

Bruksela, 27 września 2017 r.
(OR. en)

12442/17

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0237 (COD)

TRANS 370
CODEC 1477
CONSOM 307

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,
podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU

Data otrzymania: 27 września 2017 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii
Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2017) 548 final

Dotyczy: Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY dotyczącego praw i obowiązków pasażerów
w ruchu kolejowym (wersja przekształcona)

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2017) 548 final.

Zał.: COM(2017) 548 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 27.9.2017 r.
COM(2017) 548 final

2017/0237 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym

(wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2017) 317 final}

{SWD(2017) 318 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1. Przyczyny i cele wniosku

Celem rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym¹ („rozporządzenie”) jest ochrona pasażerów w ruchu kolejowym w UE. Podobnie jak pasażerowie korzystający z transportu lotniczego, wodnego, autobusowego i autokarowego pasażerowie podróżujący koleją mają prawo do uzyskania informacji, rezerwacji, biletów, pomocy, opieki i odszkodowania w przypadku opóźnienia lub odwołania pociągu, bezpłatnej pomocy (w przypadku osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się), odszkodowania w razie wypadku oraz szybkiego i dostępnego systemu rozpatrywania skarg, a także mają prawo oczekiwać pełnego stosowania i skutecznego egzekwowania przepisów prawa Unii przez krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, wyznaczone przez państwa członkowskie.

Rozporządzenie opiera się na istniejącym systemie prawa międzynarodowego (Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV)²) oraz rozszerza jego zakres na krajowe kolejowe przewozy pasażerskie.

W 2013 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) orzekł, że obecny art. 17 rozporządzenia wyklucza możliwość zwolnienia przedsiębiorstw kolejowych z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom za opóźnienia spowodowane działaniem siły wyższej³. Ten aspekt odróżnia kolej od innych rodzajów transportu.

Państwa członkowskie mogą wyłączyć następujące przewozy krajowe z zakresu stosowania rozporządzenia (oprócz określonych obowiązkowych wymogów):

- przewozy dalekobieżne – maksymalnie na okres pięciu lat, z możliwością dwukrotnego przedłużenia tego okresu, tj. do 2024 r.;
- przewozy miejskie, podmiejskie i regionalne – na czas nieokreślony; oraz
- przewozy, które w znacznej części wykonywane są poza granicami UE – na okres pięciu lat z możliwością przedłużenia (*de facto* bezterminowo).

W swoim sprawozdaniu z 2013 r. dotyczącym stosowania rozporządzenia⁴ Komisja zwróciła uwagę na niektóre problematyczne obszary, których istnienie potwierdzono w ocenie skutków przeprowadzonej w 2016/2017 r.⁵. Niniejszy wniosek pozwala zachować równowagę między wzmocnieniem praw pasażerów w ruchu kolejowym a ograniczeniem obciążeń dla przedsiębiorstw kolejowych dzięki następującym rozwiązaniom:

¹ Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14).

² Załącznik A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej Protokołem z dnia 3 czerwca 1999 r. wprowadzającym zmiany do COTIF (protokół z 1999 r.)

³ Sprawa C 509/11 ÖBB-Personenverkehr.

⁴ Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady na temat stosowania rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 (COM(2013) 587).

⁵ (SWD link to be added).

- W sprawozdaniu na temat stosowania rozporządzenia z 2013 r. oraz w sprawozdaniu dotyczącym stosowania zwolnień z 2015 r.⁶ stwierdzono, że **stosowanie na szeroką skalę zwolnień** stanowi główną przeszkodę dla jednolitego stosowania przepisów rozporządzenia. W przedmiotowym wniosku przewidziano cofnięcie zwolnień dla krajowych przewozów dalekobieżnych do 2020 r. W przypadku przewozów wykonywanych poza granicami UE państwom członkowskim zezwolono na udzielanie zwolnień tylko wówczas, gdy są w stanie dowieść, że pasażerom na ich terytorium zapewniono odpowiednią ochronę. W celu zapewnienia pewności prawa w regionach transgranicznych rozporządzenie będzie w pełni stosować się do przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych, których wykonywanie wiąże się z przekraczaniem granic.
- Przedmiotowy wniosek wzmacnia **prawa osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się**. Jeśli chodzi o osoby z niepełnosprawnością, wniosek jest zgodny z Konwencją ONZ o prawach osób niepełnosprawnych⁷. Państwa członkowskie nie mogą już wprowadzić zwolnienia z wymogu zapewnienia pomocy i odszkodowania za uszkodzony sprzęt ułatwiający poruszanie się⁸. Informacje muszą być przekazywane w przystępnych formatach zgodnie z wymogami przewidzianymi w europejskim akcie w sprawie dostępności⁹. Personel kolejowy będzie musiał przejść odpowiednie szkolenia.
- Pasażerom nie zawsze przekazuje się odpowiednie informacje, gdy ich podróż nie przebiega zgodnie z planem. We wniosku przewidziano wymóg udostępniania im w momencie rezerwacji podstawowych **informacji** o przysługujących im prawach, np. w formie wydruku na bilecie lub drogą elektroniczną. Ogłoszenia informujące pasażerów o przysługujących im prawach muszą być umieszczone w widocznych miejscach na dworcach oraz w pociągu.
- W ramach oceny skutków potwierdzono ograniczoną dostępność **wspólnych biletów**. Sprzedaż biletów wyłącznie na pojedyncze odcinki podróży pozwala przedsiębiorstwom kolejowym obejść obowiązki dotyczące odszkodowania, zmiany trasy i pomocy. Sprzedając wspólne bilety wyłącznie na swoje połączenia, duże podmioty działające na rynku przewozów kolejowych nie pozwalają wejść na ten rynek nowym podmiotom, które nie są w stanie zapewnić połączeń przesiadkowych.
- We wniosku przewidziano wymóg przekazywania pasażerom pełniejszych informacji na temat wspólnych biletów. Zgodnie z wytycznymi interpretacyjnymi z 2015 r.¹⁰ oraz czwartym pakietem kolejowym z 2016 r.¹¹ przedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów muszą dokładać starań, by oferować wspólne bilety. Podmioty te muszą udowodnić, że poinformowały pasażerów, w przypadku gdy

⁶ COM(2015) 117.

⁷ <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>

⁸ Art. 19–25 rozporządzenia.

⁹ Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich w odniesieniu do wymogów dostępności produktów i usług (COM(2015) 615 final – 2015/0278 (COD)).

¹⁰ Komunikat Komisji – Wytyczne interpretacyjne do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 (Dz.U. C 220 z 4.7.2015, s. 1).

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz.U. L 352 z 23.12.2016, s. 1).

prawa przysługujące pasażerom korzystającym z ich usług mają zastosowanie wyłącznie do obsługiwanych przez nie odcinków, a nie do całej trasy podróży.

- Obecnie nie jest całkowicie jasne, jak krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów powinny rozpatrywać skargi, co prowadzi do mało skutecznego **egzekwowania przepisów**. Pasażerowie nie zawsze mają możliwość skorzystania ze swoich praw. We wniosku doprecyzowano procedurę rozpatrywania skarg oraz stosowne terminy. W pierwszej kolejności pasażerowie powinni składać skargę do przedsiębiorstwa kolejowego, a następnie, w razie potrzeby, do organu oferującego alternatywne metody rozwiązywania sporów (zgodnie z dyrektywą 2013/11/UE¹²) lub krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów. We wniosku określono zakres obowiązków krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów w sprawach transgranicznych oraz zobowiązano je do skutecznej współpracy ze sobą nawzajem.
- We wniosku wprowadzono ogólny przepis zakazujący **dyskryminacji** w każdej postaci, np. ze względu na narodowość, miejsce zamieszkania, miejsce pobytu lub walutę płatności. Przepis ten dostosowuje przewozy kolejowe do rozwiązań prawnych obowiązujących w przypadku innych rodzajów transportu. Pasażerowie, którzy uważają, że naruszono ich prawa – zamiast wszczynać postępowanie sądowe na podstawie art. 18 Traktatu o funkcjonowaniu UE – mogą zwrócić się o pomoc do krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów.
- Fakt, że obecnie przepisy ujednolicone **CIV** włączono do załącznika I do rozporządzenia, może powodować problemy z zachowaniem spójności, ponieważ zmian CIV nie można uwzględnić bez kompleksowej zmiany rozporządzenia. UE, która w 2013 r. przystąpiła do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)¹³, jest obecnie członkiem Międzrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami i uczestniczy w jej pracach mających na celu zmianę CIV. Aby zapewnić pewność prawa i przejrzystość, tekst tych przepisów pozostanie jednak w załączniku I. Aby zapewnić spójność z COTIF oraz CIV, Komisji powierzono we wniosku uprawnienie do aktualizacji załącznika I w celu uwzględnienia zmian w CIV.
- Zgodnie z czwartym pakietem kolejowym przedsiębiorstwa kolejowe muszą opracować **plany postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych** w celu zapewnienia pasażerom ochrony i pomocy w przypadku poważnych zakłóceń w transporcie. Inni uczestnicy rynku nie mają takiego obowiązku. Aby ograniczyć obciążenia spoczywające na przedsiębiorstwach kolejowych, we wniosku zobowiązano również zarządców stacji i zarządców infrastruktury do posiadania tego rodzaju planów. Państwa członkowskie zdecydują o poziomie szczegółowości oraz konieczności uzgadniania tych planów np. z organami krajowymi.

