu

Koska artiklassa viitataan saman liikenteenharjoittajan tarjoamiin vaihtoehtoihin 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 1 b kuvattua apua, vammaisen tai liikuntaesteinen 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 1 b mukaista apua.

Tarkistus 28

Neuvoston kanta – muutossäädös 11 artikla – 2 kohta

Neuvoston kanta

2. Liikenteenharjoittajien ja terminaalin

Tarkistus

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.

pitäjien on asetettava 1 kohdassa säädetyt esteettömyyttä koskevat ehdot yleisesti saataville *saavutettavassa 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

Tarkistus

1. Ellei 11 artiklan 1 kohdassa säädetystä

1. Liikenteenharjoittajien ja terminaalin

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

pitäjien on jäsenvaltioiden nimeämissä 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 säädetystä 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

Tarkistus

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

apua tarvitaan; ja

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 tai terminaalin pitäjä.

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.

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

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.

Tarkistus

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

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle 1 kohdan mukaisesti myönnettyistä vapautuksista. Komissio toteuttaa asianmukaiset toimet, jos myönnettyä vapautusta ei pidetä tämän artiklan säännösten mukaisena. Komissio antaa ... mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen 1 kohdan mukaisesti myönnettyistä vapautuksista.

Tarkistus

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 37

Neuvoston kanta – muutossäädös 19 artikla – 1 kohta

Neuvoston kanta

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

Tarkistus

1. Jos liikenteenharjoittaja perustellusti arvioi, että säännöllisen liikenteen lähtöterminaalista peruuntuu tai viivästyy yli 120 minuuttia, ***tai ylivarauksen tapauksessa*** matkustajille on viipymättä 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 kanta.

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 – johdantokappale**

Neuvoston kanta

Jos aikataulun mukaan yli kolme tuntia kestävän matkan lähtö terminaalista peruuntuu tai viivästyy yli **kaksi tuntia**, liikenteenharjoittajan on tarjottava matkustajille ilmaiseksi

Tarkistus

Jos aikataulun mukaan yli kolme tuntia kestävän matkan lähtö terminaalista peruuntuu tai viivästyy yli **yhden tunnin**, 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 – alakohta (uusi)**

Neuvoston kanta

Tarkistus

Viivästymisissä saapumisaikaan verrattuna tapauksissa, joissa

viivästyminen johtuu kuljettajan huolimattomuudesta tai ajoneuvon teknisestä viasta

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

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 viivästyisessä saapumisaikaan 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 terminaalien 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 terminaalien 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 terminaalien 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

Tarkistus

1. Liikenteenharjoittajien ja terminaalien 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

soveltuvien osin internetissä. Näihin tietoihin on sisällyttävä jäsenvaltion 27 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimeämien yhden tai useamman täytäntöönpanoelimen yhteystiedot.

annettava *saatavissa olevassa muodossa ja julkisen liikenteen tiedoissa ja järjestelmissä yleisesti käytettävän käsitteellisen mallin mukaisesti* terminaaleissa ja soveltuvien osin internetissä. Näihin tietoihin on sisällyttävä jäsenvaltion 27 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimeämien 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

Tarkistus

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 kuuluva aika saa olla enintään kolme kuukautta valituksen vastaanottamisesta.

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 kuuluva 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 kolmannelta 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 terminaalien 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 terminaalien 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.

Jäsenvaltio voi päättää, että

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.

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 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.

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.

PERUSTELUT

Komission ehdotus

Komission 4. joulukuuta 2008 hyväksymällä ehdotuksella pyritään vahvistamaan linja-automatkustajien oikeudet, jotta voitaisiin lisätä linja-autoliikenteen houkuttelevuutta ja parantaa luottamusta siihen sekä saavuttaa tasapuoliset toimintaolosuhteet eri jäsenvaltioista tulevien liikenteenharjoittajien ja eri liikennemuotojen kesken. Asetuksella otetaan käyttöön uudet säännöt, joilla parannetaan matkustajien suojaa yleensä sekä vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden suojaa erityisesti. Sillä asetetaan myös laatuvaatimuksia, jotka ovat verrattavissa lento- ja rautatieliikenteen alalla jo käytössä oleviin laatuvaatimuksiin. Lyhyesti ehdotuksessa esitetään seuraavaa:

