



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 18.09.2006
KOM(2006) 517 wersja ostateczna

2004/0049 (COD)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

zgodnie z art. 251 ust. 2 akapit drugi traktatu WE

dotyczący

wspólnego stanowiska Rady dotyczącego przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw i obowiązków podróżnych w międzynarodowym ruchu kolejowym

**KOMUNIKAT KOMISJI
DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

zgodnie z art. 251 ust. 2 akapit drugi traktatu WE

dotyczący

wspólnego stanowiska Rady dotyczącego przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw i obowiązków podróżnych w międzynarodowym ruchu kolejowym

1- INFORMACJE OGÓLNE

Data przekazania wniosku do PE i Rady(dokument COM(2004)143 wersja ostateczna - 2004/0049(COD))	3 marca 2004 r.
Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny:	9 lutego 2005 r.
Data wydania opinii przez Parlament Europejski, pierwsze czytanie: A6 – 0123/2005	28 września 2005 r.
Data przyjęcia wspólnego stanowiska:	24 lipca 2006 r.

2- CEL WNIOSKU KOMISJI

Wniosek w sprawie praw podróżnych w międzynarodowym ruchu kolejowym jest jednym z czterech środków proponowanych w kontekście trzeciego pakietu kolejowego (pozostałe środki mają na celu ustanowienie systemu certyfikacji motorniczych pociągów, poprawę jakości usług towarowych przewozów kolejowych oraz otwarcie rynku międzynarodowych pasażerskich przewozów kolejowych z dniem 1 stycznia 2010 r.).

Wniosek zmierza do ustanowienia praw i obowiązków podróżnych w celu poprawy efektywności i atrakcyjności międzynarodowych pasażerskich przewozów kolejowych.

Ustanawia przepisy w sprawie minimalnych wymogów informowania pasażerów przed podróżą oraz w trakcie i po podróży, warunków umowy, odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych w razie wypadków, odpowiedzialności za opóźnienia i odwołania połączeń oraz inne ich następstwa; warunków pomocy osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, norm jakości jak również zarządzania ryzykiem i warunków współpracy przedsiębiorstw kolejowych zmierzających do osiągnięcia celów omawianego rozporządzenia.

Prawa podróżnych w ruchu kolejowym w dużej mierze oparto o obowiązujące systemy prawa międzynarodowego w tej dziedzinie, w szczególności Konwencję o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF/CIV) i zasady wspólnotowe przyjęte w odniesieniu do pasażerów samolotów.

3- UWAGI DO WSPÓLNEGO STANOWISKA

Rada jednogłośnie wprowadziła we wniosku Komisji pewne ogólne zmiany, które można zaakceptować, ponieważ zapewniają one realizację celów wniosku:

Po pierwsze Rada dokonała zmiany **struktury rozporządzenia** dzieląc je w sposób przejrzysty na osiem rozdziałów (I – Przepisy ogólne, II – Umowa przewozu, informacje i sprzedaż biletów, III – Odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych za podróżnych i ich bagaż, V – Opóźnienia, utrata połączenia i odwołane połączenia, V - Osoby o ograniczonej sprawności ruchowej, VI – Bezpieczeństwo, skargi i jakość usług, VII – Egzekwowanie przepisów oraz VIII – Przepisy końcowe). Liczbę załączników zmniejszono z czterech do trzech, w ten sposób, że załączniki I i II do wniosku Komisji zostały nieco zmienione i połączone, tworząc załącznik II, natomiast załącznik II został włączony do tekstu (rekompensata za opóźnienia), a z przepisów COTIF/CIV odnoszących się do rozdziałów II, III i V powstał załącznik I.

Rada w znacznym stopniu poparła **zakres** proponowany we wniosku Komisji (obejmujący „podróże międzynarodowe” – rozumiane jako jedno lub więcej połączeń, z których co najmniej jedno musi być połączeniem międzynarodowym, podjętym w ramach jednej umowy przewozu), natomiast stosowanie rozdziału IV w odniesieniu do opóźnień ograniczono do połączeń międzynarodowych, a rozdział V dotyczący osób o ograniczonej sprawności ruchowej ma szerszy zakres obejmujący również podróże krajowe w połączeniach międzynarodowych. Rada dostosowała zatem zakres różnych rozdziałów do ich odpowiednich potrzeb.

