

EL

EL

EL



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 24.3.2010
COM(2010)121 τελικό

2008/0237 (COD)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της συνθήκης για τη λειτουργία της
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

σχετικά με

**θέση του Συμβουλίου κατά την πρώτη ανάγνωση για την έγκριση του κανονισμού του
Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα δικαιώματα των επιβατών
λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.
2006/2004 σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για
την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών**

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της συνθήκης για τη λειτουργία της
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

σχετικά με

**θέση του Συμβουλίου κατά την πρώτη ανάγνωση για την έγκριση του κανονισμού του
Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα δικαιώματα των επιβατών
λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.
2006/2004 σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για
την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών**

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Ημερομηνία διαβίβασης της πρότασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο **4 Δεκεμβρίου 2008**

(έγγραφο COM/2008/817 - COD-2008-237):

Ημερομηνία της γνώμης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής: **16 Ιουλίου 2009**

Ημερομηνία της θέσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, πρώτη ανάγνωση: **23 Απριλίου 2009**

Ημερομηνία της θέσης του Συμβουλίου κατά την πρώτη ανάγνωση: **11 Μαρτίου 2010**

2. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η πρόταση που εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 4 Δεκεμβρίου 2008, αποσκοπεί στην καθιέρωση δικαιωμάτων για τους επιβάτες που ταξιδεύουν με λεωφορεία και πούλμαν ώστε να καταστούν ελκυστικότερες και πιο αξιόπιστες οι οδικές μεταφορές επιβατών. Με την καθιέρωση νέων κανόνων θα βελτιωθεί η προστασία των επιβατών εν γένει και ειδικότερα των ατόμων με ειδικές ανάγκες και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Παράλληλα θα θεσπιστούν ποιοτικά πρότυπα συγκρίσιμα προς τα ήδη ισχύοντα στους τομείς των αεροπορικών και σιδηροδρομικών μεταφορών.

3. ΣΧΟΛΙΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

3.1. Γενικά σχόλια

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρότασή της τροποποιήθηκε ουσιαστικά από το Συμβούλιο σε ορισμένα από τα μέρη της.

Κατά πρώτο, η θέση του Συμβουλίου δίνει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να εξαιρέσουν τις τακτικές αστικές, προαστιακές και περιφερειακές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων και των διαμεθοριακών υπηρεσιών ανάλογου χαρακτήρα, από την εφαρμογή του κανονισμού. Η πρόταση της Επιτροπής προέβλεπε ανάλογη δυνατότητα αποκλειστικά και μόνο εφόσον οι εξαιρούμενες υπηρεσίες καλύπτονταν από συμβάσεις για παροχή δημόσιων υπηρεσιών που θα εξασφάλιζαν αναλόγου επιπέδου δικαιώματα για τους επιβάτες. Επιπρόσθετα, τα κράτη μέλη, για περιορισμένη χρονική περίοδο, αποκτούν τη δυνατότητα να εξαιρούν εσωτερικές τακτικές υπηρεσίες καθώς και διεθνείς υπηρεσίες που κατά μεγάλο μέρος αφορούν το εξωτερικό της Ένωσης. Η προσέγγιση αυτή συνεπάγεται δραστική συρρίκνωση του πεδίου εφαρμογής.

Κατά δεύτερο, η πρόταση της Επιτροπής περιείχε κεφάλαιο με λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις υποχρεώσεις των μεταφορέων σε ότι αφορά τις αποζημιώσεις και την παροχή αρωγής σε περίπτωση ατυχήματος. Η θέση του Συμβουλίου αντικατέστησε την αρχική πρόταση της Επιτροπής όσον αφορά την ευθύνη των μεταφορέων με αναφορά στην ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία και με υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίζουν ότι η τυχόν μέγιστη αποζημίωση βάσει της εθνικής νομοθεσίας θα πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον σε 220.000 ευρώ ανά επιβάτη και σε 500 ευρώ ανά αποσκευή για τις αστικές, προαστιακές και περιφερειακές υπηρεσίες (1.200 ευρώ για όλες τις άλλες υπηρεσίες μεταφορών). Η πρόταση του Συμβουλίου αντικατέστησε επίσης την απαίτηση περί προκαταβολικής πληρωμής με υποχρέωση για τους μεταφορείς να παρέχουν αρωγή για την ικανοποίηση των άμεσων πρακτικών αναγκών των επιβατών μετά από ατύχημα. Μολονότι η εν λόγω θέση υστερεί σοβαρά προς τις διατάξεις της αρχικής πρότασης της Επιτροπής, αποτελεί βελτίωση του επιπέδου της προστασίας των επιβατών σε ευρωπαϊκό επίπεδο σε σύγκριση προς την ήδη επικρατούσα κατάσταση.

