

III

(Förberedande akter)

RÅDET

RÅDETS STÅNDPUNKT (EU) nr 4/2010 VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004

Antagen av rådet den 11 mars 2010

(Text av betydelse för EES)

(2010/C 122 E/01)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

(2) Eftersom busspassageraren är den svagare parten i ett transportavtal bör alla passagerare tillerkännas en lägsta skyddsnivå.

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

(3) Unionens åtgärder för att förbättra passagerares rättigheter inom busstransportsektorn bör ta hänsyn till de särskilda förhållanden som råder inom denna sektor, vilken till stor del består av små och medelstora företag.

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört av Regionkommittén,

(4) Med tanke på att speciell linjetrafik och trafik för egen räkning är av särskild karaktär bör dessa former av transporter inte omfattas av denna förordning. Speciell linjetrafik bör innefatta transporter av personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet i trafik som är avsedd endast för dem och transporter av arbetstagare mellan hemmet och arbetsplatsen, transporter av elever och studerande till och från utbildningsanstalter.

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

(1) Unionens insatser på busstransportområdet bör bland annat syfta till att säkerställa ett långtgående skydd för passagerarna, som är jämförbart med det som gäller för andra transportsätt, oavsett vart de reser. Dessutom bör de allmänna konsumentskyddskraven beaktas fullt ut.

(5) Med tanke på att stads-, förorts- och regional trafik är av särskild karaktär bör medlemsstaterna ha rätt att undanta dessa typer av linjetrafik från en betydande del av förordningen. Vid fastställandet av vad som utgör stads-, förorts- och regional trafik bör medlemsstaterna beakta kriterier som avstånd, turtäthet, antalet uppehåll enligt tidtabell, typer av bussar som används, biljettsystem, variationer i antalet passagerare under högtrafik och lågtrafik, bussbeteckningar och tidtabeller.

⁽¹⁾ Yttrande av den 16 juli 2009 (EUT C 317, 23.12.2009, s. 99).

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 23 april 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets ståndpunkt av den 11 mars 2010 och Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu ej offentliggjord i EUT).

- (6) Passagerare samt åtminstone personer som passageraren hade, eller skulle ha haft, en rättslig skyldighet att försörja bör åtnjuta tillräckligt skydd i händelse av olyckor som inträffar till följd av användning av bussen, med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/103/EG av den 16 september 2009 om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet⁽¹⁾.
- (7) Vid valet av tillämplig nationell lag i fråga om ersättning vid dödsfall eller personskada samt för förlust av eller skada på bagage på grund av olyckor som inträffar till följd av användning av bussen bör Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 864/2007 av den 11 juli 2007 om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser (Rom II)⁽²⁾ och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I) beaktas⁽³⁾.
- (8) Utöver ersättning i enlighet med tillämplig nationell lag i händelse av dödsfall eller personskada eller förlust av eller skada på bagage till följd av olyckor som inträffar vid användning av bussen bör passagerare ha rätt till assistans i fråga om omedelbara praktiska behov efter en olycka. Sådan assistans kan innefatta första hjälpen, logi, mat, kläder och transport.
- (9) Persontrafiktjänster med buss bör gagna allmänheten. Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, oavsett om orsaken utgörs av funktionsnedsättning, ålder eller andra faktorer, bör därför ha möjligheter att resa med buss som är jämförbara med andra medborgares. Personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet har samma rättigheter som andra medborgare med avseende på fri rörlighet, valfrihet och icke-diskriminering.
- (10) Mot bakgrund av artikel 9 i Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, och för att ge personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet likvärdiga möjligheter som andra medborgare att resa med buss, bör bestämmelser om icke-diskriminering och assistans under resan införas. Dessa personer bör därför ges tillgång till transporter och inte vägras resa på grund av deras funktionshinder eller nedsatta rörlighet, utom när detta är motiverat av säkerhetsskäl eller på grund av fordonens eller infrastrukturens utformning. Inom ramen för relevant lagstiftning till skydd för arbetstagare bör personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ha rätt till assistans i terminaler och ombord på bussar. För att främja social delaktighet bör personerna i fråga få assistans utan extra kostnad. Transportörerna bör fastställa villkor för tillgänglighet, helst med användning av det europeiska standardiseringsystemet.
- (11) När beslut fattas om utformningen av nya terminaler, och i samband med omfattande renovering, bör terminaloperatörer om möjligt ta hänsyn till behoven hos personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Terminaloperatörer bör under alla omständigheter utse platser där dessa personer kan anmäla sin ankomst och sitt behov av assistans.
- (12) För att tillgodose de behov som personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet har bör personalen få lämplig utbildning. För att underlätta ömsesidigt erkännande av förarens nationella kvalifikationer kan utbildning rörande medvetenhet om funktionshinder ingå i den grundläggande kompetens eller fortbildning som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport⁽⁴⁾. För att säkerställa samstämmighet mellan införandet av utbildningskraven och de tidsfrister som anges i direktivet bör en möjlighet till undantag under en begränsad tidsperiod tillåtas.
- (13) Om möjligt bör organisationer som företräder personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet konsulteras eller medverka i anordnandet av utbildningen om funktionshinder.
- (14) Busspassagerares rättigheter bör omfatta mottagande av information om tjänsten före och under resan. All information av betydelse som lämnas till busspassagerare bör också lämnas i alternativa former som är tillgängliga för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.
- (15) Denna förordning bör inte begränsa transportörernas rätt att begära kompensation från någon, däribland tredjepart, i enlighet med tillämplig nationell lag.
- (16) Passagerarnas olägenhet på grund av att resan ställs in eller kraftigt försenas bör begränsas. Passagerare som reser från terminaler bör därför bli omhändertagna och informeras på lämpligt sätt. Passagerare bör också ges möjlighet att avboka resan och få biljettkostnaden återbetald eller fortsätta sin resa eller bli ombokad på tillfredsställande villkor.

⁽¹⁾ EUT L 263, 7.10.2009, s. 11.

⁽²⁾ EUT L 199, 31.7.2007, s. 40.

⁽³⁾ EUT L 177, 4.7.2008, s. 6.

⁽⁴⁾ EUT L 226, 10.9.2003, s. 4.