Inaczej niż we wniosku Komisji Rada jak również Parlament Europejski ograniczają obowiązki przedsiębiorstw kolejowych do zapewniania **biletów**, biletów bezpośrednich i odpowiednich informacji dotyczących podróży w całej sieci kolejowej UE, do przypadków, w których przedsiębiorstwa kolejowe otrzymujące zamówienie dysponują takimi informacjami lub biletami.

Rada i Parlament Europejski wnioskują o ustanowienie **komputerowego systemu rezerwacji i informacji** kolejowych w całej UE, co ułatwi konsumentom dostęp do informacji, biletów i rezerwacji w połączeniach międzynarodowych. Odpowiedni akt legislacyjny zostanie zainicjowany w ramach procedury komitologii na bazie wniosku opracowanego we współpracy z Europejską Agencją Kolejową.

Podobnie jak we wniosku Parlamentu Europejskiego Rada proponuje zastąpić przepisami obowiązującymi w ramach COTIF/CIV większość aspektów wniosku Komisji związanych z odpowiedzialnością przedsiębiorstw kolejowych wobec podróżnych i za bagaż w razie wypadków i szkód wynikłych z opóźnienia, utraty połączenia i odwołania połączenia. Mimo że takie podejście znacznie ograniczy prawa podróżnych do rekompensaty za szkody, Komisja może zaakceptować tę zmianę. Po uzyskaniu doświadczeń w stosowaniu takiego podejścia Komisja będzie mogła ponownie rozważyć tę kwestię. W odróżnieniu od Parlamentu Europejskiego Rada złagodziła wymogi propozycji dotyczącej minimalnego poziomu obowiązkowego zakresu ubezpieczenia od wypadków.

Rada w oparciu o podobny wniosek Parlamentu Europejskiego proponuje uproszczenie zawartych we wniosku Komisji ram dla **doraźnych rekompensat i pomocy w przypadku opóźnienia, utraty połączenia lub anulowania połączenia**, w celu umożliwienia ich

prostego stosowania z korzyścią dla podróżnych. Komisja zgadza się w pełni z takim uproszczeniem.

Rada ogólnie rzecz biorąc bardzo popiera prawa **osób o ograniczonej sprawności ruchowej**. Stara się rozszerzyć zakres tych praw i uczynić ich stosowanie bardziej wykonalnym i przewidywalnym, ograniczając jednak jednocześnie niektóre obowiązki zarządców stacji i przedsiębiorstw kolejowych. Komisja zasadniczo zgadza się na te zmiany. Uważa jednak za niefortunną jedną zmianę dotyczącą art. 19 ust. 1 ostatnie zdanie dającą zarządcy stacji możliwość ograniczenia już uzgodnionej pomocy w przypadku trudności o czysto handlowym charakterze. Parlament Europejski zajął się poprawkami wykraczającymi poza zakres tej propozycji, np. wymaganiami zmierzającymi do zwiększenia dostępności taboru kolejowego i stacji, które jednak będą zawarte w przyszłej technicznej specyfikacji interoperacyjności dotyczącej osób o ograniczonej sprawności ruchowej; Komisja przeanalizuje tę sprawę dokładnie.

W przeciwieństwie do Parlamentu Europejskiego Rada poparła obowiązki dotyczące definiowania i monitorowania norm jakości.

4- SZCZEGÓŁOWE UWAGI KOMISJI

Spośród 122 poprawek przyjętych przez Parlament w pierwszym czytaniu 63 zostały w całości zaakceptowane przez Radę we wspólnym stanowisku, a 9 częściowo, z których Komisja odrzuciła 12 całkowicie i 3 częściowo. Wspólne stanowisko odrzuciło w całości 25, a częściowo 4 poprawki, które Komisja zaakceptowała. We wspólnym stanowisku nie zaakceptowano całkowicie 26 i częściowo 3 poprawek, które Komisja również odrzuciła.

