

SV

SV

SV



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 6.9.2010
KOM(2010) 469 slutlig

2008/0237 (COD)

KOMMISSIONENS YTTRANDE

**enligt artikel 294.7 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
om Europaparlamentets ändring av
rådets ståndpunkt rörande
förslaget till**

**EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS FÖRORDNING**

**om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG)
nr 2006/2004**

KOMMISSIONENS YTTRANDE

**enligt artikel 294.7 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
om Europaparlamentets ändringar av
rådets gemensamma ståndpunkt om
förslaget till**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG)
nr 2006/2004**

1. BAKGRUND

Överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet: 5 december 2008

Datum för Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen: 23 april 2009

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande: 16 juli 2009

Datum för enhälligt antagande av rådets ståndpunkt: 11 mars 2010

Datum för Europaparlamentets yttrande vid andra behandlingen: 6 juli 2010

2. SYFTET MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Lagstiftningsförslaget syftar till att fastställa ett antal rättigheter för passagerare som färdas med buss i inrikes och gränsöverskridande trafik. Till dessa rättigheter hör minimikrav på information till alla passagerare inför och under resan, skadeståndsansvar i samband med trafikolyckor, assistans och ersättning vid reseavbrott, åtgärder vid förseningar och särskild assistans för personer med nedsatt rörlighet. I likhet med nuvarande lagstiftning inom luftfarts- och järnvägssektorn föreskrivs det i detta förslag att oberoende nationella organ för tvistlösning ska inrättas.

3. KOMMISSIONENS YTTRANDE OM EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG

3.1 Sammanfattning av kommissionens ståndpunkt

Europaparlamentet har antagit femtio ändringsförslag. Kommissionen godtar fem ändringsförslag helt (11, 20, 33, 37, 38), tre ändringsförslag i princip som enbart innebär en strykning av vissa bestämmelser i rådets ståndpunkt (15, 16 och 50) och 39 ändringsförslag med omformuleringar (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51). Kommissionen avvisar ändringsförslagen nr 21, 35 och 36.

Kommissionen välkomnar Europaparlamentets ansträngningar att stärka de bestämmelser som kan förbättra passagerarskyddet jämfört med rådets ståndpunkt. De ändringsförslag som röstats fram av Europaparlamentet skiljer sig i många fall från rådets ståndpunkt. Kommissionen är dock övertygad om att man genom förlikning kan få till stånd en kompromiss.

3.2 Europaparlamentets ändringsförslag i andra behandlingen

3.2.1 Godtagna ändringsförslag

Kommissionen godtar ändringsförslagen nr 11, 20, 33, 37 och 38.

Ändringsförslagen skapar klarhet i skälen (skäl 17), i definitionerna (av *transportör*, artikel 3 g) och i bestämmelserna om förseningar (artikel 14.1 b led i) samt artikel 19.1 och 19.1 a vilket både förbättrar rättsaktens kvalitet och passagerarskyddet.

3.2.2 Ändringsförslag som godtas med omformuleringar eller i princip

Tillämpningsområde

Kommission godtar ändringsförslagen gällande tillämpningsområdet för förslaget till förordning (artikel 2). Jämfört med rådets ståndpunkt begränsar dessa medlemsstaternas möjlighet att undanta passagerares rättigheter från vissa typer av tjänster som inrikes tjänster och lokala tjänster (stads-, förorts- eller regionaltrafik) och begränsar tidsmässigt sådana undantag varigenom passagerarskyddet förbättras. För att skapa klarhet, samstämmighet och rättslig säkerhet bör följande ändringsförslag omformuleras: 1, 13, 14, 17 och 18.

Kommissionen kan godta ändringsförslagen nr 15 och 16 (strykning av medlemsstaternas möjlighet att undanta inhemska och internationella tjänster från förordningens tillämpningsområde om en avsevärd andel av tjänsterna tillhandahålls utanför EU) för att garantera en bred tillämpning av denna lagstiftning om passagerares rättigheter. För att få till stånd en kompromiss med rådet medger kommissionen att en bredare tillämpning av förordningen sannolikt enbart kan åstadkommas genom en mer flexibel syn, dvs. möjlighet att undanta ovan nämnda tjänster, dock med en längre förteckning över den typ av tjänster som inte kan undantas i enlighet med artikel 2.5 än den begränsade förteckning som rådet föreslår.