- (17) Transportörer bör genom sina branschorganisationer samarbeta för att anta bestämmelser på nationell eller europeisk nivå, med medverkan av intressenter, branschorganisationer, konsumentorganisationer och sammanslutningar för kunder, passagerare och personer med funktionshinder, som syftar till att förbättra omsorgen om passagerare, i synnerhet vid inställda resor och kraftiga förseningar.
- (18) Denna förordning bör inte påverka passagerares rättigheter enligt rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang⁽¹⁾. Förordningen bör inte tillämpas i fall då en paketresa ställs in av andra orsaker än att buss-transporttjänsten ställs in.
- (19) Passagerarna bör få fullständig information om sina rättigheter enligt denna förordning så att kan utöva dessa rättigheter på ett effektivt sätt.
- (20) Passagerarna bör kunna utöva sina rättigheter med hjälp av lämpliga klagomålsförfaranden som inrättats av transportörerna eller, i förekommande fall, genom att lämna klagomål till det eller de organ som medlemsstaten i fråga har utsett för detta ändamål.
- (21) Medlemsstaterna bör se till att denna förordning följs och utse ett eller flera behöriga organ för tillsyn och kontroll. Detta påverkar inte passagerares rätt att få sin sak prövad i domstol i enlighet med nationell lag.
- (22) Med beaktande av de förfaranden som medlemsstater har inrättat för inlämnande av klagomål bör ett klagomål som gäller assistans företrädesvis riktas till det eller de organ som har utsetts för att se till att denna förordning efterlevs i den medlemsstat där platsen för påstigning eller avstigning är belägen.
- (23) Medlemsstaterna bör fastställa sanktioner vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och se till att sanktionerna tillämpas. Dessa sanktioner bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (24) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att säkerställa en likvärdig nivå för skydd och assistans för passagerare vid busstransporter i alla medlemsstater, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens omfattning och verkningar bättre kan uppnås på unionsnivå kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (25) Denna förordning bör inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter⁽²⁾.
- (26) Genomförandet av denna förordning bör grundas på Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2006/2004 av den 27 oktober 2004 om samarbete mellan de nationella tillsynsmyndigheter som ansvarar för konsumentskyddslagstiftningen (förordningen om konsumentskyddssamarbete).⁽³⁾ Den förordningen bör därför ändras i enlighet med detta.
- (27) Denna förordning står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, vilken det hänvisas till i artikel 6 i fördraget om Europeiska unionen, och beaktar även rådets direktiv 2000/43/EG av den 29 juni 2000 om genomförandet av principen om likabehandling av personer oavsett deras ras eller etniska ursprung⁽⁴⁾ och rådets direktiv 2004/113/EG av den 13 december 2004 om genomförande av principen om likabehandling av kvinnor och män när det gäller tillgång till och tillhandahållande av varor och tjänster⁽⁵⁾.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs regler för busstransporter på följande områden:

- Icke-diskriminering mellan passagerare när det gäller de transportvillkor som transportörerna erbjuder.
- Passagerares rättigheter i händelse av olyckor som inträffar till följd av användning av bussen och som leder till dödsfall eller personskada eller till förlust av eller skada på bagage.
- Icke-diskriminering av och obligatorisk assistans till personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.
- Passagerares rättigheter vid inställda resor eller förseningar.
- Minsta information som ska lämnas till passagerarna.

⁽²⁾ EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽³⁾ EUT L 364, 9.12.2004, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT L 180, 19.7.2000, s. 22.

⁽⁵⁾ EUT L 373, 21.12.2004, s. 37.

⁽¹⁾ EGT L 158, 23.6.1990, s. 59.

- f) Hantering av klagomål.
- g) Allmänna regler om kontroll av efterlevnaden.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på passagerare som reser med linjetrafik

- a) när passagerarens påstigningsplats är belägen inom en medlemsstats territorium, eller
- b) när passagerarens påstigningsplats är belägen utanför en medlemsstats territorium och passagerarens avstigningsplats är belägen inom en medlemsstats territorium.

2. Dessutom ska denna förordning, med undantag för kapitlen III–VI, tillämpas på passagerare som reser med tillfällig trafik om passagerarens första påstigningsplats eller slutliga avstigningsplats ligger inom en medlemsstats territorium.

3. Denna förordning ska inte tillämpas på speciell linjetrafik och trafik för egen räkning.

4. Med undantag för artiklarna 4.2, 9 och 10.1, får medlemsstaterna i fråga om linjetrafik undanta stads-, förorts- och regional trafik, inklusive gränsöverskridande trafik av sådant slag, från denna förordnings tillämpningsområde.

5. Med undantag för artiklarna 4.2, 9 och 10.1 får medlemsstater på klara, tydliga och icke-diskriminerande grunder undantag inrikes linjetrafik från tillämpningen av denna förordning. Sådana undantag får beviljas under en tid av högst 5 år, som får förnyas två gånger

6. Under en tid av högst 5 år får en medlemsstat på klara, tydliga och icke-diskriminerande grunder undanta viss linjetrafik från tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning av det skälet att en betydande del av linjetrafiken, inbegripet minst ett uppehåll enligt tidtabell, tillhandahålls utanför unionen. Sådana undantag får förnyas.

7. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om undantag för olika typer av trafik som beviljas i enlighet med punkterna 4, 5 och 6. Kommissionen ska vidta lämpliga åtgärder om ett sådant undantag inte anses förenligt med bestämmelserna i denna artikel. Senast den ... (*) ska kommissionen förelägga Europaparlamentet och rådet en rapport om de undantag som beviljats enligt punkterna 4, 5 och 6.

(*) Fem år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas.

8. Ingenting i denna förordning ska anses utgöra tekniska krav som innebär att transportörer eller terminaloperatörer är skyldiga att ändra eller ersätta bussar eller infrastruktur eller utrustning vid busshållplatser och terminaler.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *linjetrafik*: persontransport med buss vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser.
- b) *speciell linjetrafik*: reguljär trafik, oavsett vem som bedriver den, för transport med buss av särskilda passagerarkategorier med uteslutande av andra passagerare.
- c) *transporter för egen räkning*: transporter med buss utförda utan vinstsyfte eller kommersiellt syfte som utförs av en fysisk eller juridisk person där
 - transportverksamheten endast är en sidoverksamhet för den fysiska eller juridiska personen, och
 - de fordon som används ägs eller har köpts på avbetalning eller hyrts med långtidskontrakt av den personen samt framförs av en anställd hos den fysiska eller juridiska personen eller av den fysiska personen själv eller av personal som är anställd hos företaget eller som har ställts till företagets förfogande enligt en avtalsförpliktelse.
- d) *tillfällig trafik*: trafik som inte utgör linjetrafik, och som huvudsakligen kännetecknas av transport med buss av passagerargrupper som har bildats på initiativ av kunden eller transportören.
- e) *transportavtal*: ett avtal om transport mellan en transportör och en passagerare om tillhandahållande av en eller flera transporter med linjetrafik eller tillfällig trafik.
- f) *biljett*: en giltig handling eller annat bevis på transportavtal.
- g) *transportör*: en fysisk eller juridisk person, som inte är en researrangör eller en biljettutfärdare, som erbjuder allmänheten transport medelst linjetrafik eller tillfällig trafik.
- h) *utförande transportör*: en annan fysisk eller juridisk person än transportören vilken faktiskt utför hela eller en del av transporten.

- i) *biljettutfärdare*: varje mellanhand som ingår i transportavtal för en transportörs räkning.
- j) *resebyrå*: varje mellanhand som agerar för en passagerares räkning vid ingående av transportavtal.
- k) *researrangör*: en annan arrangör av resepaket eller återförsäljare än transportören, i den mening som avses i artikel 2.2 och 2.3 i direktiv 90/314/EEG.
- l) *person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet*: en person vars rörlighet är nedsatt vid användning av transporter på grund av någon form av fysiskt funktionshinder (sensoriskt eller motoriskt, bestående eller tillfälligt), psykiskt funktionshinder eller psykisk funktionsnedsättning eller på grund av annat funktionshinder eller ålder och vars situation kräver lämplig uppmärksamhet och anpassning till hans eller hennes särskilda behov av de tjänster som är tillgängliga för alla passagerare.
- m) *villkor för tillgänglighet*: relevanta normer och riktlinjer för samt relevant information om tillgängligheten till bussar och/eller till utsedda terminaler, inbegripet deras installationer för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.
- n) *bokning*: en bokning av en plats på en buss i linjetrafik som avser en specifik avgång.
- o) *terminal*: en bemannad terminal där en buss i linjetrafik enligt tidtabellen för en angiven färdväg ska stanna för på- och avstigning av passagerare och som är utrustad med inrättningar som incheckningsdisk, väntsal eller biljettkontor.
- p) *buss hållplats*: en plats som inte är en terminal och där en buss i linjetrafik enligt tidtabellen för den angivna färdvägen ska stanna för på- och avstigning av passagerare.
- q) *terminaloperatör*: en organisatorisk enhet i en medlemsstat som ansvarar för administrationen och skötseln av en utsedd terminal.
- r) *inställd resa*: en resa i linjetrafik som inte genomförts trots att den i förväg angivits i tidtabellen.
- s) *försening*: skillnaden mellan den tidtabellsenliga avgångstiden för en buss i linjetrafik och den verkliga avgångstiden.