Główna poprawka Parlamentu Europejskiego polegała na rozszerzeniu zakresu, tak aby objął on nie tylko podróże międzynarodowe, ale również wszystkie krajowe. Inne ważne poprawki dotyczyły systemu odpowiedzialności, weryfikacji poziomu rekompensaty i proponowanych warunków w przypadku opóźnienia i odwołania połączenia oraz ograniczenia obowiązków przedsiębiorstw kolejowych w zakresie oferty biletów i informacji na temat przewozu na wszystkich głównych trasach w UE. W odpowiedzi na opinię Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu Komisja przyjęła 19 poprawek w całości, 49 zasadniczo i częściowo 16. Całkowicie odrzuciła 38 poprawek.

4.1 Poprawki przyjęte przez Komisję i włączone w całości lub w części do wspólnego stanowiska

Poniższych odesłań dokonano w stosunku do motywów i artykułów wspólnego stanowiska.

Część poprawki 3 i poprawek 10, 23, 27, 44, 45, 46, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 59 oraz w pewnym stopniu 64, 77, 78, 80, 81, 82 i 83 proponują dostosowanie systemu odpowiedzialności obowiązującego przedsiębiorstwa kolejowe do porozumień międzynarodowych COTIF/CIV (Protokół wileński z 1999 r., który wszedł w życie w 2006 r.) lub po prostu zawierają odesłania do COTIF/CIV. Poprawki szczegółowych przepisów można uznać za zbędne, ponieważ motywy (6) i (13), art. 10 (odpowiedzialność w związku ze śmiercią lub obrażeniami podróżnych i uszkodzeniem bagażu), art. 13 (odpowiedzialność w związku z opóźnieniem, utratą połączenia i odwołaniem połączeń) i w szczególności załącznik 1 do wspólnego stanowiska w sposób prosty i zwięzły wprowadzają do rozporządzenia odpowiednie przepisy COTIF/CIV dotyczące odpowiedzialności.

Poprawki 6 i 76 zawierają szczegóły związane ze sposobem udzielania pomocy osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w przypadku opóźnień. W art. 16 ust. 5 potwierdza się prawo osób o ograniczonej sprawności ruchowej do specjalnego traktowania ich potrzeb przy udzielaniu pomocy w przypadku opóźnień. Szczegóły co do sposobu udzielania takiej pomocy wymieniono w motywie (10) wspólnego stanowiska.

W poprawce 18 proponuje się zmianę w definicji „rezerwacji”, którą wspólne stanowisko w art. 3 ust. 9 zmienia jeszcze bardziej radykalnie.

W poprawkach 20, 61 i 120 proponuje się uproszczenie systemu rekompensat ustanawiając zawarty we wniosku Komisji zwrot ceny biletu w przypadku opóźnienia. Artykuł 15 wspólnego stanowiska przejmuje zasadniczą strukturę proponowaną przez Parlament Europejski, ogranicza jednak ewentualny zwrot do maksymalnie 50 % ceny biletu.

We wspólnym stanowisku przyjęto poprawkę 24 w sprawie wykreślenia definicji roboczych rozkładów jazdy.

Poprawki 25, 36 i 42 odnoszą się do organizacji zapewnienia informacji i sprzedaży biletów zawartej we wniosku i możliwości wykorzystania Komputerowego Systemu Informacji i Rezerwacji (CIRS). Do art. 9 wspólnego stanowiska włączono propozycję ustanowienia CIRS i zobowiązanie Komisji, państw członkowskich i Europejskiej Agencji Kolejowej do współpracy w celu opracowania specyfikacji technicznej interoperacyjności, o której mowa w dyrektywie 2001/16/WE dotyczącej informowania i sprzedaży biletów. Zakres wymienionej podstawy prawnej może wymagać dodatkowej analizy.

W poprawkach 32, 33, 34, 35, 108 i częściowo 138 proponuje się dostosowanie przepisów dotyczących umowy przewozu i sprzedaży biletów do porozumień międzynarodowych COTIF/CIV (Protokół wileński z 1999 r., który wszedł w życie w 2006 r.) lub po prostu zawarte są odesłania do COTIF/CIV. Poprawki szczegółowych przepisów można uznać za zbędne ponieważ motywy (6) i art. 4 (przepis dotyczący umowy przewozu) i w szczególności załącznik 1 do wspólnego stanowiska, w sposób prosty i zwięzły wprowadzają do rozporządzenia odpowiednie przepisy COTIF/CIV dotyczące umów przewozu i sprzedaży biletów.

