

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 par sadarbību starp valstu iestādēm, kas atbildīgas par tiesību aktu īstenošanu patērētāju tiesību aizsardzības jomā”**

COM(2008) 816 galīgā redakcija – 2008/0246 (COD)  
(2009/C 317/16)

Ziņotājs: **HERNÁNDEZ BATALER KGS**  
Līdzziņotājs: **RUSCHE KGS**

Eiropas Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 71. pantu 2009. gada 12. februārī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

*“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 par sadarbību starp valstu iestādēm, kas atbildīgas par tiesību aktu īstenošanu patērētāju tiesību aizsardzības jomā”*

COM(2008) 816 galīgā redakcija – 2008/0246 (COD).

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2009. gada 26. jūnijā. Ziņotājs – *Hernández Bataller kgs*, līdzziņotājs — *Rusche kgs*.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 455. plenārajā sesijā, kas notika 2009. gada 15. un 16. jūlijā (16. jūlija sēdē) ar 65 balsīm par un 2 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

## 1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1. EESK atbalsta Komisijas priekšlikumu, jo regulas īstenošana kopumā sekmēs iekšējā tirgus darbību un paplašinās pasažieru — it īpaši pasažieru ar invaliditāti — tiesības.

1.2. Komiteja tomēr pauž nožēlu, ka priekšlikumā nepietiekami sīki analizēta situācija, kādā atrodas cilvēki ar invaliditāti, un nav paredzēts paaugstināt pamattiesību un patērētāju ekonomisko tiesību aizsardzības līmeni.

1.3. Ņemot vērā šajā atzinumā minētos EESK ierosinājumus, jāizveido sistēma, kas cilvēkiem ar invaliditāti jebkuros apstākļos nodrošina regulā minēto pakalpojumu pieejamību.

1.4. Šīs jomas reglamentējošajiem noteikumiem, kuri pašlaik ir spēkā ES dalībvalstīs vai kurus tās vēlas pieņemt, vienmēr jānodrošina iespējami visaugstākais drošības līmenis.

1.5. Lai nodrošinātu citu pamattiesību aizsardzību, piemēram, personas datu aizsardzību, vajadzīgs īpašs regulējums, kas nosaka stingrākas prasības.

1.6. Regulā būtiski jāuzlabo vairāki patērētāju ekonomisko tiesību aspekti, piemēram, saistībā ar alternatīvu pārvadājumu

pakalpojumu nodrošināšanu, atļūdzināšanu, biļetes cenas kompensēšanu, pasažieru informēšanu un sūdzību izskatīšanas kārtību.

## 2. Pamatojums.

2.1. Eiropas Savienības Pamattiesību hartas <sup>(1)</sup> 38. pantā paredzēts, ka Savienības politika nodrošina augstu patērētāju tiesību aizsardzības līmeni. Savukārt EKDL līguma 3. pantā noteikts, ka patērētāju tiesību aizsardzības nostiprināšana ir viena no Kopienas darbības jomām, un 153. pantā paredzēta Kopienas rīcība, lai sekmētu patērētāju interešu aizsardzību un nodrošinātu augstu patērētāju tiesību aizsardzības līmeni.

2.2. Komisija baltajā grāmatā par tematu “Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks pieņemt lēmumu” <sup>(2)</sup> ierosināja paredzēt visu transporta veidu pasažieru tiesības, nosakot kopējus principus attiecībā uz visiem transporta veidiem <sup>(3)</sup>. Komisija arī norādīja, ka jānostiprina virkne tiesību, piemēram, jāparedz īpaši pasākumi, kas palīdzēs cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, automātiski un tūlītēji risinājumi ceļojuma pārtraukšanas gadījumā (ilga kavēšanās, pārvadājuma atcelšana vai atteikums veikt pārvadājumu), pienākums informēt pasažierus, sūdzību izskatīšanas kārtība un lēmuma apstrīdēšanas līdzekļi.

<sup>(1)</sup> OV C 303, 14.12.2007., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> COM(2001) 370, 12.09.2001.