Artikel 4

Biljetter och icke-diskriminerande avtalsvillkor

1. Transportörer ska förse passageraren med en biljett, såvida inte andra handlingar ger rätt till transport. En biljett får utfärdas i elektroniskt format.

2. Utan att det påverkar subventionerade taxor ska de avtalsvillkor och taxor som tillämpas av transportörer erbjudas allmänheten utan någon direkt eller indirekt diskriminering på grundval av den slutliga kundens nationalitet eller etableringsorten för transportörerna, eller biljettutfärdare inom unionen.

Artikel 5

Andra utförande parter

1. Transportörer, resebyråer, researrangörer eller terminaloperatörer som anförtrott en utförande transportör, en biljettutfärdare eller någon annan person fullgörandet av de skyldigheter som anges i denna förordning ska ändå vara ansvarig för den utförande partens handlande eller underlåtenhet.

2. Dessutom ska den part som transportören, resebyrån, researrangören eller terminaloperatören har anförtrott att fullgöra en skyldighet även omfattas av bestämmelserna i denna förordning med avseende på den skyldighet som anförtrotts.

Artikel 6

Ansvarsbegränsning

1. Skyldigheter gentemot passagerare enligt denna förordning får inte begränsas eller åsidosättas genom undantag eller begränsande restriktioner i transportavtalet.

2. Transportörerna får erbjuda avtalsvillkor som är gynnsammare för passagerarna än de villkor som fastställs i denna förordning.

KAPITEL II

ERSÄTTNING OCH ASSISTANS I HÄNDELSE AV OLYCKOR

Artikel 7

Dödsfall eller personskada som drabbar passagerare samt förlorat eller skadat bagage

1. Passagerare ska, i enlighet med tillämplig nationell lag, ha rätt till ersättning vid dödsfall eller personskada och för bagage som förlorats eller skadats på grund av olyckor som inträffar till följd av användning av bussen. I händelse av en passagerares död ska denna rätt åtminstone gälla för de personer mot vilka passageraren var, eller skulle ha blivit, underhållsskyldig.

2. Ersättningsbeloppet ska beräknas i enlighet med tillämplig nationell lag. Eventuella i nationell lag föreskrivna maximibelopp för ersättning vid dödsfall och personskada eller förlorat eller skadat bagage ska i varje enskilt fall inte understiga

a) 220 000 EUR per passagerare,

- b) 500 EUR per kolli i fråga om stads-, förorts- och regional linjetrafik eller tillfällig stads-, förorts- och regional trafik, och 1 200 EUR per kolli i fråga om all övrig linjetrafik eller tillfällig trafik. I händelse av skada på rullstolar, annan rörlighetsutrustning eller hjälpmedel ska ersättningsbeloppet alltid uppgå till kostnaden för att ersätta eller reparera den förlorade eller skadade utrustningen.

Artikel 8

Passagerares omedelbara praktiska behov

I händelse av en olycka som inträffar till följd av användning av bussen ska transportören tillhandahålla rimlig assistans med avseende på passagerarnas omedelbara praktiska behov efter olyckan. Eventuell assistans ska inte innebära ett erkännande av skadeståndsansvar.

KAPITEL III

RÄTTIGHETER FÖR PERSONER MED FUNKTIONSHINDER OCH PERSONER MED NEDSATT RÖRLIGHET

Artikel 9

Rätt till transport

1. Transportörer, resebyråer och researrangörer får inte med hänvisning till funktionshinder eller nedsatt rörlighet vägra att godkänna en bokning, att utfärda en biljett eller att på annat sätt tillhandahålla en biljett eller att tillåta påstigning.
2. Bokningar och biljetter ska utan extra kostnad erbjudas personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Artikel 10

Undantag och särskilda villkor

1. Utan hinder av artikel 9.1 får transportörer, resebyråer eller researrangörer vägra att godkänna en bokning eller utfärda eller på annat sätt tillhandahålla en biljett, eller att neka påstigning för en person med hänvisning till funktionshinder eller nedsatt rörlighet

- a) för att uppfylla tillämpliga säkerhetskrav som fastställts i internationell rätt, unionsrätt eller nationell rätt eller för att uppfylla säkerhetskrav som fastställts av behöriga myndigheter,
 - b) i de fall då utformningen av fordonet eller infrastrukturen, inbegripet busshållplatser och terminaler, fysiskt omöjliggör påstigning, avstigning eller transport av personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet på ett säkert och för driften lämpligt sätt.
2. Om en vägran att godkänna en bokning eller att utfärda eller att på annat sätt tillhandahålla en biljett grundas på de skäl som anges i punkt 1, ska transportörer, resebyråer och rese-

arrangörer göra rimliga ansträngningar för att informera den berörda personen om ett godtagbart transportalternativ som transportören utför.

3. Om en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet som har en bokning eller en biljett och som uppfyllt kraven i artikel 14.1 a ändå, på grund av sitt funktionshinder eller sin nedsatta rörlighet, nekas påstigning, ska denne och eventuella ledsagare i enlighet med punkt 4 i den här artikeln ges möjlighet att välja mellan

- a) rätt till ersättning och, i förekommande fall, en kostnadsfri returresa till första avreseplatsen enligt transportavtalet så snart som möjligt och
- b) med undantag för de fall då det inte är praktiskt möjligt, fortsatt resa eller ombokning till rimlig alternativ transport till den bestämmelseort som anges i transportavtalet.

Rätten till återbetalning av de pengar som betalats för biljetten ska inte påverkas av underlåtenhet att lämna meddelande i enlighet med artikel 14.1 a.

4. På samma villkor som anges i punkt 1 a får en transportör, resebyrå eller researrangör kräva att en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska ledsagas av en annan person som kan ge den assistans som personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kräver, om detta är strängt nödvändigt. En sådan ledsagare ska transporteras utan kostnad och, när det är praktiskt möjligt, ges en plats bredvid personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

5. I de fall då transportörer, resebyråer eller researrangörer tillämpar bestämmelserna i punkt 1, ska de omedelbart informera personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet om anledningen till detta och, på begäran, skriftligen informera personen i fråga inom fem arbetsdagar efter begäran.

Artikel 11

Tillgänglighet och information

1. I samarbete med organisationer som företräder personer med funktionshinder eller personer med nedsatt rörlighet ska transportörer och terminaloperatörer, eventuellt genom sina organisationer, ha eller fastställa icke-diskriminerande villkor för tillgänglighet med avseende på transport av personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

2. Transportörer och terminaloperatörer ska offentliggöra de villkor för tillgänglighet som anges i punkt 1 fysiskt eller på Internet på samma språk som det på vilket information i allmänhet görs tillgänglig för alla passagerare.