Część poprawki 67 zawiera propozycję, aby podróżni opóźnionych pociągów byli niezwłocznie przewożeni do miejsca docelowego podróży. Propozycję tę ujmuje wspólne stanowisko w art. 14 proponując dodatkowo, aby przedsiębiorstwa kolejowe oferowały podróżnym „niezwłocznie” wybór pomiędzy zmianą trasy a zwrotem ceny biletu, itd.

W poprawkach 70, 71 i 72 (Komisja nie przyjęła jednak ograniczenia takiego obowiązku poprzez określenie „w stosownych przypadkach”) oraz 73 proponuje się, aby podróżny wyrażał zgodę na działania podejmowane przez przedsiębiorstwo kolejowe w przypadku zmiany trasy i kontynuowania podróży związanych z opóźnieniem i zawiera szereg wyjaśnień związanych z doraźną pomocą oferowaną w przypadku opóźnienia. Propozycje takie uwzględniono w art. 14 ust. 1 lit. c) i art. 16 ust. 2.

W poprawce 86 proponuje się uzależnienie pomocy oferowanej osobom o ograniczonej sprawności ruchowej od dostępności miejsc. Artykuł 17 wspólnego stanowiska umożliwia przedsiębiorstwom kolejowym wcześniejsze ustanowienie niedyskryminujących zasad dostępu dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Wspólne stanowiska nie zawiera jednak żadnych wymogów dotyczących zwiększenia liczby miejsc.

W poprawkach 87 i 126 wprowadza się zmiany do obowiązków zarządców stacji i przedsiębiorstw kolejowych, w tym załóg pociągu, w zakresie zapewnienia pomocy osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. W art. 19, 20 i 21 wspólnego stanowiska obowiązki zaangażowanych stron, w szczególności zarządców stacji i przedsiębiorstw kolejowych, sformułowano w sposób jasny, prosty i realistyczny. W art. 18 wspólnego stanowiska zapewnia się osobom o ograniczonej sprawności ruchowej sprzedaż biletów bez dodatkowych kosztów.

Poprawka 92 upraszcza prawo osób o ograniczonej sprawności ruchowej do pomocy w przypadku braku wcześniejszego zgłoszenia takiej potrzeby. W takich przypadkach w art. 21 jest mowa o zapewnieniu jak najlepszej możliwej doraźnej pomocy.

Poprawki 99 i 100 wzięto pod uwagę w art. 23 wspólnego stanowiska poprzez zmianę terminu „bezpieczeństwo” na „osobiste bezpieczeństwo”.

Poprawki 105 i 106 proponujące złagodzenie wymogu nakładanego na przedsiębiorstwa kolejowe związane z rozpatrywaniem skarg uwzględniono w art. 24 wspólnego stanowiska, pozostawiając w uzasadnionym stopniu większość szczegółów dotyczących mechanizmu rozpatrywania skarg w gestii samych przedsiębiorstw kolejowych.

W pierwszej części poprawki 109 znosi się obowiązek informowania podróżnych o wszelkich planach zawieszenia lub zmiany obsługi połączeń. W art. 6 wspólnego stanowiska zmienia się obowiązek informowania odnosząc się do decyzji zamiast do planów.

W poprawkach 114, części 115, 116 i 117 proponuje się zmianę w zakresie minimum informacji dotyczących podróży przedstawianych przez przedsiębiorstwa kolejowe podróżnym. Artykuł 7 i załącznik II zawierają wyjaśnienia co do treści minimum informacji przedstawianych podróżnym na temat własnych usług.

4.2 Poprawki zatwierdzone przez Komisję, a niewłączone do wspólnego stanowiska

W poprawkach 5, 8, 9 i 38 (częściowo, patrz również poniżej), części 67, 68, 79, 85, 90, 103 i 104 proponuje się wykreślenie określenia „międzynarodowy”. Komisja jest zdania, że wykreślenie tego określenia w odpowiednich przepisach wcale nie przesądza kwestii zakresu rozporządzenia. Ponieważ we wspólnym stanowisku nie zamierzano jednak rozszerzyć zakresu rozporządzenia na wszystkie połączenia kolejowe, w tym na połączenia krajowe, nie usunięto więc odniesień do określenia „międzynarodowy”.