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 63).

¹³ Umowa między Unią Europejską a Międzrządową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz.U. L 51 z 23.2.2013, s. 8);

[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223\(01\)&from=PL](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223(01)&from=PL)

- W zależności od obowiązujących przepisów krajowych przedsiębiorstwa kolejowe mogą mieć trudności w uzyskaniu zaspokojenia roszczeń wobec osoby trzeciej odpowiedzialnej za opóźnienie. We wniosku przewidziano możliwość skorzystania przez przedsiębiorstwa kolejowe z **prawa do dochodzenia roszczeń** zgodnie z obowiązującym prawem, jeżeli opóźnienie nastąpiło z winy lub w wyniku zaniedbania osoby trzeciej. Ten środek ujednotacza prawa pasażerów w ruchu kolejowym z prawami pasażerów linii lotniczych¹⁴.
- Przedsiębiorstwa kolejowe mają obowiązek wypłaty pasażerom odszkodowania za opóźnienia spowodowane działaniem **siły wyższej**. Do czasu wyroku TSUE z 2013 r. zainteresowane strony powszechnie przyjmowały, że rozporządzenie zawiera klauzulę dotyczącą siły wyższej zwalniająca przewoźników z obowiązku wypłaty odszkodowania. Gdy opublikowano wspomniany wyrok, przedsiębiorstwa kolejowe poczuły się dyskryminowane na tle innych przewoźników, którzy korzystają ze zwolnienia związanego z działaniem siły wyższej.
- W ramach oceny skutków nie znaleziono przekonujących dowodów na to, że brak tego rodzaju klauzuli jest źródłem poważnych obciążeń ekonomicznych dla przedsiębiorstw kolejowych. Istnieje jednak ryzyko naruszenia zasady sprawiedliwości prawa i proporcjonalności, w przypadku gdy przedsiębiorstwa kolejowe mają obowiązek zapłaty odszkodowania w sytuacjach, których nie wywołały lub którym nie mogły zapobiec. W celu ograniczenia zawężania praw pasażerów i zagwarantowania pewności prawa we wniosku wprowadzono klauzulę dotyczącą siły wyższej, która ma zastosowanie jedynie w bardzo wyjątkowych sytuacjach wywołanych przez ekstremalne warunki pogodowe i klęski żywiołowe¹⁵.

1.2. Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki

W białej księdze na temat transportu z 2011 r.¹⁶ podkreślono konieczność zapewnienia wysokiej jakości, dostępnych i niezawodnych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zachowania mobilności w razie zakłóceń w podróży. Wezwano w niej do doprecyzowania przepisów regulujących prawa pasażerów oraz do poprawy jakości transportu dla osób starszych, pasażerów z niepełnosprawnością lub o ograniczonej możliwości poruszania się.

We wniosku odpowiednio zmieniono przepisy regulujące prawa pasażerów w ruchu kolejowym, tak aby dostosować je do ogólnych aspektów przepisów regulujących prawa pasażerów korzystających z innych rodzajów transportu, w szczególności jeśli chodzi o kwestie takie jak: niedyskryminacja, planowanie ewentualnościowe, szkolenia dotyczące niepełnosprawności, rozpatrywanie skarg i egzekwowanie przepisów. Uwzględniono w nim specyfikę transportu kolejowego np. poprzez umożliwienie państwom członkowskim wyłączenia przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych z zakresu niektórych przepisów.

¹⁴ Art. 13. rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1).

¹⁵ Zob. część 6 oceny skutków.

¹⁶ Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (COM(2011) 144 final).

Przyznanie większych praw pozwoli zapewnić pasażerom ochronę na zliberalizowanym rynku przewidzianym w czwartym pakiecie kolejowym.

Wprowadzenie we wniosku klauzuli dotyczącej siły wyższej zagwarantuje spójność z innymi przepisami prawa UE, takimi jak przepisy regulujące prawa pasażerów korzystających z innych rodzajów transportu czy też przepisy dyrektywy w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek¹⁷, które zwalniają przewoźników z obowiązku wypłaty odszkodowania w przypadku opóźnienia powstałego w wyniku nadzwyczajnych okoliczności.

1.3. Spójność z innymi politykami Unii

Odniesienie do rozporządzenia zostanie zawarte w załączniku do zmienionego rozporządzenia w sprawie współpracy w dziedzinie ochrony konsumentów¹⁸, w którym określono minimalne uprawnienia w zakresie dochodzeń i egzekwowania przepisów, które przysługują krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów, oraz procedury prowadzenia dochodzeń i egzekwowania przepisów, w przypadku gdy w daną sprawę zaangażowane są przynajmniej dwa państwa członkowskie. Oczekuje się, że ten krok przyczyni się do skuteczniejszego egzekwowania przepisów w wymiarze transgranicznym.

Wzmocnienie praw osób z niepełnosprawnością jest zgodne z Konwencją ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz europejską strategią w sprawie niepełnosprawności na lata 2010–2020¹⁹. W dyrektywie (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności systemu kolei (wersja przekształcona)²⁰ również znajdują się odniesienia do dostępności. Wymogi przewidziane w europejskim akcie w sprawie dostępności będą miały zastosowanie w odniesieniu do dostępności informacji. Poprawa dostępności przyniesie korzyści również osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

We wniosku zawarto odniesienia do COTIF (przepisy ujednolicone CIV), obejmując tym samym ich zakresem krajowe przewozy kolejowe w UE. Jako członkowie OTIF UE i jej państwa członkowskie stosują przepisy CIV, uczestniczą w walnych zgromadzeniach OTIF oraz głosują nad zmianami CIV.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

2.1. Podstawa prawna

Podstawę prawną stanowi art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, do którego zastosowanie ma procedura współdecyzji.

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych, zmieniająca rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE oraz uchylająca dyrektywę Rady 90/314/EWG (Dz.U. L 326 z 11.12.2015, s. 1).

¹⁸ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie współpracy między organami krajowymi odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów prawa w zakresie ochrony konsumentów (COM(2016) 283).

¹⁹ Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010–2020: Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier (COM(2010) 636 final z 15.11.2010).

²⁰ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.

2.2. Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Transport kolejowy ma z natury charakter transgraniczny – nawet z połączeń krajowych korzystają mieszkańcy innych państw UE. Niespójne stosowanie i egzekwowanie rozporządzenia powoduje brak pewności prawa, osłabia prawa pasażerów i negatywnie wpływa na konkurencję między przewoźnikami kolejowymi. Tylko skoordynowana interwencja UE pozwoli zaradzić tym problemom.

Przedmiotowy wniosek zapewni podobny poziom ochrony pasażerów w całej UE, gdyż wyeliminuje zwolnienia przyznawane na poziomie krajowym. Bardziej rygorystyczne przepisy przyczynią się do stworzenia równych warunków działania dla podmiotów z sektora kolejowego, przy jednoczesnej harmonizacji podstawowych praw pasażerów w całej UE.

2.3. Proporcjonalność

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności. Dodatkowe koszty ponoszone przez sektor kolejowy i organy krajowe są ograniczone do tych kosztów, które są konieczne, aby usprawnić stosowanie i egzekwowanie praw pasażerów. Wyższe koszty ze względu na ograniczony zakres zwolnień i w związku z tym zwiększony zakres świadczonej opieki, pomocy oraz częstszą wypłatę odszkodowań zrekompensuje m.in. wprowadzenie klauzuli dotyczącej siły wyższej.

2.4. Wybór instrumentu

Ponieważ celem niniejszego wniosku jest zmiana istniejącego rozporządzenia, zastosowano ten sam instrument.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

3.1. Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa

Oprócz sprawozdania z 2013 r. nie przeprowadzono odrębnej oceny *ex post*. W ramach oceny skutków potwierdzono i w stosownych przypadkach zaktualizowano ustalenia zawarte w tym sprawozdaniu.

3.2. Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Na potrzeby oceny skutków zebrano uwagi zainteresowanych stron za pomocą różnych środków, w tym w drodze otwartych konsultacji publicznych i ukierunkowanych konsultacji przeprowadzonych przez zewnętrznego wykonawcę. Do zainteresowanych stron zwrócono się o przekazanie danych zarówno jakościowych (opinii, poglądów, sugestii), jak i ilościowych (dane, statystyki).