3. Researrangörer ska tillhandahålla de villkor för tillgänglighet som anges i punkt 1 och som tillämpas på resor som ingår i paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang som de organiserar, säljer eller erbjuder till försäljning.

4. Den information om villkor för tillgänglighet som avses i punkterna 2 och 3 ska på passagerarens begäran delas ut i fysisk form.

5. Transportörer, resebyråer och researrangörer ska se till att all relevant allmän information om resan och transportvillkoren finns att tillgå i lämpliga och tillgängliga format för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, inbegripet, i förekommande fall, vid bokning och information på Internet. Informationen ska på passagerarens begäran delas ut i fysisk form.

Artikel 12

Utseende av terminaler

Medlemsstaterna ska utse bussterminaler där assistans för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ska tillhandahållas. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska tillgängliggöra en förteckning över de utsedda bussterminalerna på Internet.

Artikel 13

Rätt till assistans på utsedda terminaler och ombord på bussar

1. Med förbehåll för de villkor för tillgänglighet som anges i artikel 11.1 ska transportörer och terminaloperatörer, inom sina respektive behörighetsområden, på terminaler som utsetts av medlemsstater, utan kostnad tillhandahålla personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet assistans som anges i del a i bilaga I.

2. Med förbehåll för de villkor för tillgänglighet som anges i artikel 11.1 ska transportörer ombord på bussar utan kostnad tillhandahålla personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet assistans som anges i del b i bilaga I.

Artikel 14

Villkor för assistans

1. Transportörer och terminaloperatörer ska samarbeta för att tillhandahålla personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet assistans på villkor att

a) personens behov av sådan assistans meddelas transportörer, terminaloperatörer, resebyråer eller researrangörer senast två arbetsdagar innan assistansen behövs, och

b) personerna i fråga infinner sig på angiven plats

i) vid den tidpunkt som i förväg angivits av transportören, dock inte mer än 60 minuter före angiven avgångstid, eller,

ii) om ingen tidpunkt har angivits, senast 30 minuter före angiven avgångstid.

2. Utöver punkt 1 ska personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet vid tidpunkten för bokningen eller förhands-

köpet av biljetten meddela transportören, resebyråen eller researrangören om sina särskilda sittplatsbehov, förutsatt att detta behov är känt vid den tidpunkten.

3. Transportörer, terminaloperatörer, resebyråer och researrangörer ska vidta alla åtgärder som krävs för att underlätta mottagandet av meddelanden om behovet av assistans från personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Denna skyldighet ska gälla vid alla utsedda terminaler och deras försäljningsställen, även vid telefon- och Internetförsäljning.

4. Om inget meddelande i enlighet med punkterna 1 a och 2 lämnas ska transportörer, terminaloperatörer, resebyråer och researrangörer så långt det kan anses vara rimligt se till att personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet får den assistans som krävs för att han eller hon ska kunna stiga på en avgående buss, byta till en anslutande buss eller stiga av en ankommande buss under en resa för vilken han eller hon köpt biljett.

5. Terminaloperatören ska anvisa en plats i eller utanför terminalen där personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kan meddela sin ankomst och begära assistans. Platsen ska vara tydligt skyltad och vid denna ska finnas grundläggande information om terminalen och den assistans som tillhandahålls, i tillgängligt format.

Artikel 15

Vidarebefordran av information till en tredje part

Om resebyråer eller researrangörer meddelas enligt artikel 14.1 a ska de, under sin normala kontorstid, snarast möjligt vidarebefordra informationen till transportören eller terminaloperatören.

Artikel 16

Utbildning

1. Transportörer och, vid behov, terminaloperatörer ska införa förfaranden för utbildning om funktionshinder, inbegripet instruktioner, och se till att

a) deras personal, med undantag av förare, inbegripet personer som anställts av någon annan utförande part, som ger direkt assistans till personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, utbildas eller instrueras enligt bilaga II, del a och b, och

b) deras personal, inbegripet förare, som direkt har att göra med den resande allmänheten eller frågor som rör den resande allmänheten, utbildas eller instrueras enligt bilaga II, del a.

2. En medlemsstat får, för en längsta tidsperiod på två år från och med den ... (*), bevilja undantag från tillämpningen av punkt 1 b med avseende på utbildning av förare.

(* Vänligen för datumet för tillämpning av denna förordning.

Artikel 17

Ersättning rörande rullstolar och annan rörlighetsutrustning

1. Transportörer och terminaloperatörer ansvarar för förlust av och skada på rullstolar, annan rörlighetsutrustning eller hjälpmedel som de förorsakar i samband med tillhandahållandet av assistans. Förlusten eller skadan ska ersättas av den transportör eller terminaloperatör som ansvarar för förlusten eller skadan.
2. Den ersättning som avses i punkt 1 ska motsvara kostnaden för att ersätta eller reparera den utrustning eller de hjälpmedel som förlorats eller skadats.
3. Vid behov ska alla ansträngningar göras för att snabbt få fram tillfällig ersättningsutrustning eller ersättningshjälpmedel. Rullstolar, annan rörlighetsutrustning eller hjälpmedel ska om möjligt ha liknande tekniska och funktionsmässiga egenskaper som de som förlorats eller skadats.

Artikel 18

Undantag

1. Medlemsstater får, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.4, ifråga om inrikes linjetrafik bevilja undantag från tillämpningen av alla eller vissa av bestämmelserna i detta kapitel, under förutsättning att de säkerställer att nivån på skyddet för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet enligt tillämpliga nationella bestämmelser åtminstone är likvärdig med nivån på skyddet i denna förordning.
2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de undantag som beviljas enligt punkt 1. Kommissionen ska vidta lämpliga åtgärder om ett sådant undantag inte anses förenligt med bestämmelserna i denna artikel. Senast den ... (*) ska kommissionen förelägga Europaparlamentet och rådet en rapport om undantag som beviljats enligt punkt 1.

KAPITEL IV

PASSAGERARES RÄTTIGHETER VID INSTÄLLD RESA ELLER FÖRSENING

Artikel 19

Fortsatt resa, ombokning och återbetalning

1. Om en transportör på skäliga grunder kan anta att, i fråga om linjetrafik, en avgång från en terminal kommer att ställas in eller försenas med mer än 120 minuter ska passagerare omedelbart få välja mellan
 - a) fortsatt resa eller ombokning till en resa med jämförbara villkor enligt transportavtalet till slutdestinationen så snart som möjligt,
 - b) återbetalning motsvarande biljettpriset och, i förekommande fall, en kostnadsfri returreisa med buss till den första avreseplatsen enligt transportavtalet så snart som möjligt.

(*) Fem år efter det att denna förordning börjar tillämpas.

2. Om, i fråga om linjetrafik, en avgång från en busshållplats ställs in eller försenas med mer än 120 minuter, ska passagerare ha rätt till sådan fortsatt resa eller ombokning eller återbetalning motsvarande biljettpriset från transportören.

3. Ersättning enligt punkterna 1 b och 2 ska betalas ut inom 14 dagar efter det att erbjudandet gjorts eller en begäran tagits emot. Utbetalningen ska täcka biljettens hela inköpspris, för den eller de delar av resan som inte har genomförts och för den eller de delar som redan har genomförts om resan inte längre tjänar något syfte i förhållande till passagerarens ursprungliga resplan. I fråga om periodkort eller abonnemang ska betalningen motsvara dess proportionella andel av den hela kostnaden för periodkortet eller abonnemanget. Återbetalningen ska göras i pengar, såvida inte passageraren godtar någon annan form av återbetalning.