W poprawce 15 proponuje się bardziej przejrzystą definicję „przedsiębiorstwa kolejowego”. Poprawkę tę można uznać za zbędną ponieważ wspólne stanowisko odnosi się do obowiązującego prawodawstwa Wspólnoty. Artykuł 3 ust. 1 definiuje „przedsiębiorstwo kolejowe” zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE, natomiast art. 2 (Zakres) odnosi się do definicji w dyrektywie 95/18/WE.

W poprawkach 21 i 22 proponuje się nie uwzględniać opóźnień i spodziewanych opóźnień z powodu odwołań połączeń, które zostały ogłoszone podróżnym z 48-godziennym wyprzedzeniem. Wspólne stanowisko nie przewiduje takiego przepisu. Do wyjaśnienia tej kwestii można się posłużyć definicją „opóźnienia” z art. 3 ust. 15.

W poprawce 30 proponuje się udzielanie informacji w formacie dostępnym dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej z upośledzeniem wzrokowym lub sensorycznym. Wspólne

stanowisko nie przewiduje takiego przepisu. Do właściwej adaptacji najlepiej nadaje się art. 7 ust. 3 wspólnego stanowiska.

W poprawce 38 proponuje się sprzedaż biletów w dostępnej formie. Chociaż art. 8 wspólnego stanowiska dotyczący dostępności biletów tego nie odzwierciedla, to motyw (10) wspólnego stanowiska przyznaje osobom o ograniczonej sprawności ruchowej prawo do nabycia biletu w pociągu bez dodatkowych opłat.

Poprawki 43, 48, 55 i 98 dotyczące tytułów i struktury rozporządzenia nie zostają uwzględnione, ponieważ wspólne stanowisko proponuje inną strukturę (patrz *struktura rozporządzenia*).

W poprawkach 47 i 58 odmawia się prawa do zaliczki wypłaty w przypadku śmierci lub obrażeń podróżnego bądź ogranicza się to prawo. W art. 12 wspólnego stanowiska potwierdza się to prawo, zawarte we wniosku Komisji, które przyznano również pasażerom linii lotniczych.

W poprawce 66 proponuje się stosowanie następstw prawnych w związku z opóźnieniem połączenia kolejowego także wtedy, kiedy opóźnione jest zapewnienie uzgodnionej pomocy osobie o ograniczonej sprawności ruchowej. Wspólne stanowisko nie przewiduje żadnego przepisu. Osobno wspomniano jedynie o specjalnych potrzebach osób o ograniczonej sprawności ruchowej w związku z pomocą związaną z opóźnieniem.

W poprawce 69 proponuje się, aby zmiana trasy lub kontynuowanie połączenia, oznaczające droższe usługi mogła odbywać się po cenie początkowej biletu. Wspólne stanowisko nie przewiduje takiej możliwości lecz odnosi się do „porównywalnych warunków”.

W poprawce 75 proponuje się, aby przedsiębiorstwo kolejowe poświadczało opóźnienie, które dotyczy podróżnych. Wspólne stanowisko nie przewiduje takiego obowiązku, ale można go wprowadzić usuwając sformułowanie „na prośbę podróżnego” z art. 16 ust. 4.

W drugiej i trzeciej części poprawki 109 proponuje się, aby przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, operatorzy turystyczni i Komisja współpracowały w celu przekazywania informacji o prawach podróżnych zawartych w rozporządzeniu. Komisja w zasadzie zgadza się informować podróżnych o ich prawach na mocy rozporządzenia w odpowiedniej formie i odnosi się do podobnych działań związanych z prawami pasażerów linii lotniczych w sektorze lotnictwa (Plakat dotyczący praw pasażerów linii lotniczych).

Poprawki 110, 111 i 112 dotyczące krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów oraz dotyczące udostępniania informacji na temat tych organów są uwzględnione w znacznym stopniu w art. 26 i załączniku II do wspólnego stanowiska.