<sup>(3)</sup> Līdzīgi, kā noteikts 2004. gada 11. februāra Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā 261/2004 EK, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos; OV L 46, 17.02.2004.

2.3. Komisija 2006. gadā sāka publisku apspriešanos par to pasažieru tiesībām, kuri ceļo pa jūru, un pievērsa uzmanību arī personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesību aizsardzībai ceļojumos pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem. Vairums apspriešanās dalībnieku atbalstīja minimālā pasažieru tiesību aizsardzības līmeņa noteikšanu visā ES neatkarīgi no transporta veida vai no tā, vai ceļojums pilnībā notiek vienā dalībvalstī vai šķērso iekšējās vai ārējās robežas.

2.4. Neatkarīga pētījuma <sup>(4)</sup> vispārējie secinājumi liecina, ka pasažieru tiesību aizsardzība ES nav pilnībā apmierinoša vairāku apstākļu dēļ, tostarp tādēļ, ka atšķiras pasažieru tiesību aizsardzības apmērs un pakāpe, trūkst vienota regulējuma, kas jau iepriekš nosaka, kādi pakalpojumi nekavējoties jāsniedz pārvadājuma atcelšanas vai kavēšanās gadījumā, un pasažieri nav pietiekami informēti par viņu tiesībām ārkārtas situācijā.

2.5. Ietekmes novērtējumā galvenokārt analizēti kompensācijas principi un palīdzība pārvadājuma atcelšanas vai kavēšanās gadījumā, noteikumi par pārvadājumu pieejamību, nediskrimināciju un palīdzību cilvēkiem ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kvalitātes standarti un pienākums sniegt informāciju, kā arī sūdzību izskatīšanas un atbilstības uzraudzības noteikumi.

### 3. Komisijas priekšlikums.

3.1. Priekšlikumā regulai noteiktas vienotas obligātās prasības attiecībā uz pasažieru nediskriminācijas nepieļaušanu pārvadājuma nosacījumos, ko pasažieriem piedāvā pārvadātāji, obligātu palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un viņu nediskrimināciju, pārvadātāju pienākumiem pret pasažieriem pārvadājuma atcelšanas vai kavēšanās gadījumā, minimālo informāciju, kas jāsniedz pasažieriem, sūdzību izskatīšanu un pasažieru tiesību īstenošanu.

3.2. Minēto regulu piemēros jūras un iekšzemes ūdensceļu pasažieru komercpārvadājumu pakalpojumiem, tostarp kruīziem, starp ostām vai jebkurām iekāpšanas/izkāpšanas vietām, kas atrodas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, vai šādās ostās vai iekāpšanas/izkāpšanas vietās.

3.3. Priekšlikumā noteikti pārvadātāju pienākumi ceļojuma pārtraukšanas gadījumā un attiecībā uz informācijas sniegšanu, tiesības saņemt palīdzību, tiesības uz alternatīvu transporta pakalpojumu izmantošanu, izdevumu atlīdzināšanu un biļetes cenas atlīdzināšanu, kā arī citi pasažieru atbalsta pasākumi.

3.4. Katra dalībvalsts ieceļ iestādi vai iestādes, kas ir atbildīgas par regulas izpildi un var veikt nepieciešamos pasākumus, lai

nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu, tostarp noteikumu par transporta pieejamību piemērošanu.

### 4. Vispārīgas piezīmes.

4.1. EESK atzinīgi vērtē priekšlikumā regulai iekļautās vienotās obligātās prasības un pauzē cerību, ka nākotnē tiks panākts kvalitatīvāks un augstāks patērētāju tiesību aizsardzības līmenis, kā noteikts EK Līgumā. Komisijai būtu skaidri jānorāda, ka minētais priekšlikums neattiecas uz tūristu ekskursijām, kas ilgst mazāk kā vienu dienu.

4.1.1. Priekšlikums ir tālejošs un atbilst Komisijas jaunajai nostātai, ka iekšējam tirgu jādarbojas patērētāju interesēs un patērētājiem jāgūst labums no valstu iekšējo tirgu atvēršanas.