Artikel 20

Information

1. Vid inställda eller försenade avgångar i linjetrafiken ska transportören eller, i förekommande fall, terminaloperatören underrätta de passagerare som reser från en terminal om situationen så snart som möjligt, dock senast 30 minuter efter den i tidtabellen angivna avgångstiden, och om den beräknade avgångstiden så snart som denna information finns tillgänglig.
2. Om passagerare missar en enligt tidtabellen anslutande transport på grund av en inställd eller försenad avgång, ska transportören och, i förekommande fall, terminaloperatören göra rimliga ansträngningar för att underrätta berörda passagerare om alternativa anslutningar.
3. Transportören eller, i förekommande fall, terminaloperatören ska se till att personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet får den information som krävs enligt punkterna 1 och 2 i tillgänglig form.

Artikel 21

Assistans vid inställda eller försenade avgångar

I fråga om resor som enligt tidtabellen överstiger tre timmar ska transportören vid en inställd eller mer än två timmar försenad avgång från en terminal kostnadsfritt erbjuda passageraren

- a) snacks, måltider eller förfriskningar i skälig proportion till väntetiden eller förseeningen, förutsatt att sådana finns tillgängliga ombord på bussen eller i terminalen eller rimligen kan anskaffas,
- b) assistans med att hitta hotellrum eller annan inkvartering samt assistans med att ordna transport mellan terminalen och inkvarteringen, om det krävs en eller flera övernattningar.

Vid tillämpning av denna artikel ska transportören särskilt uppmärksamma behoven hos personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet och deras eventuella ledsagare.

Artikel 22

Ytterligare anspråk

Ingenting i detta kapitel ska hindra passagerare från att begära skadestånd i enlighet med nationell lag vid nationella domstolar för skador med anledning av inställda eller försenade avgångar i linjetrafik.

KAPITEL V

ALLMÄNNA REGLER OM INFORMATION OCH KLAGOMÅL

Artikel 23

Rätt till reseinformation

Transportörer och terminaloperatörer ska inom sina respektive behörighetsområden ge passagerarna adekvat information under hela resan. Om det är möjligt ska informationen på begäran lämnas i tillgänglig form.

Artikel 24

Information om passagerarnas rättigheter

1. Transportörer och terminaloperatörer ska inom sina respektive behörighetsområden se till att passagerarna senast vid avgång ges lämplig och begriplig information om sina rättigheter enligt denna förordning. Informationen ska lämnas i terminalerna och, i förekommande fall, på Internet. På begäran av en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska informationen lämnas i tillgänglig form. Informationen ska innehålla kontaktuppgifter för tillsynsorganet eller -organen som medlemsstaten utsett i enlighet med artikel 27.1.

2. För att uppfylla det informationskrav som avses i punkt 1 får transportörer och terminaloperatörer använda den sammanfattning av bestämmelserna i denna förordning som kommissionen utarbetat på Europeiska unionens institutioners samtliga officiella språk och som ställts till deras förfogande.

Artikel 25

Klagomål

Transportörerna ska inrätta eller ha infört en mekanism för hantering av klagomål avseende de rättigheter och skyldigheter som avses i artiklarna 4, 8 och 9–24.

Artikel 26

Inlämnande av klagomål

En passagerare som omfattas av denna förordning och som vill lämna in ett klagomål till transportören när det gäller artiklarna 4, 8 och 9–24 ska göra detta inom tre månader från den dag då linjetrafiken utfördes eller när den borde ha utförts. Inom en månad efter det att klagomålet har mottagits ska transportören

underrätta passageraren om huruvida hans eller hennes klagomål har accepterats, avslagits eller fortfarande behandlas. Den tid det tar för att lämna det slutliga svaret får inte överstiga tre månader från mottagandet av klagomålet.

KAPITEL VI

EFTERLEVNAD OCH NATIONELLA TILLSYNSORGAN

Artikel 27

Nationella tillsynsorgan

1. Varje medlemsstat ska utse ett eller flera nya eller befintliga organ med ansvar för att denna förordning efterlevs när det gäller linjetrafik från platser inom det egna territoriet och linjetrafik från ett tredjeland till sådana platser. Varje organ ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att denna förordning efterlevs.

Varje organ ska, vad gäller organisation, beslut om finansiering, rättslig struktur och beslutsfattande, vara oberoende av transportörer, researrangörer och terminaloperatörer.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om det eller de organ som de har utsett enligt denna artikel.

3. Varje passagerare får lämna klagomål i enlighet med nationell lag till ett behörigt organ som har utsetts enligt punkt 1 eller till ett annat behörigt organ som en medlemsstat har utsett, när det gäller en påstådd överträdelse av denna förordning.

En medlemsstat får besluta att

- a) passageraren som en första åtgärd ska lämna ett klagomål med avseende på artiklarna 4, 8 och 9–24 till transportören, och/eller att
- b) det nationella tillsynsorganet eller annat behörigt organ som en medlemsstat har utsett ska utgöra klagoinstans för de tvister som inte får en löses enligt artikel 26.

Artikel 28

Rapport om efterlevnad

Senast den 1 juni ... (*) och därefter vartannat år ska de tillsynsorgan som har utsetts enligt artikel 27.1 lämna en rapport om sin verksamhet under de två föregående kalenderåren, med bland annat en beskrivning av de åtgärder som vidtagits för att genomföra denna förordning och statistiska uppgifter om klagomål och påföljder som tillämpats.

Artikel 29

Samarbete mellan tillsynsorgan

De nationella tillsynsorgan som avses i artikel 27.1 ska i tillämpliga fall utbyta information om sitt arbete och sina beslutsprinciper och sin beslutspraxis. Kommissionen ska stödja dem i detta arbete.

(*) Två år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas.

Artikel 30

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa regler för sanktioner vid överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de följs. De fastställda sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa regler och åtgärder till kommissionen senast den ... (*) och utan dröjsmål anmäla varje senare ändring av dem.

KAPITEL VII
SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 31

Rapport

Senast den ... (**) ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om hur förordningen tillämpas och om dess verkan. Denna rapport ska vid behov åtföljas av lagstiftningsförslag för mer detaljerat genomförande av bestämmelserna i denna förordning eller för ändring av förordningen.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i ...

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

...

Artikel 32

Ändring av förordning (EG) nr 2006/2004

I bilagan till förordning (EG) nr 2006/2004 ska följande punkt läggas till:

"18. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr .../2010 av den ... om passagerares rättigheter vid busstransport (*).

(*) EUT ...".

Artikel 33

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den ... (**).

Artikel 34

Offentliggörande

Denna förordning ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

(*) Vänligen för in det datum då denna förordning börjar tillämpas.
(**) Tre år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas.

(***) Två år efter dagen för offentliggörande.