W części poprawki 124 zawarto wydłużenie z 14 dni do 1 miesiąca okresu, w którym należy wypłacić doraźną rekompensatę w przypadku opóźnienia. Komisja w tej kwestii okazała elastyczność, jednak wspólne stanowisko nie zmienia wniosku Komisji, w którym rekompensatę należy wypłacić w ciągu 14 dni od otrzymania skargi.

W części poprawki 138 proponuje się zobowiązanie przedsiębiorstw kolejowych do przewozu rowerów. Ponieważ obaj prawodawcy zgodzili się zasadniczo dostosować treść umowy przewozu do zasad COTIF/CIV w tej kwestii, należy odstąpić od obowiązku związanego z przewozem rowerów.

4.3 Poprawki odrzucone przez Komisję i niewłączone do wspólnego stanowiska.

Intencją poprawek 1, 2, części 3, 11, 12 (częściowo, patrz również poniżej), 13, 17 (częściowo, patrz również poniżej) i 62 (częściowo, patrz również poniżej) jest zaproponowanie praw i obowiązków podróżnych w ruchu kolejowym bez względu na to, czy odbywają podróż krajową czy zagraniczną. Parlament Europejski wnosi o rozszerzenie zakresu na wszystkie połączenia, międzynarodowe jak również krajowe; Komisja docenia taką poprawkę, ale uważa ją za być może przedwczesną. W odróżnieniu od Parlamentu Europejskiego, w art. 2 ust. 1 i 2 wspólnego stanowiska potwierdza się (w odniesieniu do kwestii ogólnych i odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych) lub ogranicza (w odniesieniu do konsekwencji związanych z opóźnieniami itp.) zakres proponowany we wniosku Komisji. Jedynie w odniesieniu do osób o ograniczonej sprawności ruchowej w art. 2 ust. 3 poszerzono zakres o podróże krajowe w połączeniach międzynarodowych.

W poprawkach 7 i 125 proponuje się poprzez rozważane rozporządzenie zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców stacji do zapewnienia dostępu do taboru kolejowego i stacji osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Komisja uważa, że taki obowiązek wykracza poza zakres rozważanego wniosku dotyczącego rozporządzenia.

Poprawka 12 i część poprawki 39 dotyczące połączeń podlegających zamówieniom publicznym na usługi uznano za nieistotne. Połączenia międzynarodowe (patrz również *zakres*) są rzadko przedmiotem zamówień publicznych na usługi i dlatego wspólne stanowisko nie wymienia tego terminu, nie wykluczając wprost z zakresu rozporządzenia obowiązku stosowania praw podróżnych do zamówień publicznych na usługi.

W poprawce 16 proponuje się zmiany w definicji „głównej stacji kolejowej”, terminu niestosowanego już w rozporządzeniu, a art. 19 wspólnego stanowiska wiąże obowiązki zarządcy stacji w związku z pomocą osobom o ograniczonej sprawności ruchowej z określeniem „stacje kolejowe z pełną obsadą pracowniczą”. Zatem definicja „głównej stacji kolejowej” staje się nieaktualna.

Poprawki 17 i 62 dotyczące biletów sezonowych uznano za nieistotne. Bilety sezonowe są bardzo rzadko dostępne w połączeniach międzynarodowych (patrz również *zakres*) i dlatego wspólne stanowisko nie uznaje za konieczne wymienianie tego terminu, nie wykluczając jednak wprost biletów sezonowych z zakresu rozporządzenia.

W poprawce 19 dostosowano definicję do COTIF/CIV. Poprawkę tę można uznać za zbędną. W art. 3 ust. 11, 12, 13 i 14 wspólnego stanowiska jasno zdefiniowano odpowiednio podróże i połączenia międzynarodowe jak i krajowe w sposób przejrzysty i zgodny z COTIF/CIV.

W poprawce 26 proponuje się zmiany definicji „osób o ograniczonej sprawności ruchowej”. W międzyczasie definicję przedstawiono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady *w sprawie praw osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą* (przyjęte w dniu 8 czerwca 2006 r., jeszcze niepublikowane). Definicję „osób o ograniczonej sprawności ruchowej” przyjęto w art. 3 ust. 17 wspólnego stanowiska.