W gronie zainteresowanych stron znaleźli się przedstawiciele sektora, grupy reprezentujące pasażerów/konsumentów, osoby z niepełnosprawnością oraz osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, a także organy publiczne, tzn. osoby i podmioty, których dotyczy polityka w tej dziedzinie, które stosują tę politykę oraz w których żywotnym interesie leży ta polityka.

3.2.1. *Otwarte konsultacje publiczne*

Otwarte konsultacje publiczne przeprowadzono w okresie od lutego do maja 2016 r. za pośrednictwem portalu *Your voice in Europe*²¹. Służyły one zebraniu opinii zainteresowanych stron na temat postrzeganych problemów ze stosowaniem rozporządzenia, możliwych rozwiązań oraz ich prawdopodobnych skutków. Otrzymano 190 odpowiedzi od różnych kategorii respondentów: obywateli, organizacji reprezentujących pasażerów i organizacji konsumenckich, organizacji reprezentujących osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, organów publicznych, federacji branżowych, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury, sprzedawców biletów oraz innych osób i podmiotów.

3.2.2. *Konsultacje ukierunkowane*

Konsultacje ukierunkowane miały postać serii rozmów w oparciu o kwestionariusze skierowane do różnych zainteresowanych stron. Opracowano zbiór 13 studiów przypadku, a dokonane ustalenia wykorzystano do doprecyzowania i sfinalizowania definicji problemu. Ponadto opracowano 13 analiz niezwiązanych z konkretnymi przypadkami w celu zgromadzenia dalszych danych.

3.2.3. *Analiza wyników w kontekście stwierdzonych głównych problemów*

3.2.3.1. Znajomość praw pasażerów i informacje na ich temat

Organizacje reprezentujące pasażerów oraz organizacje konsumenckie skarżyły się na niski poziom znajomości praw pasażerów. Pięć (63 %) spośród organizacji reprezentujących osoby o ograniczonej możliwości poruszania się zwróciło uwagę na fakt, że osoby z niepełnosprawnością oraz osoby o ograniczonej możliwości poruszania się nie są dobrze poinformowane o przysługujących im prawach, oraz zaapelowało o lepszą jakość informacji dla pasażerów. Większość organów publicznych potwierdziła niski poziom znajomości tych praw oraz skrytykowała poziom informacji udzielanych w trakcie podróży. Przedsiębiorstwa kolejowe przekonywały, że pasażerowie są dobrze poinformowani o przysługujących im prawach.

3.2.3.2. Zwolnienia

Siedem (47 %) spośród organizacji reprezentujących pasażerów i organizacji konsumenckich zgodziło się, że należy ograniczyć liczbę zwolnień. Niektóre organizacje reprezentujące osoby o ograniczonej możliwości poruszania się zaapelowały o likwidację zwolnień, natomiast cztery (50 %) nie miały na ten temat zdania. Federacje branżowe i przedsiębiorstwa kolejowe poparły zwolnienia.

3.2.3.3. Pomoc dla osób z niepełnosprawnością lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się

Organizacje reprezentujące osoby o ograniczonej możliwości poruszania się skarżyły się na przestarzałe prawa przysługujące tym osobom oraz na niewystarczającą ilość informacji. Pogląd ten podzieliły organizacje reprezentujące pasażerów oraz organizacje konsumenckie. Inne problemy dotyczą dostępności stacji i taboru kolejowego, kosztownej procedury wcześniejszego zgłoszenia zapotrzebowania na pomoc, odmowy udzielenia pomocy oraz

²¹ https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations_en

braku dostępnej pomocy w określonych porach dnia. Przedsiębiorstwa kolejowe przede wszystkim obawiały się nadużyć pomocy dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się jako bezpłatnej usługi tragarzkiej.

3.2.3.4. Zadania krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów oraz egzekwowanie przepisów

Obywatele, organizacje reprezentujące pasażerów/organizacje konsumenckie oraz organizacje reprezentujące osoby o ograniczonej możliwości poruszania się skarżyły się na nieodpowiednie procedury rozpatrywania skarg. Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów zaapelowały o doprecyzowanie ich roli i zadań. Zarządcy infrastruktury byli zdania, że rozpatrywaniem skarg powinny zajmować się wyłącznie przedsiębiorstwa kolejowe. Federacje branżowe nie zgodziły się z propozycją wzmocnienia roli krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów. Wspomniane federacje oraz zarządcy infrastruktury opowiedzieli się za wprowadzeniem trzymiesięcznego terminu na złożenie skargi.

3.2.3.5. Wystawianie biletów

Organizacje reprezentujące pasażerów oraz organizacje konsumenckie zwróciły się o doprecyzowanie kwestii wspólnych biletów. Jeśli chodzi o przedsiębiorstwa kolejowe, osiem z nich (73 %) zwróciło uwagę, że pojęcia „przewoźnik” i „utracone połączenie” są niejasne, natomiast siedem (64 %) za jasne uznało pojęcie „wspólny bilet”. Jeden krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów uznał, że wytyczne interpretacyjne komplikują kwestię wspólnych biletów, lecz federacje branżowe nie podzieliły tego poglądu.

3.2.3.6. Siła wyższa

Większość respondentów z grona obywateli, pasażerów/konsumentów oraz organizacji reprezentujących osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, a także kilka krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów negatywnie zaopiniowało propozycję wprowadzenia klauzuli dotyczącej siły wyższej. Z drugiej strony, federacje branżowe oraz przedsiębiorstwa kolejowe opowiedziały się za taką klauzulą, aby ujednoczyć przepisy mające zastosowanie do transportu kolejowego z przepisami stosowanymi w odniesieniu do innych rodzajów transportu, a także zapewnić jasność i spójność prawa. Z nieformalnych konsultacji z państwami członkowskimi wynika, że większość z nich opowiada się za tego rodzaju klauzulą.

3.3. Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej

Komisja zwróciła się o specjalistyczną pomoc do zewnętrznego wykonawcy (Steer Davies Gleeve), zgromadziła dane, opracowała studia przypadku oraz udostępniła narzędzie analityczne na potrzeby oceny skutków. Sprawozdanie z badania będzie publicznie dostępne po jego zatwierdzeniu.

3.4. Ocena skutków

Pierwsze sprawozdanie z oceny skutków przedłożono Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej w dniu 18 stycznia 2017 r. Rada wydała negatywną opinię ze względu na niedociągnięcia dotyczące w szczególności ekonomicznego uzasadnienia wprowadzenia klauzuli dotyczącej siły wyższej. Inne kwestie dotyczyły struktury i treści wariantów strategicznych,

uwzględnienia poglądów zainteresowanych stron oraz analizy i porównania skutków politycznych, zwłaszcza w odniesieniu do kosztów i mechanizmów monitorowania.

Te niedociągnięcia wyeliminowano w następujący sposób: ze względu na dużą liczbę niepowiązanych ze sobą wariantów warianty strategiczne podzielono według obszarów tematycznych, stosując podejście sekwencyjne oraz analizując i porównując koszty i korzyści, a następnie dokonano wyboru preferowanego scenariusza strategicznego w każdym obszarze tematycznym. Ostateczny wariant preferowany stanowi zatem połączenie preferowanych scenariuszy z poszczególnych obszarów tematycznych. Jeśli chodzi o siłę wyższą, dostępne bardzo ograniczone dowody wskazały na niewielką skalę ekonomiczną problemu. W ocenie skutków podjęto jednak tę kwestię w odpowiedzi na usilne apele niektórych zainteresowanych stron, a mianowicie przedstawicieli sektora kolejowego i państw członkowskich, które domagały się tych zmian zwłaszcza po to, by zapewnić poszanowanie zasady sprawiedliwości i proporcjonalności prawa.

Zmienione sprawozdanie z oceny skutków, które przedłożono Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej w dniu 7 kwietnia 2017 r., otrzymało pozytywną opinię w dniu 12 maja 2017 r. Ostateczne sprawozdanie, w którym uwzględniono sformułowane przez Radę zalecenia, by dodatkowo doprecyzować niektóre aspekty, udostępniono wraz z niniejszym wnioskiem.

3.4.1. Kwestie związane z analizą ekonomiczną

Najważniejsze koszty i korzyści ekonomiczne i społeczne obliczono w ujęciu ilościowym w oparciu o dostępne dane. Inne koszty i korzyści oceniono w kategoriach jakościowych. Ogólną wartość społeczną inicjatywy w ujęciu netto oceniono poprzez zestawienie sprzecznych interesów dwóch głównych zainteresowanych stron: pasażerów i sektora kolejowego. W ramach oceny skutków przeanalizowano wpływ następujących elementów na koszty przedsiębiorstw kolejowych:

- a) odszkodowania w razie opóźnień;
- b) pomoc dla pasażerów w przypadku zakłócenia podróży lub opóźnienia w podróży; oraz
- c) szkolenie personelu z zagadnień dotyczących osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Istnieje bezpośredni związek między kosztami a dobrem pasażerów, np. częściej wypłacane odszkodowania za opóźnienia oznaczają większe zadowolenie pasażerów.