4.1.2. Līdztekus noteikumu un principu kopumam, kas garantē to pasažieru ekonomiskās tiesības, kuri izmanto jūras un upju transporta pakalpojumus valstu un starpvalstu līmenī, regula izveido sistēmu sabiedrības pamattiesību vispārējai atzīšanai aizsardzībai.

4.1.3. Priekšlikums papildina arī daudzu ES valstu tiesību aktus, kuros minētais jautājums vispār nav apskatīts vai tas darīts nepilnīgi, praksē nenodrošinot cilvēku ar invaliditāti un gados vecāku cilvēku tiesību aizsardzību. Runa ir par piekļuves, informācijas un atbalsta sistēmām uz kuģiem, kā arī savlaicīgu informēšanu, ko daudzus gadījumos varētu uzlabot.

4.1.4. EESK tomēr neatbalsta ierosmi, ka dalībvalstis var atbrīvot no regulas prasībām pakalpojumus, uz kuriem attiecas pakalpojumu publiskā iepirkuma līgumi, jo tie ir pakalpojumi, kurus iedzīvotāji izmanto visvairāk un kuri visvairāk var būt vajadzīgi personām ar invaliditāti. Ņemot vērā 19. panta a) un b) apakšpunktu, Komisija varētu paredzēt punktu, kurā atbildīgajām iestādēm prasītu šādos gadījumos izveidot automatisku atlīdzināšanas sistēmu.

Kaut arī jau pieņemti vairāki tiesību akti par kuģošanas drošību (Direktīva 1999/35/EK, Direktīva 98/18/EEK un Direktīva 98/41/EK), pēc EESK domām, regulā skaidri jānorāda, ka pasažieriem ir īpašas tiesības uz drošību.

Tāpēc būtu jānosaka, ka šajā jomā drošības jēdziens ietver sevī arī pieejamību, proti, pieejamība jānodrošina, ne tikai pasažieriem uzkāpjot uz kuģa un nokāpjot no tā, bet arī visa ceļojuma laikā.

<sup>(4)</sup> Neatkarīgs pētījums "Analysis and assessment of the level of protection of passenger rights in the EU maritime transport sector" ("Analīze un novērtējums par pasažieru tiesību aizsardzības līmeni ES ūdenstransporta nozarē"), ko 2005.–2006. gadā pasūtīja Komisijas Enerģētikas un transporta ĢD.

Skaidri arī jānorāda, ka pasažieriem ar invaliditāti uz visiem kuģiem un visos ceļojumos, uz kuriem attiecas minētā regula, atļauts ņemt līdzi suņus pavadoņus, tādējādi neierobežojot šo personu tiesības uz brīvu pārvietošanos un viņu mobilitāti.

4.1.5. EESK atgādina, ka Komisijai Kopienas līmenī ir jāpieņem un jāierosina visi vajadzīgie pasākumi, lai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām būtu tādas pašas tiesības uz brīvu pārvietošanos, izvēles brīvību un nediskrimināciju kā pārējiem iedzīvotājiem. Jāievieš "cilvēku ar invaliditāti, tostarp personu, kas cieš no aptaukošanās, sociālās integrācijas modelis", lai transporta līdzekļi būtu pieejami ikvienam.

4.1.6. Komiteja uzskata, ka attiecībā uz juridisko pamatu (EKDL 70. un 81. pants) būtu jānorāda arī 153. pants, jo tajā izteikts aicinājums Kopienas darbībā nodrošināt augstu patērētāju tiesību aizsardzības augstu līmeni.

4.1.7. EESK uzskata, ka regulas kā instrumenta izvēle ir svarīga, jo priekšlikumā iekļautie noteikumi vienādi un efektīvi jāpieņemo veidā visā Eiropas Savienībā, lai nodrošinātu gan atbilstošu ūdenstransporta pasažieru aizsardzības līmeni, gan vienlīdzīgus konkurences apstākļus pārvadātājiem.