Τέλος, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την απόφαση του Συμβουλίου για την εφαρμογή του κανονισμού δύο χρόνια (αντί για ένα) μετά από τη θέση του σε ισχύ.

3.2. Οι τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που έγιναν δεκτές από την Επιτροπή και συμπεριλήφθηκαν πλήρως ή εν μέρει στη θέση του Συμβουλίου

- η τροπολογία 3 η οποία τονίζει τις ιδιαιτερότητες του τομέα των λεωφορείων και των πούλμαν,
- η τροπολογία 5 που αναφέρεται στις προϋποθέσεις πλαίσιο για την επιμόρφωση σε σχέση με τα άτομα με ειδικές ανάγκες,
- οι τροπολογίες 26, 30, 31, 36, 45, 46 που αποσκοπούν στη διευκρίνιση και τον εξορθολογισμό της διατύπωσης της πρότασης,
- οι τροπολογίες 32, 58 και 62 που διευκρινίζουν τη μορφή των πληροφοριών ώστε να είναι προσβάσιμες από όλους τους επιβάτες.

3.3. Οι τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που έγιναν δεκτές από την Επιτροπή αλλά δεν συμπεριλήφθηκαν στην πρόταση του Συμβουλίου

- διευκρίνιση των αιτιολογικών σκέψεων (τροπολογίες 1, 2, 6),
- εισαγωγή νέων αιτιολογικών σκέψεων που ενθάρρυναν τα κράτη μέλη και τους παράγοντες που δραστηριοποιούνται στην αγορά να πραγματοποιήσουν

επενδύσεις σε οχήματα και υποδομές κατάλληλες για τη μεταφορά ατόμων με ειδικές ανάγκες και επιβατών με μειωμένη κινητικότητα (τροπολογίες 7, 8, 9 και 10),

- οι τροπολογίες 13, 16 και 17 για τη διευκρίνιση των ορισμών,
- η τροπολογία 15 για τους ορισμούς,
- οι τροπολογίες 23 και 82 για τη διευκρίνιση των προϋποθέσεων του προτεινόμενου καθεστώτος ευθύνης για τους μεταφορείς σε περίπτωση ατυχημάτων,
- οι τροπολογίες 50, 51 (εν μέρει) και 55 για την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών σε περίπτωση καθυστερήσεων και ακύρωσης προγραμματισμένων υπηρεσιών,
- οι τροπολογίες 59 και 60 για τη διευκρίνιση των προϋποθέσεων υπό τις οποίες οι μεταφορείς καλούνται να μεριμνούν για τους επιβάτες σε περίπτωση καθυστερήσεων,
- οι τροπολογίες 61 και 63 που τόνιζαν την ανάγκη οι μεταφορείς να εξασφαλίζουν την προσβασιμότητα των πληροφοριών και την εφαρμογή μηχανισμών διεκπεραίωσης των παραπόνων για όλους τους επιβάτες συμπεριλαμβανομένων των PRM (ατόμων με μειωμένη κινητικότητα),
- οι τροπολογίες 64, 65, 66, 67, 68 που διευκρίνιζαν και εν μέρει βελτίωναν την λειτουργία του καθεστώτος διεκπεραίωσης των παραπόνων και των αντίστοιχων διατάξεων επιβολής,
- η τροπολογία 70 που διευκρίνιζε τον κατάλογο υποχρεωτικών ενεργειών για αρωγή σε άτομα με ειδικές ανάγκες και επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα επί του οχήματος,
- οι τροπολογίες 73, 33, 34 (εν μέρει), 35, 37, 40, 42, 43, 44, για την ενίσχυση των προϋποθέσεων υπό τις οποίες θα πρέπει να παρέχεται βοήθεια στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα ενόσω ταξιδεύουν και μετά από την ολοκλήρωση της μετακίνησής τους με λεωφορείο ή πούλμαν.