Wszystkie koszty i korzyści przeanalizowano w perspektywie 15 lat (2020–2035).

3.4.2. *Analiza wariantów strategicznych według obszaru tematycznego z rozróżnieniem na poważne problemy i problemy drugorzędne*

Poważne problemy

Zwolnienia		
Scenariusz strategiczny A	Scenariusz strategiczny B	Scenariusz strategiczny C
<ul style="list-style-type: none"> • przyśpieszenie terminu zniesienia zwolnień dla krajowych przewozów dalekobieżnych, do 2020 r.; • ograniczenie zwolnień dla połączeń z państwami spoza UE. 	<ul style="list-style-type: none"> • doprowadzenie do zniesienia zwolnień dla krajowych przewozów dalekobieżnych do 2020 r.; • ograniczenie zwolnień dla połączeń z państwami spoza UE; • likwidacja zwolnień dla transgranicznych przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych. 	<ul style="list-style-type: none"> • doprowadzenie do zniesienia zwolnień dla krajowych przewozów dalekobieżnych do 2020 r.; • ograniczenie zwolnień dla połączeń z państwami spoza UE; • likwidacja zwolnień dla transgranicznych przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych; • likwidacja zwolnień dla wszystkich przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych.

W ocenie skutków jako preferowany wariant wybrano scenariusz B. Przewiduje on wyważony kompromis pozwalający pogodzić sprzeczne interesy pasażerów i przedsiębiorstw kolejowych poprzez zwiększenie ochrony pasażerów bez nakładania nadmiernych obciążeń finansowych na branżę kolejową (oczekuje się, że koszty sektora kolejowego wzrosną w sumie o 0,13 %). Całkowite zniesienie zwolnień dla przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych stanowiłoby nadmierne obciążenie dla sektora kolejowego, co mogłoby grozić zaprzestaniem wykonywania przewozów przez niektórych przewoźników.

Stosowanie praw osób o ograniczonej możliwości poruszania się w kontekście wszystkich przewozów	
Scenariusz strategiczny A	Scenariusz strategiczny B
<ul style="list-style-type: none"> • wytyczne propagujące stosowanie praw osób o ograniczonej możliwości poruszania się 	<ul style="list-style-type: none"> • przepisy normatywne w sprawie stosowania praw osób o ograniczonej możliwości poruszania się

W ocenie skutków jako preferowany wariant wybrano scenariusz B. Wariant ten łączy większe korzyści dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się z niskim obciążeniem dla sektora kolejowego.

Informacje dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się	
Scenariusz strategiczny A	Scenariusz strategiczny B
<ul style="list-style-type: none"> • informacje o podróży są dostępne dla wszystkich osób o ograniczonej możliwości 	<ul style="list-style-type: none"> • informacje o podróży są dostępne dla wszystkich osób o ograniczonej możliwości poruszania się; • informacje o prawach pasażerów są dostępne dla

poruszania się	wszystkich osób o ograniczonej możliwości poruszania się
----------------	--

W ocenie skutków jako preferowany wariant wybrano scenariusz B. Wariant ten przewiduje kompleksowe podejście do problemu niedostępności informacji i nie generuje przy tym wysokich kosztów dla sektora kolejowego.

Pomoc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się	
Scenariusz strategiczny A	Scenariusz strategiczny B
<ul style="list-style-type: none"> wymiana najlepszych praktyk na temat szkoleń uwrażliwiających na problemy niepełnosprawności 	<ul style="list-style-type: none"> wymóg uczestnictwa personelu kolejowego w szkoleniu uwrażliwiającym na problemy niepełnosprawności

Organizacja szkoleń uwrażliwiających na problemy niepełnosprawności nie stanowi dla sektora kolejowego dużego obciążenia – powoduje wzrost ogólnych kosztów tego sektora o zaledwie 0,31 %. W ocenie skutków jako preferowany wariant wybrano w związku z tym scenariusz B.

Rozpatrywanie skarg	
Scenariusz strategiczny A	Scenariusz strategiczny B
<ul style="list-style-type: none"> Wytyczne dla sektora kolejowego. 	<ul style="list-style-type: none"> Przepisy normatywne (nowe obowiązki dla zarządców stacji i zarządców infrastruktury)

W ocenie skutków jako preferowany wariant wybrano scenariusz B. Sektor kolejowy będzie musiał stosować jasną, szczegółową procedurę rozpatrywania skarg. Pasażerowie będą dysponowali skuteczniejszymi mechanizmami składania skarg i dochodzenia roszczeń.

Wspólne bilety	
Scenariusz strategiczny A	Scenariusz strategiczny B
<ul style="list-style-type: none"> określenie definicji wspólnego biletu i związanych z nim obowiązków 	<ul style="list-style-type: none"> określenie definicji wspólnego biletu i związanych z nim obowiązków; zachęcanie przedsiębiorstw kolejowych i sprzedawców biletów do sprzedaży wspólnych biletów, gdy tylko to jest możliwe; ciężar dowodu spoczywający na przedsiębiorstwach i sprzedawcach, jeżeli nie sprzedano wspólnego biletu

W ocenie skutków jako preferowany wariant wybrano scenariusz B. Przewiduje on nie tylko określenie definicji wspólnego biletu, ale także zachęcanie przedsiębiorstw i sprzedawców do oferowania tego rodzaju biletów, przy czym zobowiązano w nim również te podmioty do informowania pasażerów o przysługujących im prawach.

Rozpatrywanie skarg i egzekwowanie przepisów przez krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów	
Scenariusz strategiczny A	Scenariusz strategiczny B
<ul style="list-style-type: none"> krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów składają sprawozdania ze swojej działalności 	<ul style="list-style-type: none"> szczegółowe wytyczne w sprawie procedury rozpatrywania skarg; zobowiązanie krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów do współpracy w sprawach transgranicznych

W ocenie skutków jako preferowany wariant wybrano scenariusz B. Sprecyzowano w nim rolę i obowiązki krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów w kontekście rozpatrywania skarg i współpracy, w tym w sprawach transgranicznych. Poprawa zasad funkcjonowania tych organów przyczyni się do skuteczniejszego egzekwowania przepisów.

Siła wyższa	
Scenariusz strategiczny A	Scenariusz strategiczny B
<ul style="list-style-type: none"> wprowadzenie klauzuli dotyczącej siły wyższej w art. 17 (odszkodowanie); <u>wąska definicja</u> siły wyższej 	<ul style="list-style-type: none"> wprowadzenie klauzuli dotyczącej siły wyższej w art. 17 (odszkodowanie); <u>szeroka definicja</u> siły wyższej

Wprowadzenie klauzuli dotyczącej siły wyższej pozwoli ograniczyć obciążenie finansowe przedsiębiorstw kolejowych. Jednocześnie ograniczy przysługujące pasażerom prawo do odszkodowania. Scenariusz B, który opiera się na szerokiej definicji siły wyższej, wiąże się z większymi oszczędnościami dla przedsiębiorstw kolejowych (1 299 mln EUR więcej niż w scenariuszu odniesienia oraz 737 mln EUR więcej niż w scenariuszu A). W przypadku przyjęcia wąskiej definicji (scenariusz A) prawa pasażerów uległyby ograniczeniu w niewielkim zakresie, natomiast obciążenie przedsiębiorstw kolejowych zmalałoby jednak w porównaniu ze scenariuszem odniesienia.

Ograniczenie praw pasażerów zostałoby skompensowane większymi korzyściami dla pasażerów, zwłaszcza dzięki ograniczeniu zwolnień i wprowadzeniu środków dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, których koszt oszacowano na kwotę 191 mln EUR. Ponieważ wspomniana klauzula nie wpływa na prawa do pomocy, opieki i informacji, nadal gwarantowano by wysoki poziom ochrony konsumentów. Obciążenie krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów mogłoby nieznacznie wzrosnąć w związku z interwencjami w kontrowersyjnych przypadkach. Wąska definicja siły wyższej pozostawia mniej miejsca na interpretację i wiązałaby się z mniejszą liczbą interwencji.

W ocenie skutków jako wariant preferowany wybrano scenariusz A, ponieważ pozwala on w sprawiedliwy sposób wyważyć interesy pasażerów i interesy sektora kolejowego. Ciężar udowodnienia wystąpienia siły wyższej spoczywać będzie na przedsiębiorstwie kolejowym.