BILAGA I

Assistans som ska lämnas till personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet**a) Assistans vid utsedda terminaler**

Assistans och arrangemang som är nödvändiga för att möjliggöra för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet att

- anmäla sin ankomst till terminalen och begära assistans på angivna platser,
- förflytta sig från den angivna platsen till incheckning, väntsal och påstigningsområde,
- stiga på fordonet, med hjälp av hissar, rullstolar eller annan assistans som i förekommande fall kan behövas,
- lasta sitt bagage,
- hämta sitt bagage,
- stiga av fordonet,
- medföra en erkänd assistanshund ombord på bussen,
- förflytta sig till sin sittplats,

b) Assistans ombord

Assistans och arrangemang som är nödvändiga för att möjliggöra för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet att

- få väsentlig information om resan i tillgänglig form, under förutsättning att passageraren begär detta,
 - stiga på och av fordonet vid uppehåll under resan, om annan personal än föraren finns ombord.
-

BILAGA II

Utbildning om funktionshinder**a) Utbildning om medvetenhet rörande funktionshinder**

Utbildningen av personal som är i direkt kontakt med den resande allmänheten inbegriper följande:

- Medvetenhet om och lämpligt bemötande av passagerare med fysiska eller sensoriska hinder (hörsel och syn), dolda svårigheter eller inlärningssvårigheter, inbegripet hur man skiljer mellan olika förmågor hos personer vars rörlighet eller orienterings- eller kommunikationsförmåga kan vara nedsatt.
- De hinder som personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet stöter på, inbegripet attitydmässiga, miljömässiga, fysiska och organisatoriska hinder.
- Erkända assistanshundar, inbegripet en assistanshunds roll och behov.
- Hantering av oförutsedda händelser.
- Kunskap om mänskligt beteende och metoder för kommunikation med döva personer och personer med nedsatt hörsel, personer med nedsatt syn, personer med talsvårigheter och personer med inlärningssvårigheter.
- Hantering av rullstolar och andra rörlighetshjälpmedel på ett varsamt sätt för att undvika skador (för alla delar av personalen med ansvar för bagagehantering om sådan förekommer).

b) Utbildning om assistans till personer med funktionshinder

Utbildning av personal som ger assistans till personer med nedsatt rörlighet inbegriper följande:

- Hur man kan hjälpa rullstolsanvändare att flytta sig till och ur en rullstol.
 - Hur man ger assistans till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet som reser med en erkänd assistanshund, inbegripet en sådan hunds roll och behov.
 - Tekniker för ledsagning av passagerare med nedsatt synförmåga och för hantering och transport av erkända assistanshundar.
 - Förståelse av de typer av utrustning som kan vara till hjälp för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet och kunskap om hur sådan utrustning hanteras.
 - Användning av den utrustning för assistans vid påstigning och avstigning som ska användas och kunskap om de lämpliga assistansförfaranden vid påstigning och avstigning som är avsedda att trygga säkerheten och värdigheten för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.
 - Förståelse för behovet av tillförlitlig och professionell assistans. Även medvetenhet om det att vissa passagerare med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kan uppleva känslor av sårbarhet under resan eftersom de är beroende av den assistans som ges.
 - Kunskaper om första hjälpen.
-

RÅDETS MOTIVERING

I INLEDNING

Den 4 december 2008 lade kommissionen fram förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 om samarbete mellan de nationella tillsynsmyndigheter som ansvarar för konsumentskyddslagstiftningen ⁽¹⁾.

Den 23 april 2009 antog Europaparlamentet sitt yttrande vid första behandlingen ⁽²⁾.

Den 17 december 2009 nådde rådet en politisk överenskommelse om utkastet till förordning. Efter juristlingvisternas granskning antog rådet sin ståndpunkt vid första behandlingen den 11 mars 2010 i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet i artikel 294 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Rådet har under sitt arbete tagit hänsyn till yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén. Regionkommittén avstod från att avge något yttrande.

II ANALYS AV STÅNDPUNKTEN VID FÖRSTA BEHANDLINGEN

1. Allmänt

Förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om passagerares rättigheter vid busstransport utgör en del av EU:s allmänna mål att säkerställa likabehandling av passagerare, oavsett vilket transportmedel de har valt att resa med. Liknande lagstiftning har redan antagits för passagerare i flyg- ⁽³⁾ och tågtrafik ⁽⁴⁾. Den innehåller bestämmelser om skadeståndsansvar i händelse av dödsfall eller personskada som drabbar passagerare och förlust av eller skada på passagerares resgods, automatiska lösningar vid avbrytande av resa, handläggning av klagomål och möjligheter att väcka talan, information till passagerare och andra initiativ. Dessutom föreskriver den regler om information och assistans till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Trots att rådet var ense med kommissionen vad beträffar förslagens syfte, ledde rådets strategi till betydande ändringar av det ursprungliga förslaget. Ett antal av de föreslagna bestämmelserna kunde inte godtas eftersom de medför alltför tunga administrativa bördor och därav följande kostnader för transportörer och nationella förvaltningar utan att ge det mervärde som för passagerare skulle uppväga dessa olägenheter. Andra formulerades om med hänsyn till medlemsstaternas olika existerande lagstiftning för att undvika konflikter mellan detta utkast till förslag till förordning, den existerande nationella lagstiftningen och EU-lagstiftningen. Ytterligare andra bestämmelser formulerades om i syfte att förenkla och förtydliga förordningen.

På grund av denna strategi ändras kommissionens ursprungliga förslag i viss utsträckning genom ståndpunkten vid första behandlingen genom att det formuleras om och genom att flera bestämmelser i texten utgår. Detta innebär att inga av de ändringsförslag som införts i Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen och som relaterar till dessa strykningar godtagits av rådet.

Rådet vill uppnå en balanserad lösning, där hänsyn tas både till passagerares rättigheter och till behovet att säkerställa den ekonomiska livskraften för busstransportindustrin, som till en stor del består av små och medelstora företag, och det har därför byggt in Europaparlamentets ändring 3 i sin ståndpunkt vid första behandlingen.

⁽¹⁾ Dok. 16933/08.

⁽²⁾ A6-0250/2009.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, EUT L 46, 17.2.2004, s. 1, och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet, EUT L 204, 26.7.2006, s. 1.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, EUT L 315, 3.12.2007, s. 14.

2. Centrala policyfrågor

i) Tillämpningsområde

I kommissionens ursprungliga förslag skulle förordningen tillämpas generellt på busstransportföretags personbefordran i linjetrafik. Medlemsstaterna fick endast undanta stads- och förortstrafik samt regional trafik som omfattades av avtal om allmän trafik, om sådana avtal garanterade passagerarrättigheter på en nivå som är jämförbar med den som krävs i förordningen. Dessutom föreslog Europaparlamentet en ändring som skulle göra det möjligt för medlemsstaterna att i enlighet med det ovannämnda villkoret undanta stads- och förortstrafiken men inte den regionala trafiken från tillämpningsområdet.

Rådet kunde varken acceptera tillämpningsområdet enligt kommissionens förslag eller Europaparlamentets ändringsförslag (ändringarna 1, 2 och 81), eftersom det ansåg att stadstrafik, förortstrafik och regional trafik faller inom ramen för subsidiaritetsprincipen.

Att inbegripa den regionala trafiken i tillämpningsområdet, enligt förslaget från Europaparlamentet, kan orsaka problem både för passagerarna och busstransportindustrin. I storstadsområden är det vanligtvis så att ett företag driver hela transportnätverket med buss-, tunnelbane-, regionaltågs- och spårvagnstrafik. Ofta kan all denna trafik ses som stads- och förortstrafik eller regional trafik. Om endast stads- och förortstrafik skulle undantas, skulle det innebära att delar av dessa nätverk skulle lyda under regler som är avsedda för längre resor. Företag som driver dessa nätverk skulle då bli tvungna att hantera flera kompensationsystem inom samma nätverk, där vissa av systemen egentligen inte passar för den här typen av transport. Passagerarna som reser inom dessa nätverk skulle också bli förvirrade på grund av svårigheterna att veta vilket regelverk som faktiskt är tillämpligt.