- Vastuuvollisuus kuolemantapauksen tai henkilövahingon yhteydessä: Komissio ehdottaa, että liikenteenharjoittajien vastuu olisi rajaton. Tietyin edellytyksin liikenteenharjoittajat eivät voi myöskään kiistää onnettomuudesta aiheutuvaa vahingonkorvausvelvollisuutta tiettyyn rajaan asti (ankara vastuu). Matkustajilla on myös oikeus ennakkomaksuun selvittääkseen taloudellisista vaikeuksista, joita he tai heidän perheensä kohtaavat kuolemantapauksen tai henkilövahingon seurauksena.
- Liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet: Ehdotuksessa kielletään kaikenlainen syrjintä vammaisuuden ja liikuntarajoitteisuuden perusteella matkan varaamisen yhteydessä ja ajoneuvoon pääsyssä, ja esitetään säännöt yritysten velvoittamiseksi tarjoamaan apua maksutta. Lisäksi niiden on annettava henkilöstölleen asianmukaista koulutusta.
- Korvaus ja avunanto matkan peruuntumisen ja viivästymisen yhteydessä: Ehdotuksen mukaan yrityksillä olisi velvollisuus toimittaa matkustajille riittävästi tietoa ja kohtuulliset vaihtoehdot palvelut tai maksaa korvausta.
- Valitukset ja oikeussuojatoimet: Jäsenvaltioiden olisi perustettava täytäntöönpanoelimet, jotka takaavat asetuksen täytäntöönpanon. Jos matkustaja katsoo, että hänen oikeuksiaan ei ole kunnioitettu, hän voi tehdä yritykselle valituksen. Jos vastaus ei ole tyydyttävä, hän voi tehdä valituksen kansalliselle täytäntöönpanoelimelle.

Euroopan parlamentin ensimmäinen käsittely

Parlamentti hyväksyi 23. huhtikuuta 2009 suurella äänen enemmistöllä (557 ääntä puolesta, 39 vastaan, 23 tyhjää) ensimmäisen käsittelyn kantansa. Useimpien komission ehdotukseen esitettyjen tarkistusten tarkoituksena oli lujittaa linja-automatkustajien oikeuksia ja ottaa samalla huomioon linja-autoliikenteen erityisluonne muihin liikennemuotoihin nähden. Parlamentin esittämistä muutoksista tärkeimmät koskivat seuraavia asioita:

- Soveltamisala: Parlamentti katsoi, että jäsenvaltioille ei pitäisi antaa mahdollisuutta vapauttaa alueliikennettä asetuksen soveltamisesta, koska se muodostaa suuren osan linja-autoliikenteestä. Lisäksi alueliikenne voi alueen koosta riippuen kattaa merkittäviä

etäisyyksiä. Näin ollen jäsenvaltioiden olisi voitava vapauttaa ainoastaan kaupunki- ja esikaupunkiliikenne, jos ne kuuluvat sellaisten julkisten palvelujen hankintasopimusten piiriin, joissa varmistetaan matkustajien oikeuksien vastaava taso.

- Vastuuvollisuus: Parlamentti hyväksyi tarkistuksen, jonka tarkoituksena oli tehdä kuolemantapaukseen tai henkilövahinkoon liittyvää vastuuvollisuutta koskevista säännöksistä yhdenmukaisia direktiivin 2005/14/EY kanssa. Direktiivi koskee moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta, jossa rajoitetaan ankara vastuu viiteen miljoonaan euroon onnettomuutta kohden. Liikenteenharjoittajan matkustajan kuoleman tai henkilövahingon yhteydessä maksamia ennakkomaksuja koskevia säännöksiä muutettiin niin ikään. Parlamentin tarkistuksen mukaan liikenteenharjoittajan ei tarvitsisi suorittaa näitä maksuja välittömästi ja automaattisesti, kuten komission ehdotuksessa esitettiin, vaan vasta sitten, kun on osoitettu, että se on vastuussa onnettomuudesta. Samoin liikenteenharjoittaja voisi olla vastuuvollinen kadonneista tai vahingoittuneista matkatavaroista vain, jos se on vastuussa katoamisesta tai vahingoittumisesta.
- Vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet: Parlamentti poisti 11 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan, jossa säädettiin liikenteenharjoittajan mahdollisuudesta kieltäytyä ottamasta vastaan vammaisen henkilön varausta turvallisuusvaatimusten perusteella. Muiden 11 artiklan säännösten sanamuoto saatettiin yhdenmukaiseksi matkustajien oikeuksista meriliikenteessä annetun ehdotuksen kanssa. Parlamentti hyväksyi myös tarkistuksia, joissa otetaan huomioon, että linja-autojen henkilökunta koostuu useimmiten vain yhdestä kuljettajasta, joka ei aina voi tarjota apua matkan aikana. Lisäksi selvennettiin, että palvelujen esteettömyyttä koskevat säännöt on laadittava yhteistyössä vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä edustavien järjestöjen kanssa. Joissakin tarkistuksissa vielä vaadittiin liikenteenharjoittajia antamaan tietoa saavutettavassa muodossa.
- Takaisin maksaminen ja korvaukset viivästysten ja peruuntumisen yhteydessä: Parlamentti pienensi peruuntumisten ja pitkien viivästysten johdosta maksettavaa korvaussummaa (jos yritys ei tarjoa joko vaihtoehtoisia palveluja tai riittäviä tietoja) siten, että korvaus olisi 100 prosentin asemesta 50 prosenttia lipun hinnasta, koska korvaus pitäisi maksaa lipun hinnan palauttamisen lisäksi. Sen sijaan se sisällytti ehdotukseen säännöksiä, joiden mukaisesti matkustajille on tarjottava ruokaa, virvokkeita, majoitusta ja tarvittaessa kuljetus paikkaan, josta matka voi jatkua.
- Muita tarkistuksia: Muut tarkistukset koskevat muun muassa tiettyjä määritelmiä (kuljetussopimus, lipunmyyjä ja matkanjärjestäjä) sekä täytäntöönpanoelinten riippumattomuutta ja niiden yhteistyötä liikenteenharjoittajien ja kuluttajajärjestöjen kanssa. Lisäksi vaadittiin, että liikenteenharjoittajien olisi julkaistava vuosittain kertomus valitusten käsittelystä. Hyväksyttävän asetuksen soveltamispäivää myöhennettiin yhdestä kahteen vuoteen sen voimaantulon jälkeen, jotta liikenteenharjoittajat voisivat mukauttaa toimintansa uusiin vaatimuksiin.

Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta

Neuvosto muutti ensimmäisessä käsittelyssä huomattavasti asetusluonnoksen tärkeimpiä osia. Se vesitti tai poisti kokonaan useita merkittäviä säännöksiä, jotka sisältyivät sekä komission ehdotukseen että parlamentin ensimmäisen käsittelyn kantaan. Tämä johtaisi matkustajien suojelun huomattavaan heikentymiseen. Neuvosto jättikin suuren osan parlamentin tarkistuksista huomioon ottamatta. Tärkeimmät neuvoston tekemät muutokset ovat seuraavat:

- **Soveltamisala:** Neuvoston kanta antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden vapauttaa asetuksen soveltamisesta säännölliset kaupunki-, esikaupunki- ja alueelliset liikennepalvelut, myös rajat ylittävät liikennepalvelut. Komission ehdotukseen sisältyi mahdollisuus näiden palveluiden vapauttamisesta, mutta vain jos liikennepalvelu kuuluu sellaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten piiriin, joilla taataan vaadittua tasoa vastaavat matkustajien oikeudet. Parlamentti puolestaan olisi ainoastaan sallinut kaupunki- ja esikaupunkiliikenteen vapauttamisen. Lisäksi neuvoston kanta antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden vapauttaa asetuksen soveltamisesta säännölliset kotimaan liikennepalvelut jopa 15 vuodeksi ja sellaiset kansainväliset palvelut, joista merkittävä osa toteutetaan unionin ulkopuolella, määräämättömäksi ajaksi. Tämä rajoittaisi asetuksen soveltamisalaa huomattavasti.
- **Vastuuvollisuus:** Komission alkuperäiseen ehdotukseen ja parlamentin ensimmäisen käsittelyn kantaan sisältyi luku, jossa esitetään yksityiskohtaiset säännöt liikenteenharjoittajien korvaus- ja avustamisvelvollisuuksista onnettomuustapauksissa. Neuvoston kannassa tämä on korvattu viittauksella sovellettavaan kansalliseen lainsäädäntöön ja jäsenvaltioiden velvollisuudella varmistaa, ettei korvaukselle kansallisessa lainsäädännössä vahvistettu enimmäisraja ole alle 220 000 euroa matkustajaa kohden eikä kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisessa liikenteessä alle 500 euroa kolia kohden (kaikessa muussa liikenteessä alle 1 200 euroa kolia kohden). Lisäksi ennakkomaksuvaatimus on korvattu neuvoston kannassa liikenteenharjoittajien velvollisuudella vastata matkustajien välittömiin käytännön tarpeisiin onnettomuustapauksissa.
- **Vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet:** Neuvosto sisällytti kantaansa joitakin parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä esittämiä tarkistuksia, kuten tarkistukset 26 ja 27 ajoneuvon suunnittelusta ja infrastruktuurista, tarkistuksen 29 saattajista, tarkistukset 31 ja 32 esteettömyysehdoista sekä tarkistuksen 36 nimettyjen terminaalien julkaisemisesta. Neuvoston tekstissä ei kuitenkaan oteta huomioon muita tarkistuksia, ja lisäksi siinä on muutettu alkuperäistä ehdotusta tavalla, joka heikentäisi vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia. Erityisesti on huomattava, että neuvosto on lisännyt artiklan, jonka perusteella jäsenvaltiot voisivat vapauttaa kaikki kotimaan liikennepalvelut kaikkien vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä koskevien säännösten soveltamisesta.
- **Takaisin maksaminen ja korvaukset viivästysten ja peruuntumisen yhteydessä:** Neuvoston tekstissä heikennetään myös matkustajien oikeuksia matkan peruuntumisen ja viivästymisen yhteydessä esimerkiksi poistamalla säännökset, joissa vaaditaan korvausten maksamista, ilmaista majoitusta ja kuljetusta paikkaan, josta matka voi jatkua. Lisäksi se on poistanut artiklan, jossa säädetään lisätoimenpiteistä matkustajien hyväksi.
- **Muita asioita:** Useissa kohdin neuvoston tekstissä korvataan parlamentin sanamuoto,