Kwestie drugorzędne

W odniesieniu do szeregu drugorzędnych kwestii, takich jak przekazywanie informacji, niedyskryminacja, przepisy CIV, planowanie ewentualnościowe, przysługujące przedsiębiorstwom kolejowym prawo do dochodzenia roszczeń oraz przebieg procedury rozpatrywania skarg przez przedsiębiorstwa kolejowe, zaproponowano tylko jeden scenariusz strategiczny.

Informacje dla wszystkich pasażerów
<ul style="list-style-type: none"> informacje na temat praw pasażerów przekazywane są wraz z biletem; informacje na temat praw pasażerów udostępniane są na stacjach i w pociągach

Niedyskryminacja
<ul style="list-style-type: none"> zapobieganie dyskryminacji ze względu na narodowość, miejsce lub walutę

CIV
<ul style="list-style-type: none"> spójność między przepisami rozporządzenia a przepisami COTIF/CIV

Przyznanie Komisji szczególnego uprawnienia do aktualizacji załącznika I do rozporządzenia w celu uwzględnienia zmian w CIV zapewni spójność między tymi dwoma aktami prawnymi.

Planowanie ewentualnościowe

- obowiązki z zakresu zapewnienia ciągłości działania oraz planowania ewentualnościowego mają zastosowanie również do innych podmiotów, a nie tylko przedsiębiorstw kolejowych

Podział obciążeń z innymi zainteresowanymi stronami pozwoli zmniejszyć koszty ponoszone przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Prawo do dochodzenia roszczeń

- prawo do dochodzenia roszczeń od osób trzecich

Przedsiębiorstwa kolejowe będą mogły w łatwiejszy sposób dochodzić roszczeń od osób trzecich odpowiedzialnych za opóźnienia.

Rozpatrywanie skarg przez przedsiębiorstwa kolejowe

- określenie terminów składania skarg przez pasażerów

Wprowadzenie terminów składania skarg pozwoli ograniczyć koszty, ponieważ danych na temat incydentów nie trzeba będzie przechowywać przez długi okres.

3.5. Prawa podstawowe

Art. 38 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej stanowi, że w politykach Unii zapewnia się wysoki poziom ochrony konsumentów. W art. 26 Karty wezwano do integracji osób z niepełnosprawnością oraz zobowiązano państwa członkowskie do wprowadzania środków mających zapewnić im samodzielność, integrację społeczną i zawodową oraz udział w życiu społeczności. Wzmocnienie praw pasażerów w ruchu kolejowym w UE dodatkowo podniesie ogólny wysoki poziom ochrony konsumentów.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

5.1. Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Komisja będzie monitorować wdrażanie i skuteczność przedmiotowej inicjatywy w oparciu o wskaźniki postępów, takie jak liczbę przewozów objętych zwolnieniami, odsetek pracowników kolei, którzy odbyli szkolenia uwrażliwiające na kwestie niepełnosprawności, liczba wniosków o pomoc, przestrzeganie obowiązków informacyjnych, liczba sprzedanych wspólnych biletów, liczba skarg i wypłaconych odszkodowań. Pięć lat po wejściu w życie proponowanych przepisów Komisja oceni, czy osiągnięto cele inicjatywy.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym

(wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ~~ustanawiający Wspólnotę Europejską~~ o funkcjonowaniu Unii Europejskiej , w szczególności jego art. ~~71~~ 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej ,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze ~~procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojednawczy w dniu 31 lipca 2007 r.~~³ zwykłą procedurą ustawodawczą ,

a także mając na uwadze, co następuje:

¹ Dz.U. C z, s. .

² Dz.U. C z, s. .

³ ~~Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 28 września 2005 r. (Dz.U. C 227 E z 21.9.2006, str. 490), wspólne stanowisko Rady z dnia 24 lipca 2006 r. (Dz.U. C 289 E z 28.11.2006, str. 1), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 stycznia 2007 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 25 września 2007 r. oraz decyzja Rady z dnia 26 września 2007 r.~~

↓ nowy

- (1) W rozporządzeniu (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady⁴ wprowadzonych ma być szereg zmian. Dla zachowania przejrzystości rozporządzenie to należy przekształcić.

↓ 1371/2007/WE motyw 1
(dostosowany)

- (2) W ramach wspólnej polityki transportowej istotne jest zapewnienie ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym oraz podniesienie jakości i efektywności kolejowych usług przewozów pasażerskich, aby zwiększyć udział transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu.

↓ 1371/2007/WE motyw 2
(dostosowany)

~~Komunikat Komisji: „Strategia polityki ochrony konsumentów na lata 2002–2006”⁵ stawia za cel osiągnięcie wysokiego poziomu ochrony konsumentów w dziedzinie przewozów, zgodnie z art. 153 ust. 2 Traktatu.~~

↓ nowy

- (3) Pomimo dokonania znacznych postępów na drodze do zapewnienia ochrony konsumentów w Unii nadal konieczne są dalsze usprawnienia systemu ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym.

↓ 1371/2007/WE motyw 3

- (4) Ponieważ pasażer w ruchu kolejowym jest słabszą stroną umowy przewozu, prawa pasażera powinny podlegać ochronie.

↓ nowy

- (5) Przyznanie tych samych praw pasażerom w ruchu kolejowym korzystającym z połączeń międzynarodowych i połączeń krajowych powinno przyczynić się do podniesienia poziomu ochrony konsumentów w Unii, zapewnić równe warunki

⁴ Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14).

⁵ ~~Dz.U. C 137 z 8.6.2002, str. 2.~~

działania przedsiębiorstwom kolejowym i zagwarantować pasażerom jednolity poziom praw.

- (6) Miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe przewozy pasażerskie mają inny charakter niż przewozy dalekobieżne. Państwom członkowskim należy zatem zezwolić na zwolnienie miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, które nie są przewozami transgranicznymi w granicach Unii, z wymogu stosowania określonych przepisów dotyczących praw pasażerów.

↓ 1371/2007/WE motyw 24
(dostosowany)
⇒ nowy

- (7) Celem niniejszego rozporządzenia jest poprawa poziomu kolejowych ~~usług~~ przewozów pasażerskich we Unii ~~Wspólnocie~~. Dlatego też państwa członkowskie powinny tymczasowo mieć możliwość udzielania zwolnień dotyczących połączeń w regionach, gdzie znacząca część połączenia wykonywana jest poza Unią ~~Wspólnotą~~, ⇒ pod warunkiem że na części połączenia wykonywanego na terytorium tych państw członkowskich zagwarantowano odpowiedni poziom praw pasażerów zgodnie z przepisami prawa krajowego tych państw członkowskich ⇐.

↓ nowy

- (8) Zwolnienia nie powinny mieć jednak zastosowania do przepisów niniejszego rozporządzenia, które ułatwiają korzystanie z przewozów kolejowych osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się. Ponadto zwolnienia nie powinny mieć zastosowania do przysługujących osobom pragnącym nabyć bilety na podróż koleją praw do nabycia biletów bez niepotrzebnych trudności, do przepisów dotyczących odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych za pasażerów i ich bagaż, do wymogu posiadania przez przedsiębiorstwa kolejowe odpowiedniego ubezpieczenia oraz do wymogu zobowiązującego je do stosowania odpowiednich środków w celu zapewnienia pasażerom osobistego bezpieczeństwa na stacjach kolejowych i w pociągach oraz w celu zarządzania ryzykiem.

↓ 1371/2007/WE motyw 4
(dostosowany)
⇒ nowy

- (9) Prawa użytkowników w ruchu kolejowym obejmują otrzymywanie informacji dotyczących połączenia zarówno przed podróżą , jak i w jej trakcie. O ile to tylko możliwe, przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów powinni przekazywać te informacje z odpowiednim wyprzedzeniem i jak najszybciej. ⇒ Informacje te należy udostępniać w formatach przystępnych dla osób z niepełnosprawnością lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się. ⇐

↓ 1371/2007/WE motyw 5
(dostosowany)

- (10) Bardziej szczegółowe wymagania dotyczące przekazywania informacji o podróży ~~zostaną~~ ☒ są ☒ określone w specyfikacjach technicznych ~~w zakresie interoperacyjności~~ (TSI), o których mowa w ~~rozporządzeniu Komisji (UE) nr 454/2011~~ ⁶ ~~dyrektywie 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei konwencjonalnych~~⁷.