Eftersom den regionala tågtrafiken eventuellt kommer att undantas inom ramen för den befintliga förordningen om rättigheter för tågresenärer, är det dessutom möjligt att konkurrensen mellan buss- och tågtrafiken skulle snedvridas utan ett liknande undantag i förordningen om passagerares rättigheter vid busstransport. Buss- och tågtrafiken är ju ofta alternativ till varandra.

Av denna anledning kunde rådet inte acceptera de av Europaparlamentets ändringsförslag som gäller tillämpningsområdet. Följaktligen föreslår rådet att utkastet till förordning bör vara tillämpligt på resenärer som reser i nationell och internationell linjetrafik, med möjlighet att på nationell nivå undanta linjetrafik i stads- och förortstrafik samt regional linjetrafik. Dessutom inför rådet en bestämmelse som säkerställer att vissa grundläggande rättigheter ska gälla undantagslöst för all busstrafik (nämligen icke-diskriminerande avtalsvillkor och taxor, rätten till tillgänglighet för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet samt därtill kopplade undantag).

Medlemsstaterna får under en period av högst fem år bevilja dispens, som får förnyas två gånger, från tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning på den nationella linjetrafiken. Dessutom får medlemsstaterna bevilja dispens, som kan förnyas, för linjetrafiken på särskilda linjer om en betydande del av trafiken tillhandahålls utanför EU, inklusive minst ett tidtabellsenligt uppehåll.

När det gäller tillämpningsområdet fastslås i en särskild bestämmelse att medlemsstater som kan garantera att skyddsnivån för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet enligt deras nationella bestämmelser minst är likvärdig med den i denna förordning, helt och hållet kan behålla sina nationella regler.

ii) Infrastrukturförändringar

Med tanke på personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet är rådet, när det gäller infrastruktur, berett att uppmuntra och stödja initiativ avseende ny utrustning och infrastruktur som måste införskaffas eller byggas, vilket sägs tydligt i ett skäl. Denna förordning gäller dock konsumentskydd och kan därför inte omfatta tekniska krav på transportörer att ändra eller ersätta fordon, infrastruktur eller utrustning vid terminaler. Därför kunde inga av Europaparlamentets ändringsförslag som gäller infrastrukturändringar godtas (ändringarna 6–10).

iii) *Ersättning och assistans i händelse av olyckor*

I kommissionens förslag anges bestämmelser om busstransportföretagens skadeståndsansvar för passagerarna och deras resgods. Passagerarna skulle gynnas av harmoniserade bestämmelser i fråga om busstransportföretags skadeståndsansvar. För alla eventuella skador upp till ett värde av 220 000 EUR bör busstransportföretag ha strikt ansvar, dvs. inte ha någon möjlighet att avsäga sig sitt skadeståndsansvar genom att styrka att olyckan inte orsakades av ett fel som företaget begått. För skadestånd som överstiger 220 000 EUR skulle ansvaret vara skuldbaserat men obegränsat. Passagerare som råkar ut för en olycka skulle ha rätt till förskottsutbetalningar för att avhjälpa ekonomiska svårigheter som skulle kunna drabba dem eller deras familjer till följd av dödsfall eller skada.

Mellan de system för ansvarsskyldighet som nu gäller i medlemsstaterna finns dock stora och oförenliga skillnader vad gäller grunden för ansvar (strikt obegränsat ansvar, strikt ansvar med force majeure-undantag och skuldbaserat ansvar). Dessutom bygger lagstiftningen i de olika medlemsstaterna delvis på direktiv 2009/103/EG om ansvarsförsäkring för motorfordon och kontroll av att försäkringsplikten fullgörs beträffande sådan ansvarighet, och delvis på nationell lagstiftning som sträcker sig längre än EU-lagstiftningen. I dessa texter regleras redan i dag skadeståndansvaret gentemot busspassagerare och det är väsentligt att undvika konflikter mellan den föreliggande texten och det ovannämnda direktivet om ansvarsförsäkring för motorfordon.

Därför antog rådet en strategi som bygger vidare på det nuvarande systemet, men där man samtidigt lägger till vissa grundläggande harmoniserande inslag. Ett minimibelopp per passagerare och kolli föreslås: 220 000 EUR per passagerare i händelse av dödsfall eller personskada, och i händelse av förlorat eller skadat resgods, 500 EUR när det gäller stads- och förortstrafik samt regional trafik och 1 200 EUR när det gäller annan linjetrafik. Detta skulle anpassa ersättningen för resgods till motsvarande bestämmelser i den s.k. järnvägsförordningen, samtidigt som hänsyn tas till särdragen hos stadstrafik, förortstrafik och regional trafik. Vad gäller rullstolar, annan rörlighetsutrustning eller andra hjälpmedel anges det i rådets text att dessa alltid ska ersättas i sin helhet i stället för att behandlas som vanligt resgods, även när skador orsakas vid tillhandahållande av assistans (i samma anda som Europaparlamentets ändring 46).

Dessutom har texten anpassats till tillhandahållandet av assistans för passagerare med avseende på de omedelbara praktiska behoven efter en olycka. Någon sådan bestämmelse finns inte i direktivet om ansvarsförsäkring för motorfordon men skulle innebära en verklig fördel för busspassagerare utan att detta avsevärt ökar den administrativa bördan för busstransportföretag.

Mot bakgrund av ovanstående kunde rådet varken godta kommissionens föreslagna strategi eller Europaparlamentets ändringar i fråga om skadeståndsansvar (ändringarna 18–24).

iv) *Rättigheter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet*

Rådet stöder helhjärtat kommissionens mål att se till att personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet har icke-diskriminerande tillträde till bussar. Rådet följer därför kommissionens förslag mycket nära men ändrar vissa bestämmelser för att de ska bli mer genomförbara och inför vissa förenklingar och klargöranden. I fråga om detta kapitel införlivade rådet flera av Europaparlamentets ändringar i texten, helt, delvis eller till innebörden.

När det gäller undantagen till rätten till transport hade kommissionen föreslagit att en person med funktionshinder kan vägras transport med hänvisning till säkerhetskrav eller fordonets storlek. Rådet har infört ett antal förbättringar och hänvisar till fordonets "utformning" i stället för till dess "storlek" och inför därmed i sak eller till innebörden Europaparlamentets ändringar 26 och 27. Vidare har rådet godtagit ändring 73 i fråga om det val som ska erbjudas en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet när påstigning nekas.

Enligt det ursprungliga förslaget kunde transportören kräva att en person med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ledsagas av en annan person som kan ge assistans. Om transportören gör en sådan begäran avseende en passagerartransport, ska en sådan ledsagares resa i rådets ståndpunkt vid första behandlingen vara kostnadsfri och om möjligt ske på en plats bredvid personen med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Genom denna bestämmelse införs således sakinnehållet i Europaparlamentets ändring 29.

I rådets text vid första behandlingen föreskrivs icke-diskriminerande villkor för tillträde samt att dessa ska offentliggöras i lämpligt format för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, varigenom Europaparlamentets ändringar 31 och 32 delvis eller helt godtas. Dessutom ska kommissionen, i enlighet med Europaparlamentets ändring 36, tillgängliggöra en förteckning på Internet över de av medlemsstaterna utsedda bussterminaler där assistans för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet tillhandahålls.