W poprawce 31 proponuje się, aby przedsiębiorstwa kolejowe i operatorów turystycznych (sprzedających bilety) obciążyć odpowiedzialnością za nieprawdziwe informacje. Rozporządzenie nie wyklucza stosowania w takich przypadkach zasad krajowego prawa prywatnego.

Poprawki 60, 118 i 119 oparto na propozycji, aby podróżnym należał się zwrot nadpłaty za usługi o niezadowalającej jakości, poza przypadkiem opóźnienia. Prawa związane z tą propozycją uznano za nadmierne i dlatego takie obowiązki nie znalazły się we wspólnym stanowisku.

W poprawce 64 w dużej mierze proponuje się odliczenie zwrotu ceny biletu (za niską jakość usług) od innych rekompensat, jak np. rekompensaty za szkody w przypadku odpowiedzialności z tytułu wynikłych szkód. Natomiast art. 15 wspólnego stanowiska potwierdza, że doraźna rekompensata zwrotu ceny biletu w przypadku opóźnienia, utraty połączenia wynikłej z opóźnienia lub odwołania jest czymś innym niż rekompensata wynikłych szkód określona w art. 13 wspólnego stanowiska, który odnosi się w tej kwestii do przepisów COTIF/CIV. We wspólnym stanowisku nie uwzględniono zatem proponowanego odliczenia.

W poprawce 65 proponuje się, aby przedsiębiorstwa kolejowe za wszelką cenę unikały opóźnień. Taki obowiązek uznano za mało precyzyjny i trudny do egzekwowania.

W poprawce 74 ogranicza się pomoc doraźną podróżnym w pociągach unieruchomionych poza stacjami do sytuacji nieobejmujących wyjątkowych okoliczności. Proponuje się, aby przedsiębiorstwo kolejowe podjęło działania na korzyść podróżnego niemającego innych możliwości uzyskania pomocy, mimo że sytuacja być może nie była spowodowana przez to przedsiębiorstwo. We wspólnym stanowisku odrzucono zatem propozycję Parlamentu Europejskiego, lecz pomoc ograniczono do takich przypadków, gdzie jest to fizycznie możliwe.

W poprawce 84 proponuje się bardziej przejrzyste sformułowanie w odniesieniu do prawa przedsiębiorstwa kolejowego do ubiegania się, w stosownych przypadkach, o rekompensatę od zarządcy infrastruktury. Wspólne stanowisko w żaden sposób nie ogranicza prawa przedsiębiorstwa kolejowego do zwrócenia się z roszczeniem do strony trzeciej. Ponadto w zasadzie wspólne stanowisko zwalnia przedsiębiorstwo kolejowe z odpowiedzialności w przypadku winy stron trzecich.

W poprawkach 101, 102, 107 i 121 proponuje się usunięcie obowiązkowej oceny norm jakości wprowadzając dość uciążliwą procedurę z udziałem Europejskiej Agencji Kolejowej. We wspólnym stanowisku proponuje się samoocenę norm jakości przez same przedsiębiorstwa kolejowe wraz ze ścisłymi zasadami przeprowadzania samooceny i upublicznienia informacji dotyczących samooceny. Uważa się, że udział Europejskiej Agencji Kolejowej w monitorowaniu jakości na tym etapie nie jest konieczny.

W poprawce 127 proponuje się, aby środki szkoleniowe w większym stopniu wspomagały osoby o ograniczonej sprawności ruchowej. Propozycja ta wychodzi daleko poza zakres rozpatrywanego rozporządzenia. W kontekście trzeciego pakietu kolejowego Komisja złożyła jednak wniosek dotyczący dyrektywy zmierzającej do poprawy umiejętności personelu obsługi pociągów z zakresu bezpieczeństwa.

W poprawce 128 dokonano korekty obowiązków zarządcy stacji w odniesieniu do punktów kontaktowych dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej. W art. 21 wspólnego stanowiska potwierdza się obowiązki zarządcy stacji zawarte w początkowym wniosku Komisji, dodając zarazem odniesienie do innych organów publicznych, które mogą być również odpowiedzialne w tym zakresie.