↓ 1371/2007/WE motyw 6
(dostosowany)

- ~~(11)~~ Wzmocnienie praw pasażerów w ruchu kolejowym powinno opierać się na istniejących ~~in systemie~~ ☒ przepisach ☒ prawa międzynarodowego ~~w tej dziedzinie zawartych~~ ~~in~~ w załączniku A — Przepisy ujednoczone o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., ze zmianami zawartymi w Protokole wprowadzającym zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 3 czerwca 1999 r. (Protokół z 1999 r.). Pożądane jest jednak rozszerzenie zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, tak aby zapewnić ochronę nie tylko pasażerom w międzynarodowym ruchu kolejowym, ale także pasażerom w krajowym ruchu kolejowym. ☒ W dniu 23 lutego 2013 r. Unia przystąpiła do COTIF. ☒

↓ nowy

- (12) Jeśli chodzi o sprzedaż biletów na przewóz osób, państwa członkowskie powinny stosować wszelkie konieczne środki, aby zakazać dyskryminacji ze względu na narodowość lub miejsce zamieszkania, niezależnie od tego, czy dany pasażer przebywa – stale lub czasowo – w innym państwie członkowskim. Środki te powinny obejmować swym zakresem wszystkie ukryte formy dyskryminacji, które – w wyniku zastosowania innych kryteriów, takich jak miejsce zamieszkania bądź lokalizacja fizyczna lub cyfrowa – mogą wywierać ten sam skutek. W świetle rozwoju internetowych platform prowadzących sprzedaż biletów na przewóz osób państwa członkowskie powinny zwracać szczególną uwagę na zapewnienie, by nie dochodziło do dyskryminacji w trakcie uzyskiwania dostępu do internetowych interfejsów lub zakupu biletów. Nie należy jednak automatycznie wykluczać funkcjonowania systemów transportu, w których obowiązują taryfy socjalne, pod warunkiem że są one proporcjonalne i nie są uzależnione od narodowości korzystających z nich osób.

⁶ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 123 z 12.5.2011, s. 11).

⁷ Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/32/WE (Dz.U. L 141 z 2.6.2007, str. 63).

- (13) Rosnąca popularność roweru jako środka transportu w całej Unii ma konsekwencje dla ogólnej mobilności i turystyki. Wzrost udziału łączonych podróży koleją i rowerem w strukturze transportu ogranicza wpływ transportu na środowisko. Dlatego też przedsiębiorstwa kolejowe powinny jak najbardziej ułatwiać łączone podróże koleją i rowerem, zwłaszcza poprzez umożliwienie przewozu rowerów w pociągach.

↓ 1371/2007/WE motyw 7
(dostosowany)

- (14) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny ~~współpracować w celu~~ ułatwiać ~~transferu~~ pasażerów w ruchu kolejowym pomiędzy jednym operatorem a innym poprzez zapewnienie, kiedy tylko jest to możliwe, wspólnych biletów ~~bezpośrednich~~.

↓ 1371/2007/WE motyw 8

~~Dostarczanie informacji i wystawianie biletów pasażerom w ruchu kolejowym powinno być ułatwione poprzez dostosowanie systemów komputerowych do wspólnych wymogów.~~

↓ 1371/2007/WE motyw 9

~~Dalsze wdrażanie systemów informacji o podróży oraz rezerwacji powinno odbywać się zgodnie z TSI.~~

↓ 1371/2007/WE motyw 10
(dostosowany)
⇒ nowy

- (15) ⇒ W świetle Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz w celu zapewnienia osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się możliwości podróży koleją porównywalnych do tych, jakimi dysponują inni obywatele, należy ustanowić przepisy zakazujące dyskryminacji oraz regulujące udzielanie pomocy podczas podróży. ~~Z kolejowych usług pasażerskich powinni móc korzystać wszyscy obywatele. Dlatego osoby niepełnosprawne~~ z niepełnosprawnością oraz osoby o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ możliwości poruszania się spowodowanej niepełnosprawnością, wiekiem lub jakimkolwiek innym czynnikiem ~~powinny mieć możliwość podróżowania koleją porównywalną z możliwością innych obywateli. Osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej~~ mają takie samo jak wszyscy inni obywatele prawo do swobodnego przemieszczania się, ~~swobodnego wyboru~~ i niedyskryminacji. Należy między innymi zwrócić szczególną uwagę na przekazywanie osobom ~~niepełnosprawnym~~ z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ możliwości poruszania się informacji na temat dostępności przewozów kolejowych, warunków dostępu do taboru kolejowego i wyposażenia w pociągach. W celu możliwie najlepszego przekazywania informacji o opóźnieniach pasażerom dotkniętym niepełnosprawnością sensoryczną

należy korzystać w razie potrzeby z systemów informacji wizualnej i głosowej. Osoby ~~niepełnosprawne~~ ☒ z niepełnosprawnością ☒ i osoby o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒ powinny mieć możliwość zakupu biletu w pociągu bez dodatkowych opłat. ⇒ Personel powinien być należycie przeszkolony, aby być w stanie zaspakajać potrzeby osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w szczególności przy udzielaniu pomocy. W celu zapewnienia równych warunków podróżowania wspomnianym osobom należy zapewnić pomoc na stacjach oraz w pociągu, zawsze gdy kursują pociągi, a nie tylko w określonych porach dnia. ⇐

↓ 1371/2007/WE motyw 11
(dostosowany)
⇒ nowy

- (16) Postępując zgodnie z TSI dla ~~osób niepełnosprawnych lub~~ osób o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji powinni uwzględniać potrzeby osób ~~niepełnosprawnych~~ ☒ z niepełnosprawnością ☒ lub osób o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒. ~~w celu zapewnienia,~~ ☒ Ponadto ☒ zgodnie ze ~~wspólnotowymi~~ ☒ unijnymi ☒ zasadami ☒ udzielania ☒ zamówień publicznych, ⇒, w szczególności przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE⁸, ⇐ ☒ należy zapewnić ☒ dostępność wszystkich budynków i całego taboru poprzez stopniową eliminację barier fizycznych i przeszkód funkcjonalnych przy zakupie nowego wyposażenia, przeprowadzaniu prac budowlanych lub istotnych prac remontowych.

↓ 1371/2007/WE motyw 14
(dostosowany)
⇒ nowy

- (17) Pożądane jest, aby niniejsze rozporządzenie stworzyło system odszkodowań dla pasażerów w przypadku opóźnień, powiązany z odpowiedzialnością przedsiębiorstwa kolejowego, na takiej samej zasadzie jak system międzynarodowy przewidziany w konwencji COTIF, a zwłaszcza w ☒ dołączonych do niej ☒ ~~załączniku~~ ☒ przepisach ujednoczonych ☒ CIV ~~do niej~~, odnoszących się do praw pasażerów. ⇒ W przypadku opóźnienia pociągu pasażerskiego przedsiębiorstwa kolejowe powinny wypłacać pasażerom odszkodowanie stanowiące określony procent ceny biletu. ⇐

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

↓ 1371/2007/WE motyw 12
⇒ nowy

- (18) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny być zobowiązane do ubezpieczenia się ≡ lub zawarcia równoważnych umów ≡ od odpowiedzialności wobec pasażerów za wypadki w ruchu kolejowym. ~~Minimalna kwota ubezpieczenia w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych powinna być przedmiotem przyszłego przeglądu.~~
⇒ Jeżeli państwa członkowskie określają maksymalną kwotę odszkodowania w przypadku śmierci lub szkody na osobie pasażera, kwota ta powinna być przynajmniej równa kwocie określonej w przepisach ujednoczonych CIV. ⇐

↓ 1371/2007/WE motyw 13

- (19) Wzmocnione prawa do odszkodowania i pomocy w przypadku opóźnienia, utraty połączenia lub odwołania połączenia powinny wpłynąć stymulująco na rynek pasażerskich przewozów kolejowych, z korzyścią dla pasażerów.

↓ nowy

- (20) W przypadku opóźnienia pasażerom należy zapewnić możliwość kontynuowania lub zmiany trasy podróży do miejsca docelowego przy zachowaniu porównywalnych warunków podróży. W takim przypadku należy uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- (21) Przedsiębiorstwo kolejowe nie powinno być jednak zobowiązane do wypłaty odszkodowania, jeżeli jest w stanie dowieść, że opóźnienie powstało w wyniku wystąpienia ekstremalnych warunków pogodowych lub kłęski żywiołowej zagrażających bezpiecznemu wykonaniu przewozu. Każde tego rodzaju zdarzenie powinno mieć charakter wyjątkowej katastrofy naturalnej, odbiegającej od normalnych warunków pogodowych o danej porze roku takich jak jesienne burze czy powódzie na obszarach miejskich będące wynikiem pływów lub topnienia śniegu. Przedsiębiorstwa kolejowe powinny udowodnić, że nie były w stanie przewidzieć ani zapobiec opóźnieniu, nawet gdyby zastosowano wszelkie stosowne środki.
- (22) We współpracy z zarządcami infrastruktury i przedsiębiorstwami kolejowymi zarządcy stacji powinni opracować plany postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych, aby zminimalizować skutki poważnych zakłóceń w podróży poprzez zapewnienie odpowiednich informacji i odpowiedniej opieki pasażerom dotkniętym zakłóceniami w podróży.
- (23) Niniejsze rozporządzenie nie powinno ograniczać przysługujących przedsiębiorstwom kolejowym praw do dochodzenia odszkodowania od dowolnej osoby, w tym od osób trzecich, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa krajowego.