3.4. Οι τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που απορρίφθηκαν από την Επιτροπή αλλά έχουν συμπεριληφθεί πλήρως ή εν μέρει στη θέση του Συμβουλίου

- οι τροπολογίες 27 και 29 για τη διευκρίνιση των προϋποθέσεων υπό τις οποίες χορηγούνται παρεκκλίσεις στο δικαίωμα μεταφοράς ατόμων με ειδικές ανάγκες και επιβατών με μειωμένη κινητικότητα,
- η τροπολογία 53 για την αναγνώριση του δικαιώματος των επιβατών να λαμβάνουν γεύματα και αναψυκτικά σε περίπτωση καθυστερήσεων,
- η τροπολογία 69 που προέβλεπε ως ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού δύο χρόνια μετά από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ,

3.5. Οι τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που απορρίφθηκαν από την Επιτροπή και δεν συμπεριλήφθηκαν στη θέση του Συμβουλίου

- οι τροπολογίες 4, 18, 19, 21, 22, 24 για αλλαγές στο καθεστώς της ευθύνης των μεταφορέων σε περίπτωση ατυχημάτων,
- η τροπολογία 14 για τους ορισμούς,
- η τροπολογία 25 η οποία θα είχε ως συνέπεια να μη λαμβάνεται δεόντως υπόψη η ασφάλεια κατά τη μεταφορών των επιβατών με ειδικές ανάγκες και των επιβατών μειωμένης κινητικότητας,
- οι τροπολογίες 38, 39 και 41 σχετικά με τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες παρέχεται αρωγή σε άτομα με ειδικές ανάγκες και επιβάτες μειωμένης κινητικότητας,
- οι τροπολογίες 47 και 48 για τον περιορισμό της ευθύνης των μεταφορέων όσον αφορά τις αναπηρικές πολυθρόνες και τα λοιπά είδη που διευκολύνουν την κινητικότητα,
- οι τροπολογίες 49, 52, 54, 56 και 57 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων σε περίπτωση καθυστερήσεων ή ακυρώσεων,
- οι τροπολογίες 71 και 72 για τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής των ενεργειών παροχής αρωγής επί του οχήματος ή της επιμόρφωσης που θα πρέπει να παρέχεται στο προσωπικό ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των επιβατών μειωμένης κινητικότητας.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Επιτροπή προβληματίζεται σοβαρότατα σχετικά με τις δραστικές τροποποιήσεις που επέβαλε το Συμβούλιο συγκριτικά προς την αρχική της Επιτροπής καθώς και όσον αφορά άλλες ορισμένες τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, στο βαθμό που αυτές περιορίζουν σημαντικά το πεδίο εφαρμογής του σχεδίου κανονισμού και ως εκ τούτου το συνολικώς προβλεπόμενο επίπεδο προστασίας για τους επιβάτες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Επιτροπή σημειώνει την κοινή θέση που ενέκρινε ομοφώνως το Συμβούλιο και θεωρεί ότι πρέπει να καταβληθούν εποικοδομητικές προσπάθειες ώστε να αυξηθεί και πάλι το επίπεδο των επιδιώξεων στο πλαίσιο περαιτέρω διοργανικού διαλόγου ενόψει της τελικής έγκρισης του κανονισμού.

5. ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Επιτροπή διατύπωσε την εξής δήλωση κατά την σύνοδο του Συμβουλίου υπουργών μεταφορών στις 17 Δεκεμβρίου 2009:

«Η Επιτροπή δηλώνει ότι, παρά το γεγονός ότι η πολιτική συμφωνία δεν καλύπτει πλήρως ορισμένους σημαντικούς στόχους της αρχικής πρότασης, δεν προτίθεται να αντιταχθεί στη συμφωνία αυτή δεδομένου ότι επιθυμεί να εξασφαλίσει τη συνέχεια της τακτικής νομοθετικής διαδικασίας».