4.4 Poprawki odrzucone przez Komisję i włączone w całości lub w części do wspólnego stanowiska

W poprawkach 4, 14 i 37 proponuje się złagodzenie obowiązku zawartego we wniosku Komisji, aby przedsiębiorstwo kolejowe zapewniało bilety, bilety bezpośrednie i odpowiednie informacje dotyczące podróży w całej sieci kolejowej UE. Komisja była zdania, że podróżni mają prawo do zakupu biletów zintegrowanych na podróże w całej sieci kolejowej UE i dlatego zdecydowała, aby zobowiązać koleje do zaoferowania takiego produktu skoro rynek kolejowy nie wydaje się proponować takiej oferty dobrowolnie. W art. 8 wspólnego stanowiska pozostawiono wybór przedsiębiorstwom kolejowym proponując, aby bilety, bilety bezpośrednie i rezerwacje były sprzedawane podróżnym, o ile są dostępne. Europejski Komputerowy System Informacji i Rezerwacji (CIRS) dla połączeń kolejowych dodatkowo skonkretyzuje tę propozycję (art. 9).

W poprawkach 28, 29 i części poprawki 115 proponuje się złagodzenie zawartego we wniosku Komisji obowiązku zapewnienia przez przedsiębiorstwa kolejowe informacji dotyczących podróży. Komisja była zdania, że podróżni mają prawo uzyskać odpowiednie informacje dotyczące podróży w całej UE, także informacje wykraczające poza własną sieć przedsiębiorstwa kolejowego. Ponieważ dobrowolne porozumienia nie zawsze spełniają takie zadanie, Komisja zdecydowała się zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe do oferowania informacji dotyczących podróży w całej UE. Artykuł 7 i załącznik II zawierają wyjaśnienia co do treści minimum informacji przedstawianych podróżnym na temat własnych usług. Europejski Komputerowy System Informacji i Rezerwacji (CIRS) dla połączeń kolejowych dodatkowo skonkretyzuje tę propozycję (Artykuł 9).

W części poprawki 39, w poprawkach 40 i 123 proponuje się modyfikację sposobu sprzedaży biletów. W art. 8 wspólnego stanowiska zapewniono przedsiębiorstwom kolejowym znaczną elastyczność w wyborze najstosowniejszego sposobu sprzedaży biletów. Zapewnia się sprzedaż biletów w pociągu, poza ograniczeniami takiej usługi w uzasadnionych przypadkach. Komisja nie chciała niepotrzebnie ograniczać możliwości swobodnego nabywania biletu, również w pociągu.. Komisja nie widzi powodu rozróżnienia pomiędzy punktami sprzedaży biletów na usługi użyteczności publicznej i innych biletów.

W poprawkach 91, 95, 96 i 97 proponuje się bardziej przejrzyste procedury powiadamiania dotyczące osób o ograniczonej sprawności ruchowej na potrzeby konkretnej pomocy. W art. 21 wspólnego stanowiska uproszczono tę procedurę oraz warunki, na których udziela się pomocy osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, które powiadomiły o potrzebie pomocy z co najmniej 48-godzinnym wyprzedzeniem. Komisja była przeciwna niepotrzebnemu ograniczaniu praw osób o ograniczonej sprawności ruchowej i dlatego była przeciwna proponowanemu wydłużeniu tego czasu z 24 do 48 godzin.

W poprawce 113 proponuje się 1 rok, natomiast w art. 33 wspólnego stanowiska ustala się 18-miesięczny okres na wdrażanie rozporządzenia przed jego wejściem w życie. Komisja nie uznała za konieczne ustalenie długiego okresu wdrażania proponowanych praw podróżnych .

W części poprawki 124 proponuje się, aby podróżny wyrażał zgodę na wypłatę rekompensaty w postaci kuponów (voucherów), co ujęto w art. 15 ust. 2 ostatnie zdanie wspólnego stanowiska.

5- WNIOSEK

Komisja uważa, że wspólne stanowisko przyjęte jednogłośnie w dniu 24 lipca 2006 r. nie zmienia celów i podejścia proponowanych we wniosku, mimo że Komisja wolałaby zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe do zapewniania informacji na temat rozkładów jazdy i biletów bezpośrednich w całej sieci kolejowej UE oraz zobowiązać w większym stopniu zarządców stacji i przedsiębiorstwa kolejowe w zakresie pomocy oferowanej osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.