↓ 1371/2007/WE motyw 15
(dostosowany)

- (24) Jeżeli państwo członkowskie przyznaje przedsiębiorstwom kolejowym zwolnienie ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, powinno ono zachęcać przedsiębiorstwa kolejowe, w porozumieniu z organizacjami reprezentującymi pasażerów, do ustanowienia systemu rekompensat i pomocy w przypadku poważnego zakłócenia kolejowych ~~usług~~ przewozów pasażerskich.

↓ 1371/2007/WE motyw 16

- (25) Pożądane jest również przyznanie ofiarom wypadków i osobom będącym na ich utrzymaniu pomocy finansowej na zaspokojenie ich krótkoterminowych potrzeb w okresie następującym bezpośrednio po wypadku.

↓ 1371/2007/WE motyw 17
(dostosowany)

- (26) W interesie pasażerów w ruchu kolejowym jest podejmowanie, w porozumieniu z ~~władzami~~ organami publicznymi, odpowiednich działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa osobistego na stacjach oraz w pociągach.

↓ 1371/2007/WE motyw 18
(dostosowany)

- (27) Pasażerowie w ruchu kolejowym powinni mieć możliwość złożenia ~~skargi~~ do każdego przedsiębiorstwa kolejowego ~~świadczącego daną usługę~~ wykonującego dane przewozy skargi w zakresie praw i obowiązków ustanowionych niniejszym rozporządzeniem oraz powinni mieć prawo do otrzymania odpowiedzi w rozsądnym terminie.

↓ 1371/2007/WE motyw 19
⇒ nowy

- (28) Przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządzający stacjami powinny określać standardy jakości obsługi w pasażerskich przewozach kolejowych, podawać je do wiadomości publicznej, zarządzać nimi i je monitorować.

↓ 1371/2007/WE motyw 20

~~Treść niniejszego rozporządzenia powinna być poddawana przeglądowi w celu dostosowania wysokości kwot do poziomu inflacji oraz dostosowania go do wymagań dotyczących~~

informacji i jakości usług w świetle rozwoju rynku, jak też wpływu rozporządzenia na jakość usług.

↓ nowy

(29) W celu utrzymania wysokiego poziomu ochrony konsumentów w transporcie kolejowym państwa członkowskie należy zobowiązać do wyznaczenia krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów, których zadaniem jest ściśle monitorowanie stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia oraz ich egzekwowanie na poziomie krajowym. Organy te powinny być w stanie stosować szereg środków egzekucyjnych. Pasażerowie powinni mieć możliwość składania do tych organów skarg na domniemane naruszenia niniejszego rozporządzenia. W celu zapewnienia skutecznego rozpatrywania tych skarg organy te powinny również współpracować między sobą.

↓ 1371/2007/WE motyw 21
(dostosowany)
⇒ nowy

(30) ⇒ Przetwarzanie danych osobowych powinno przebiegać zgodnie z przepisami prawa Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych, a w szczególności zgodnie z ~~Niniejsze rozporządzenie powinno pozostawać bez uszczerbku dla rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁹ dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych¹⁰.~~

↓ 1371/2007/WE motyw 22

(31) Państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszania niniejszego rozporządzenia i zapewnić ich stosowanie. Sankcje, które mogą obejmować wypłatę odszkodowania danej osobie, powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

¹⁰ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

↓ 1371/2007/WE motyw 23
(dostosowany)

- (32) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, to jest rozwój kolei w ~~Unii~~ ~~Wspólnocie~~ oraz wprowadzenie praw pasażerów, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na szczeblu ~~unijnym~~ ~~wspólnotowym~~, Unia ~~Wspólnota~~ może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym samym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
-

↓ nowy

- (33) W celu zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów Komisji należy przekazać uprawnienia do przyjęcia aktów – zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – w celu zmiany załączników I, II i III w odniesieniu do przepisów ujednoczonych CIV, minimalnych informacji, które powinny przekazywać przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów, minimalnych norm jakości obsługi, a także w celu dostosowania – w świetle inflacji – kwot pieniężnych, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.¹¹. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
-

↓ 1371/2007/WE motyw 25
(dostosowany)

~~Przedsiębiorstwa kolejowe w niektórych państwach członkowskich mogą mieć trudności przy stosowaniu ogółu przepisów niniejszego rozporządzenia w chwili ich wejścia w życie. Dlatego państwa członkowskie powinny mieć możliwość udzielania czasowych zwolnień ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, dotyczących krajowych kolejowych usług pasażerskich w wewnętrznym dalekobieżnym ruchu kolejowym. Jednakże czasowe zwolnienie nie ma zastosowania do przepisów niniejszego rozporządzenia gwarantujących osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostęp do podróżowania koleją i prawo osób zamierzających nabyć bilety na podróż koleją do uczynienia tego bez niepotrzebnych trudności, jak również do przepisów dotyczących odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych za pasażerów i ich bagaż, do wymogu, aby przedsiębiorstwa te były odpowiednio ubezpieczone, i do wymogu, aby przyjęły one~~

¹¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

~~odpowiednie środki w celu zapewnienia pasażerom osobistego bezpieczeństwa na stacjach kolejowych i w pociągach, a także zarządzania ryzykiem.~~

↓ 1371/2007/WE motyw 26

~~Miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe przewozy pasażerskie mają inny charakter niż przewozy dalekobieżne. Dlatego państwa członkowskie powinny mieć możliwość udzielania czasowych zwolnień ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia dla miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich, z wyjątkiem niektórych przepisów, które powinny mieć zastosowanie do wszelkich kolejowych usług pasażerskich w całej Wspólnocie.~~

↓ 1371/2007/WE motyw 27

~~Środki niezbędne do wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji¹².~~

↓ 1371/2007/WE motyw 28

~~Komisja powinna w szczególności posiadać uprawnienia dotyczące przyjmowania środków wykonawczych. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny, przyjmowane są w celu zmiany elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia lub uzupełnienia go przez dodanie nowych innych niż istotne elementów, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5a decyzji 1999/468/WE,~~

↓ nowy

(34) Niniejsze rozporządzenie zredagowano z poszanowaniem praw podstawowych i zasad zapisanych w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, a zwłaszcza w art. 21, 26, 38 i 47, dotyczących, odpowiednio, zakazu wszelkich form dyskryminacji, integracji osób z niepełnosprawnością, wysokiego poziomu ochrony konsumentów oraz prawa do skutecznego środka prawnego i dostępu do bezstronnego sądu. Sądy państw członkowskich muszą stosować niniejsze rozporządzenie w sposób spójny z tymi prawami i zasadami,

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)

¹² Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Rozdział I

Przepisy ogólne

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające zastosowanie do transportu kolejowego w odniesieniu do następujących kwestii:

~~a) informacji dostarczanych przez przedsiębiorstwa kolejowe, zawierania umów transportowych, wystawiania biletów i wdrażania komputerowego systemu informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym;~~

↓ nowy

a) braku dyskryminacji między pasażerami w odniesieniu do warunków przewozu;

↓ 1371/2007/WE

b) odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i ich obowiązku ubezpieczenia od odpowiedzialności wobec pasażerów oraz za ich bagaż~~z~~;

~~e) obowiązków przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów w przypadku opóźnień;~~

↓ nowy

c) praw przysługujących pasażerom w razie wypadku, który miał miejsce podczas korzystania z przewozów kolejowych i którego wynikiem jest śmierć lub szkoda na osobie pasażera bądź utrata lub uszkodzenie jego bagażu;

d) praw pasażerów w przypadku odwołania lub opóźnienia pociągu;

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)

⇒ nowy

⇒ e) minimalnych informacji przekazywanych pasażerom;

~~df) ochrony~~ ⇒ niedyskryminacji ⇐ i ⇒ obowiązkowej ⇐ pomocy ~~zapewnianej~~ ☒ dla ☒ ~~osobom niepełnosprawnym~~ ☒ osób z niepełnosprawnością ☒ oraz ~~osobom~~ ☒ osób ☒ o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒ podróżującym koleją;

~~eg) określenia i monitorowania norm jakości obsługi w odniesieniu do połączeń,~~ ☒ oraz ☒ kontroli zagrożeń bezpieczeństwa osobistego pasażerów; ~~oraz~~

~~h) rozpatrywania skarg; oraz~~

~~fi) ogólnych zasad dotyczących egzekwowania przepisów.~~

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. ~~Z zastrzeżeniem ust. 2, 3 i 4, Niniejsze rozporządzenie stosuje się na terenie całej Wspólnoty~~ ☒ Unii ☒ w odniesieniu do ~~wszelkich~~ podróży i usług ☒ przewozów ☒ kolejowych wykonywanych przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych posiadających licencję wydaną zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE¹³ dyrektywą Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym¹⁴.