4.1.8. EESK piekrīt Eiropas likumdevējām iestādēm, ka kopregulējums vai pašregulējums "nav piemērojams, ja ir apdraudētas pamattiesības vai nozīmīgas politiskās izvēles vai situācijās, kad noteikumi ir jāpieņemo viendabīgi visās dalībvalstīs" (5). Tādēļ priekšlikumā regulai ievērota atbilstība subsidiaritātes un proporcionalitātes principiem.

4.1.9. Runājot par III nodaļu, jāatzīmē, ka mērķis — nodrošināt vienādus nosacījumus visiem iekšējā tirgus dalībniekiem — sasniegts tikai daļēji, jo regula ļauj dalībvalstīm diezgan brīvi regulēt pasažieru tiesības transporta pakalpojuma kavēšanās vai atcelšanas gadījumā. Ziņojumā, kas Komisijai jāizstrādā reizi trīs gados (30. pants), īpaši jāanalizē, vai atšķirības tiesību aktos, kas attiecas uz minēto jomu, neietekmē konkurenci un iekšējā tirgus darbības efektivitāti.

4.1.10. EESK uzskata, ka regulai nav jāattiecas uz tūristu pārvadājumiem, it īpaši ekskursijām un apskates braucieniem. Tomēr būtu jāņem vērā tie pasažieri, kuriem rodas grūtības ar pārsēšanās, iztrūkstot vienam no viņu ceļojuma ķēdes posmiem.

(5) Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas Iestāžu nolīgums par labāku likumdošanas procesu (2003/C 321/01), 17. punkts.

4.2. EESK rosina noteikt, ka biļete apliecina pārvadājuma līguma noslēgšanu, un uzskata, ka īpaša nozīme ir tam, lai regulas noteikumi tiek uzskatīti par pasažieru tiesībām, kuras obligāti jāievēro un nav atceļamas, vienlaikus neskarot spēkā esošos tiesību aktus patērētāju tiesību aizsardzības jomā, jo īpaši attiecībā uz negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos (6) un negodīgu komercpraksi (7).

Jāmeklē īpašs risinājums, kā atcelt pašlaik spēkā esošo un gandrīz vispārējo prasību, ka personām ar invaliditāti vismaz 48 stundas pirms došanās ceļā jāinformē attiecīgais pārvadātājs. Attiecīgā gadījumā šo prasību varētu arī grozīt tā, lai tā cik iespējams atbilst personu ar invaliditāti interesēm. Šis stingrais termiņš, kas personām ar invaliditāti jāievēro, noteikti traucē tām pilnībā izmantot tiesības, kas saistītas ar personu brīvu pārvietošanos, piemēram, tiesības uz brīvo laiku vai tiesības meklēt risinājumu, ja izveidojusies ārkārtas situācija.

EESK rosina elastīgāk risināt jautājumus saistībā ar kārtību, kādā jāpaziņo par palīdzību, kas būs vajadzīga, ceļojot ar kuģi. Lai dotos braucienā ar kuģi, biļete nav iepriekš jārezervē, un tāpēc noteikts, ka personām ar invaliditāti iepriekš jāpaziņo, ka tām būs vajadzīga palīdzība. Šāda prasība var būt pretrunā tiesībām uz vienlīdzīgu attieksmi. Tāpēc jāņem vērā, vai brauciens ir garš vai īss, kā arī pārvadājumiem izmantotā kuģa veids. Eiropas Komisijai jānosaka, ka pārvadātājiem jānosūta pasažieriem apstiprinājums, ka tie saņēmuši šādu paziņojumu. Tas jādara, lai gadījumos, kad informācijas pārsūtīšanas sistēmā rodas traucējumi, pasažieri varētu pierādīt, ka viņi patiešām informējuši par sniedzamo palīdzību.

4.2.1. Lai īstenotu tiesības, kas noteiktas ANO Konvencijā par cilvēku ar invaliditāti tiesībām, šiem cilvēkiem jābūt iespējai saņemt palīdzību ostās, iekāpšanas un izkāpšanas punktos un uz pasažieru kuģiem. Komiteja pilnībā piekrīt tam, ka atbilstoši visiem sociālās integrācijas mērķiem minētajai palīdzībai ir jābūt bez maksas, saskaņā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 26. pantu par cilvēku ar invaliditāti integrāciju.