Ersättning och assistans i händelse av olyckor

Kommissionen godtar de ändringsförslag avseende ersättning och assistans i händelse av olyckor som förbättrar passagerarskyddet jämfört med rådets ståndpunkt. Följande ändringsförslag kräver dock omfattande omformulering för att skapa överensstämmelse med aktuell skadeståndslagstiftning avseende motorfordon och få till stånd en överenskommelse med rådet: 2, 3, 4, 22, 23, 24 och 25.

Personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet

Kommissionen godtar de ändringsförslag avseende personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet som förbättrar bestämmelserna om tillgänglighet till busstransporter jämfört med rådets ståndpunkt. För att skapa klarhet,

samstämmighet och rättslig säkerhet bör följande ändringsförslag omformuleras: 5, 6, 7, 8, 9, 18, 19, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34 och 51.

Inställd eller försenad avgång

Kommissionen godtar de ändringsförslag om passagerares rättigheter gällande inställda eller försenade bussavgångar som förbättrar passagerarskyddet exempelvis när det gäller bättre villkor i fråga om ersättning och assistans. För att skapa klarhet, samstämmighet och rättslig säkerhet krävs det omformulering av följande ändringsförslag: 10, 39, 40, 41 och 42.

Kommissionen kan i princip godta ändringsförslag nr 44 (artikel 22 a (ny) som föreskriver att transportörer är skyldiga att samarbeta med berörda aktörer för att kunna förbättra servicen till passagerarna. För att få till stånd en kompromiss med rådet medger kommissionen att det kan krävas en mer flexibel syn på den skyldighet att samarbeta som föreskrivs transportörerna.

Information

Kommissionen godtar ändringsförslagen avseende tillhandahållandet av information om transporttjänster och utförandet av dessa tjänster samt de avseende passagerares rättigheter som utgör en förbättring för resande jämfört med rådets ståndpunkt. För att skapa klarhet, samstämmighet och rättslig säkerhet bör följande ändringsförslag omformuleras: 12, 45 och 46.

Hantering av klagomål och genomförande

Kommissionen godtar ändringsförslagen avseende villkoren för inrättandet av en mekanism för hantering av klagomål och av nationella tillsynsmyndigheter som förbättrar skyddet av passagerarna och gör det lättare att anpassa de administrativa strukturerna. För att skapa klarhet, samstämmighet och rättslig säkerhet bör följande ändringsförslag omformuleras: 47, 48 och 49.

Kommissionen kan i princip godta ändringsförslag nr 50 avseende artikel 27.3 som utvidgar tillämpningen av oberoende system för hantering av klagomål till artiklarna 5–7 i denna förordning. För att få till stånd en kompromiss med rådet medger kommissionen att det kan krävas en mer flexibel syn i fråga om denna bestämmelse för att skapa rättslig överensstämmelse mellan nationell lagstiftning och EU-lagstiftning. Således bör artikel 7 inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 27.3 eftersom artikel 7 avser nationell lagstiftning om skadeståndsansvar för vilka överklagandeförfarandena kan avvika från de förfarandemässiga tidsfrister som fastställs i denna förordning.

3.2.3 Avvisade ändringsförslag

Kommissionen avvisar ändringsförslag nr 21 (definitionen av researrangör i artikel 3 k) eftersom strykningen av hänvisningen till ”återförsäljare” i definitionen varken stämmer överens med den rättsliga strukturen i detta förslag till förordning eller är förenlig med nuvarande lagstiftning om passagerares rättigheter som exempelvis förordningarna 1107/2006 och 1371/2007.

Kommissionen avvisar ändringsförslagen nr 35 och 36 som syftar till en strykning av artikel 18.1 och 18.2 som ger medlemsstaterna möjlighet att bevilja inrikes linjetrafik undantag från tillämpningen av bestämmelserna i kapitel III i denna förordning om de kan säkerställa att nivån på skyddet för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet åtminstone är likvärdig med nivån på skyddet i denna förordning. Bestämmelserna i artikel 18.1 och 18.2 är användbara eftersom de ger medlemsstaterna den flexibilitet som är nödvändig för att i tillämpliga fall upprätthålla en högre nationell skyddsnivå samtidigt som det säkerställs att minst samma skyddsnivå som föreskrivs i förordningen uppfylls i övriga medlemsstater.