När det gäller assistans till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kommer sådan assistans att tillhandahållas förutsatt att den berörda personen underrättar transportören eller terminaloperatören senast två arbetsdagar i förväg (kommissionen hade föreslagit 48 timmar) och infinner sig på en utsedd plats senast 60 minuter före utsatt avgångstid. Rådet kunde således inte godta ändring 39 i vilken man föreslår en kortare period på 24 timmar. Dessutom bör passageraren, om personen har särskilda behov i fråga om sittplatser, underrätta transportören vid tidpunkten för reservationen om sådana behov, om detta behov är känt vid den tidpunkten. Detta tilläggskrav som rådet infört kommer att göra det möjligt för transportören att tillgodose dessa särskilda behov och ge den berörda personen bästa möjliga service.

I fråga om assistans ombord har rådet begränsat räckvidden i kommissionens ursprungliga förslag. I rådets text fastställs att information måste tillhandahållas i lättillgängligt format samt att assistans ska ges med påstigning och avstigning under avbrott i en resa, i det senare fallet dock endast om det finns annan personal än föraren ombord. Härigenom tar man hänsyn till att flertalet fordon framförs av föraren ensam och att tillhandahållande av assistans under färden skulle påverka antalet körtimmar och därmed säkerhetskraven.

Hjälp till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet ska ges kostnadsfritt vid bemannade terminaler som utsetts av medlemsstaterna och den personal som ger direkt assistans till dessa personer bör ha fått adekvat utbildning så att den kan bistå dessa. Personal, inbegripet föraren, som direkt befattar sig med den resande allmänheten bör utbildas i medvetenhet om funktionshinder.

v) *Passagerares rättigheter vid inställd resa eller försening*

I kommissionens förslag föreskrevs skyldigheter för bussföretag vid avbrutna resor på grund av inställd förbindelse eller förseningar. Företagen bör utbetala ersättningsbelopp motsvarande 100 % av biljettpriset om de underlåter att tillhandahålla alternativa tjänster eller den information som krävs.

Rådet stöder till fullo principen att transportörer och terminaloperatörer bör ta hand om sina passagerare men har ändrat kommissionens förslag med tanke på den särskilda strukturen inom bussbranschen. Man godtar olika behandling i fråga om passagerare som reser från terminaler och passagerare som reser från busshållplatser eftersom det varken är möjligt eller rimligt att t.ex. tillhandahålla samma nivå beträffande information om förseningar vid en busshållplats som vid en bemannad terminal.

Vid förseningar på mer än två timmar eller inställd resa kan passageraren välja mellan att antingen fortsätta resan med samma transportsätt eller begära att bli förflyttad till ett annat transportsätt eller begära återbetalning av kostnaden för sin biljett (inom 14 dagar från det inträffade samt om så krävs, gratis återresa). Vid förseningar på mer än två timmar vid resa på mer än tre timmar är transportören, för passagerare som avreser från en terminal, skyldig att tillhandahålla en måltid eller förfriskningar, i samma anda som Europaparlamentets ändring 53, men däremot inte inkvartering, även om transportören måste hjälpa till att finna sådan. Busspassagerare kan dock inte erhålla ytterligare skadestånd (utöver ersättning för biljettpriset) så som fallet är vid sjöresor och järnvägsresor. Europaparlamentets ändringar i fråga om kompensation och inkvartering togs därför inte med (ändringarna 49, 50, 51, 52, 54 och 55).

Europaparlamentet införde vissa ändringar i fråga om kompensation och assistans vid försenad ankomst och undantag i händelse av *force majeure* (ändringarna 56 och 57), varigenom transportörer inte ska hållas ansvariga för skada vållad av omständigheter som inte sammanhör med deras tjänster och som de inte kunnat förutse. Rådet införde inte dessa ändringar eftersom det i texten inte finns några bestämmelser om kompensation vid försenad ankomst.

Sådan kompensation skulle innebära ytterligare ansvarsskyldighet för bussföretag och utgöra en alltför stor börda. Dessutom skulle förare pressas att till varje pris hålla tidtabeller och därmed riskera trafiksäkerheten.

Rådet har infört ändring 58 om information i lättillgängligt format för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

vi) *Allmänna bestämmelser om information, hantering av klagomål samt nationella tillsynsorgan*

Enligt rådets ståndpunkt vid första behandlingen ska transportörer och terminalförvaltare inom sina respektive behörighetsområden tillhandahålla passagerarna adekvat information under hela resan, i lättillgänglig form där så är möjligt. De ska dessutom ge passagerarna lämplig och begriplig information om deras rättigheter, i samma anda som Europaparlamentets ändring 62.

I fråga om klagomål innehåller kommissionens förslag regler om hur transportörer ska hantera dessa, i synnerhet de omfattande rättsliga följderna av att inte besvara klagomål.

Rådet instämmer i princip i kommissionens förslag men inför större flexibilitet i systemet för att undvika oförutsebara konsekvenser för medlemsstaternas rättssystem eller förvaltningsstrukturer. För att undvika ytterligare byråkrati införde rådet här inte Europaparlamentets ändring 64, genom vilken det införs en skyldighet för bussföretag att årligen avge en detaljerad rapport om inkomna klagomål.

Dessutom föreslog parlamentet att de nationella tillsynsorganen ska vara oberoende (ändring 65). I ståndpunkten vid första behandlingen klargörs det tydligare att dessa organ bör vara oberoende av transportörer, researrangörer och terminaloperatörer.

vii) *Dag då förordningen börjar tillämpas*

Kommissionen föreslog att förordningen ska träda i kraft 20 dagar efter offentliggörandet i *Europeiska unionens officiella tidning* och börja gälla ett år efter denna tidpunkt.

I rådets ståndpunkt vid första behandlingen föreskrivs att förordningen ska börja tillämpas två år efter offentliggörandet, varigenom man i sak godtar Europaparlamentets ändring 69.

3. Andra ändringar som antagits av Europaparlamentet

Ytterligare ändringsförslag som inte togs med i rådets ståndpunkt vid första behandlingen rör

- ändringarna i definitionen av *transportavtal* (ändring 13), *biljettutfärdare* (ändring 14), *researrangörer* (ändring 15), *inställd resa* (ändring 16),
- den föreslagna nya definitionen av *lättillgängligt format* (ändring 17),
- omnämmandet av ”personer som inte kan resa utan assistans på grund av sin höga eller låga ålder” (ändring 34),
- assistans som anpassas efter de individuella behoven hos personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet (ändring 35),

- behovet av att säkerställa att passageraren får en bekräftelse på att underrättelsen om behovet av assistans mottagits (ändring 40),
- all ersättning som beviljas i enlighet med förordningen och som får räknas av från kompletterande ersättning (ändring 59),
- de påföljder som tillämpas vid överträdelse av förordningen, i vilka beslut om utbetalning av ersättning kan ingå (ändring 68),
- ändringarna 70, 71 och 72 om bilagorna till förordningen.

III SLUTSATS

Vid fastställandet av sin ståndpunkt vid första behandlingen har rådet fullt ut beaktat kommissionens förslag och Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen. När det gäller de ändringar som Europaparlamentet föreslår, noterar rådet att ett stort antal ändringar till sin innebörd, delvis eller i sin helhet – redan har införts i ståndpunkten vid första behandlingen.