4.2.2. Tādēļ EESK uzskata, ka izņēmumu attiecībā uz pārvadāšanas atteikumiem personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām pamatā jābūt nediskriminējošiem, pārredzamiem un pārbaudāmiem kritērijiem.

(6) Padomes 1993. gada 5. aprīļa Direktīva 93/13/EEK par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos OV L 95, 21.4.1993., 29. lpp.

(7) Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 11. maija direktīva par uzņēmumu negodīgu komercpraksi attiecībā ar patērētājiem iekšējā tirgū. OV L 149, 11.6.2005., 22. lpp.

4.3. EESK atzinīgi vērtē regulas priekšlikuma 8. panta noteikumu, kas izstrādāts, pamatojoties uz organizētas pilsoniskās sabiedrības organizāciju un valsts iestāžu dialogu, un saskaņā ar kuru piekļuves noteikumus nosaka pārvadātāji un personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām organizāciju pārstāvjus un valsts izpildiestādes. Arī kvalitātes standarti jānosaka sadarbībā ar patērētāju organizāciju apvienībām un saskaņā ar priekšlikuma 22. pantu, ņemot vērā Starptautiskās jūrniecības organizācijas un citu attiecīgo starptautisko organizāciju ieteikumus.

4.4. Īpašas maksas noteikšana saskaņā ar 9. panta 3 punktu, ir pretrunā ar bezmaksas pakalpojumu sniegšanas principu un sociālās integrācijas mērķiem, jo īpaši gadījumos, kad tas tiek darīts vienpusēji, kā izklāsts minētajā pantā. Tomēr atsevišķa uzskaitē ir loģisks minimālas pārredzamības nodrošināšanas rezultāts, lai gan revidentu apstiprināts gada pārskats būtu jādara pieejams personu ar invaliditāti organizācijām un patērētāju apvienībām. EESK iesaka pārbaudīt, vai mazie un vidējie uzņēmumi spēs segt izdevumus, kurus radīs šāda uzskaites kārtība.

4.5. Kompensācija par ratiņkrēsliem un citiem pārvietošanās palīg līdzekļiem atbilst regulas mērķim nodrošināt aizsardzību, tāpat arī noteikums par rezerves aprikojuma pieejamību ieinteresētajām personām. Kompensācijai ir jābūt pilnīgai un jāsedz visi radušies zaudējumi.

4.6. Prasības ceļojuma pārtraukšanas gadījumā, kas paredzētas kā vienoti obligātie noteikumi, ir pamatotas, ņemot vērā šobrīd spēkā esošu tiesību aktu trūkumu. EESK var saprast, ka pirmajā posmā Kopienas līmenī ir paredzēti gaisa transporta pasažieru tiesību aizsardzības noteikumiem līdzvērtīgi pasākumi, taču pauzē vēlmi, lai būtu ierosināts ļoti ātri sasniegt visaugstāko aizsardzības līmeni.

4.6.1. Biļetes cenas automātiska kompensācija varētu būt taisnīga atlīdzināšanas sistēma, ja tā darbojas elastīgi un efektīvi. Minētās sistēmas ietvaros nākotnē jācenšas panākt procentuāli augstāku kompensāciju kavēšanās gadījumos.

4.6.2. Jāprecizē priekšlikuma 20. panta 4. punktā iekļautais noteikums par tiesību aktu nepiemērošanu, ja kavēšanos notikusi "ārkārtējos apstākļos". Minētais noteikums jāprecizē saskaņā ar EKT praksi<sup>(8)</sup>, ja tas neattiecas uz tādu tehnisku problēmu uz kuģa, kuras dēļ ceļojums tiek atcelts, ja vien minēto problēmu nav izraisījuši apstākļi, kas pēc būtības vai izcelsmes ir neraksturīgi pārvadātāja parastajai darbībai. Fakts, ka pārvadātājs ievēro obligātos kuģu tehniskās apkopes un uzturēšanas standartus, vēl

neliecina, ka tas veicis visus "iespējamus pasākumus" un tāpēc atbrīvojams no kompensāciju izmaksāšanas. Jāņem vērā arī jūrā veikto pārvadāšanas pakalpojuma īpatnības.