jonka mukaisesti tietoja olisi annettava saavutettavassa muodossa, lisäämällä ilmaisut "kun tämä on mahdollista" ja "pyynnöstä". Lisäksi se on muuttanut valitusten käsittelyä koskevia säännöksiä eikä ole ottanut huomioon parlamentin tarkistuksia, joissa vaaditaan liikenteenharjoittajia julkaisemaan raportti siitä, miten ne ovat käsitelleet valituksia. Sitä vastoin neuvosto otti mukaan tarkistuksen 69, jolla lykättiin asetuksen soveltamispäivää.

Esittelijän näkemykset ja suositukset toiseen käsittelyyn

Esittelijä on komission lailla erittäin huolissaan neuvoston tekemistä merkittävistä muutoksista. Soveltamisalan rajoittaminen merkitsisi, että useimmat linja-autopalvelut vapautettaisiin asetuksen säännösten soveltamisesta. Lisäksi neuvoston tekstin mukaisesti asetuksen soveltamisalaan kuuluville kotimaan liikennepalveluille annettaisiin mahdollisuus vapautua sen soveltamisesta väliaikaisesti jopa 15 vuodeksi ja tietyille kansainvälisille palveluille määräämättömäksi ajaksi. Lisäksi kansalliset palvelut voitaisiin vapauttaa kaikista säännöksistä, joissa säädetään vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksista. Tämän vuoksi esittelijä on sitä mieltä, että jos neuvoston teksti hyväksytään, se ei edellyttäisi mitään merkittäviä muutoksia nykytilanteeseen.

Edellä mainituista soveltamisalan rajoituksista huolimatta neuvosto on myös vesittänyt tai perunut joitakin komission ehdotuksen tärkeimmistä säännöksistä ja jättänyt useimmat parlamentin tarkistukset ottamatta huomioon. Näitä säännöksiä ovat muun muassa ne, jotka koskevat vastuuvollisuutta kuolemantapausten ja henkilövahinkojen yhteydessä, vastuuta kadonneesta tai vahingoittuneesta matkatavarasta, viivästymisten ja peruuttamisten yhteydessä maksettavia korvauksia ja annettavaa apua sekä vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeuksia.

Esittelijä on tietoinen siitä, että on tarpeen ylläpitää alan toimijoiden taloudellisia toimintaedellytyksiä ja ottaa huomion suureksi osaksi pienten ja keskisuurten yritysten harjoittaman linja-autoliikenteen erityisluonne. Samalla esittelijä kuitenkin haluaa varmistaa, että matkustajille turvataan riittävä suojelu, joka olisi verrattavissa muissa liikennemuodoissa jo voimassa olevaan tasoon. Siksi esittelijä ehdottaa tarkistuksia, joilla soveltamisala palautettaisiin alkuperäiseksi ja useimmat parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan mukaiset merkittävät vaatimukset esitetään uudelleen.

Esittelijä neuvottelee neuvoston kanssa tältä pohjalta. Hän pitää neuvottelujen onnistumisen tärkeänä edellytyksenä sitä, että neuvosto suhtautuu asiaan kunnianhimoisemmin erityisesti soveltamisalan sekä vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä koskevien säännösten suhteen.

ASIAN KÄSITTELY

Otsikko	Linja-autoliikenteen matkustajien oikeudet
Viiteasiakirjat	05218/3/2010 – C7-0077/2010 – 2008/0237(COD)
EP:n 1. käsittely (pvä) – P-numero	23.4.2009 T6-0281/2009
Komission ehdotus	KOM(2008)0817 - C6-0469/2008
Yhteisestä kannasta ilmoitettu täysistunnossa (pvä)	25.3.2010
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 25.3.2010
Esittelijä(t) Nimitetty (pvä)	Antonio Cancian 11.12.2008
Alkuperäinen esittelijä	Gabriele Albertini
Valiokuntakäsittely	3.5.2010 31.5.2010
Hyväksytty (pvä)	1.6.2010
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 36 –: 0 0: 4
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	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 Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Jean-Paul Basset, Spyros Danellis, Anne E. Jensen, Gilles Pargneaux, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (187 art. 2 kohta)	Birgit Sippel
Jätetty käsiteltäväksi (pvä)	3.6.2010