4.6.3. Jebkurā gadījumā priekšlikuma 21. pants, kurā noteikts, ka nekas regulā neierobežo pasažierus valstu tiesās prasīt atlīdzināt kaitējumu, kas radies transporta pakalpojumu atcelšanas vai kavēšanas rezultātā, pilnībā atbilst pamattiesībām izmantot efektīvu juridisku līdzekli, kā noteikts Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pantā.

4.7. Pasažieriem ir svarīgi saņemt informāciju, tai ir jābūt pieejamai un atbilstoši tehnoloģiskajai attīstībai, un šajā ziņā priekšlikums ir atbilstošs.

4.8. Attiecībā uz sūdzībām par civiliem un/vai komerciāliem zaudējumiem būtu jānorāda uz ārpustiesas patērētāju organizācijām, kas izveidotas, pamatojoties uz Komisijas 1998. gada 30. marta lēmumu 1998/257/EK, vai vismaz uz struktūrām, kas atbilst neatkarības, pārredzamības, apstrīdēšanas, efektivitātes, tiesiskuma, brīvības un pārstāvības iespēju principiem.

4.9. Dalībvalstu izpildiestādes jāpilnvaro pilnībā piemērot efektīvas, preventīvas un proporcionālas sankcijas, visos gadījumos paredzot iespēju pieprasīt kompensācijas izmaksu pasažieriem, kuri iesnieguši sūdzību.

Regulā arī jānosaka, ka jāsniedz atbilstoša un publiski pieejama informācija par visām iespējamajām sankcijām un pasažieru sūdzību iesniegšanas un izskatīšanas kārtību.

4.10. Saistībā ar personas datu aizsardzību un datu brīvu apriti<sup>(9)</sup> EESK piekrīt Komisijas viedoklim, ka spēkā esošie tiesību akti ir konsekventi jāpiemēro, lai garantētu pasažieru privātās dzīves aizsardzību atbilstoši Direktīvai 95/46/EK un Tiesas praksei. Tas ir īpaši svarīgi gadījumos, kad personas datus nosūta uz trešām valstīm saistībā ar pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu. Personas, kuru dati iekļauti datnē, ir jāinformē par šo faktu un iespējām tai piekļūt, lai panāktu datu labošanu vai dzēšanu.

<sup>(8)</sup> 2008. gada 22. decembra spriedums, lieta C-549/07 (*Friederike Wallentin-Hermann pret Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA*).

<sup>(9)</sup> Tiesības uz privāto dzīvi: Eiropas Pamattiesību un pamatbrīvību konvencijas 8. pants.

4.11. EESK atgādina Komisijai par nepieciešamību pārskatīt Direktīvu 90/314/EK, lai to vairāk pielāgotu šajā atzinumā aplūkotojamam priekšlikumam, citiem atvasinātajiem Kopienas tiesību aktiem un lai:

- aktualizētu tādu terminu kā “kopīga cena”, “komplekss ceļojums” un “iepriekš sagatavots pakalpojums” definīcijas un skaidrojumus;
- precīzāk noteikt operatora un aģenta tiešo atbildību līguma laušanas vai nepilnīgas izpildes gadījumā neatkarīgi no tā, vai

operators vai aģents attiecīgo pakalpojumu ir sniedzis tieši vai netieši;

- noteikt skaidrāku, pilnīgāku kompensāciju patērētājiem gadījumos, ja organizētājs līgumu atceļ.

4.12. EESK atgādina Komisijai, ka regulā skaidri jānorāda uz direktīvām, kuras attiecas uz jūras transportu un iekšējo ūdensceļu transportu un kuru mērķis ir nodrošināt augstu drošības līmeni, it īpaši cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, un ka vajadzības gadījumā jāpaplašina to ģeogrāfiskās darbības joma.

Briseļē, 2009. gada 16. jūlijā

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs  
Mario SEPI*

---