~~2. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych i usługodawców, którzy nie posiadają licencji zgodnie z dyrektywą 95/18/WE.~~

~~3. W chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia art. 9, art. 11, art. 12, art. 19, art. 20 ust. 1 i art. 26 stosuje się do wszelkich kolejowych usług pasażerskich na terenie całej Wspólnoty.~~

~~4. Z zastrzeżeniem przepisów wymienionych w ust. 3 niniejszego artykułu, państwo członkowskie może w przejrzysty i niedyskryminujący sposób przyznać zwolnienie ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia na okres nieprzekraczający 5 lat, który może zostać dwukrotnie przedłużony, za każdym razem na okres nieprzekraczający 5 lat, w odniesieniu do krajowych kolejowych połączeń pasażerskich.~~

~~5. Z zastrzeżeniem przepisów wymienionych w ust. 3 niniejszego artykułu, państwo członkowskie może zwolnić ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie. W celu rozróżnienia pomiędzy miejskimi, podmiejskimi i regionalnymi kolejowymi usługami pasażerskimi państwa członkowskie stosują definicje zawarte w dyrektywie Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych¹⁵. Przy stosowaniu tych definicji państwa członkowskie uwzględniają następujące kryteria: odległość, częstotliwość usług, liczba planowanych przystanków, stosowany tabor kolejowy, system sprzedaży biletów,~~

¹³ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

¹⁴ Dz.U. L 143 z 27.6.1995, str. 70. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44).

¹⁵ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 344).

~~różnice w liczbie pasażerów w godzinach szczytu i poza godzinami szczytu, kody pociągów i rozkłady jazdy.~~

~~6. Na okres maksymalnie 5 lat państwo członkowskie może w przejrzysty i niedyskryminujący sposób przyznać czasowe zwolnienie, które może zostać przedłużone, ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących określonych usług lub tras, ze względu na to, że istotna część kolejowej usługi pasażerskiej, w tym co najmniej jeden planowany przystanek na stacji, ma miejsce poza Wspólnotą.~~

~~7. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o zwolnieniach udzielonych zgodnie z ust. 4, 5 i 6. Komisja podejmuje odpowiednie działania, jeżeli uzna, że takie zwolnienie nie jest zgodne z przepisami niniejszego artykułu. Najpóźniej do dnia 3 grudnia 2014 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące zwolnień przyznanych na podstawie ust. 4, 5 i 6 niniejszego artykułu.~~

↓ nowy

2. Z zastrzeżeniem przepisów ust. 4 państwa członkowskie mogą zwolnić następujące przewozy z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia:

- a) miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe przewozy pasażerskie, o których mowa w dyrektywie 2012/34/UE, z wyjątkiem przewozów transgranicznych na terenie Unii;
- b) międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie, które w znacznej części – co obejmuje przynajmniej jeden planowy przystanek – wykonywane są poza terytorium Unii, pod warunkiem że na terytorium państwa członkowskiego udzielającego zwolnienia odpowiednio zagwarantowano prawa pasażerów na podstawie odpowiednich przepisów prawa krajowego.

3. Państwa członkowskie informują Komisję o zwolnieniach udzielonych na podstawie ust. 2 lit. a) i b) oraz o odpowiedności swoich przepisów krajowych obowiązujących na ich terytorium do celów ust. 2 lit. b).

4. Przepisy art. 5, 10, 11 i 25 oraz przepisy rozdziału V stosuje się do wszystkich kolejowych przewozów pasażerskich, o których mowa w ust. 1, w tym do przewozów objętych zwolnieniem zgodnie z ust. 2 lit. a) i b).

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe określone w art. 23 ust. 1 dyrektywy ~~2001/14/WE~~ ~~2012/34/UE~~ ~~oraz każde inne przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, którego działalność polega na transporcie kolejną towarów lub pasażerów, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to musi zapewniać pojazdy trakcyjne; definicja ta obejmuje również przedsiębiorstwa zajmujące się tylko zapewnianiem pojazdów trakcyjnych;~~
- 2) „przewoźnik” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe, z którym pasażer zawarł umowę przewozu lub też kilka przedsiębiorstw kolejowych, które mogą ponosić odpowiedzialność na podstawie tej umowy;
- 3) „przewoźnik podwykonawca” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe, które nie zawarło umowy przewozu z pasażerem, ale któremu przedsiębiorstwo kolejowe będące stroną umowy powierzyło wykonanie całości lub części przewozu kolejną;
- 42) „zarządca infrastruktury” oznacza ~~⇒ zarządcę infrastruktury ⇐ każdą instytucję lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za stworzenie i utrzymanie infrastruktury kolejowej lub jej części, zgodnie z definicją „instytucji zarządzającej infrastrukturą” zawartą~~ ~~⊗~~ zdefiniowanego ~~⊗~~ w art. 3 dyrektywy ~~91/440/EWG~~ ~~2012/34/UE~~, co może również obejmować zarządzanie systemami sterowania i bezpieczeństwa infrastruktury; funkcje zarządcy infrastruktury na sieci albo jej części mogą być powierzane różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;
- 53) „zarządca stacji” oznacza jednostkę organizacyjną w państwie członkowskim, której powierzono zarządzanie stacją kolejową i która może być zarządcą infrastruktury;
- 64) „operator turystyczny” oznacza innego niż przedsiębiorstwo kolejowe organizatora lub punkt sprzedaży detalicznej, w rozumieniu art. 23 pkt 28 i 39 dyrektywy Rady ~~90/314/EWG~~¹⁶ Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302¹⁸;
- 75) „sprzedawca biletów” oznacza każdego detalicznego sprzedawcę kolejowych usług transportowych, zawierającego ~~w imieniu przedsiębiorstwa kolejowego lub na własny rachunek~~ umowy ~~transportowe~~ ~~⊗~~ przewozu ~~⊗~~ i sprzedającego bilety ~~⊗~~ w imieniu przedsiębiorstwa kolejowego lub na własny rachunek ~~⊗~~;
- 86) „umowa przewozu” oznacza odpłatną lub nieodpłatną umowę o przewóz pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym lub sprzedawcą biletów a pasażerem na wykonanie jednej lub więcej usług transportowych;

¹⁶ ~~Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/49/WE.~~

¹⁷ ~~Dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (Dz.U. L 158 z 23.6.1990, str. 59).~~

¹⁸ ~~Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych, zmieniająca rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE oraz uchylająca dyrektywę Rady 90/314/EWG (Dz.U. L 326 z 11.12.2015, s. 1).~~

~~97~~) „rezerwacja” oznacza potwierdzenie na papierze lub w formie elektronicznej uprawniające do przewozu z zastrzeżeniem wcześniej potwierdzonych uzgodnień przewozowych w odniesieniu do danej osoby;

~~108~~) „~~☒~~ wspólny ~~☒~~ bilet ~~bezpośredni~~” oznacza bilet lub bilety będące dowodem zawarcia ~~☒~~ pojedynczej ~~☒~~ umowy przewozu dotyczącej wykonania następujących po sobie ~~połączeń~~ ~~☒~~ przewozów ~~☒~~ kolejowych obsługiwanych przez jedno ~~lub~~ ~~kilka~~ przedsiębiorstwo kolejowych ~~☒~~ lub większą liczbę tych przedsiębiorstw ~~☒~~;

↓ nowy

9) „przewóz” oznacza usługę kolejowego przewozu pasażerskiego wykonywaną między stacjami lub przystankami kolejowymi zgodnie z rozkładem;

10) „podróż” oznacza przewóz pasażera między stacją początkową a stacją końcową na podstawie pojedynczej umowy przewozu;

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)

⇒ nowy

11) „~~krajowa~~ kolejowa ~~usługa~~ ~~☒~~ przewozy ~~☒~~ pasażerskie” oznaczają kolejowe ~~☒~~ ~~usługę~~ ~~☒~~ przewozy ~~☒~~ pasażerskie, podczas ~~których~~ pasażer nie przekracza granicy państwa członkowskiego;

⇒ 12) „międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie” oznaczają międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie zdefiniowane w art. 3 pkt 5 dyrektywy 2012/34/UE; ⇐

~~1312~~) „opóźnienie” oznacza różnicę między zaplanowanym czasem przyjazdu pasażera zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy a rzeczywistym lub spodziewanym czasem jego przyjazdu ~~☒~~ do docelowej stacji końcowej ~~☒~~;

~~1413~~) „abonament” lub „bilet okresowy” oznacza bilet na nieograniczoną liczbę przejazdów, umożliwiający uprawnionemu posiadaczowi przejazdy koleją na określonej trasie lub w określonej sieci w określonym czasie;

↓ nowy

15) „utraczone połączenie” oznacza sytuację, w której pasażer spóźni się na kolejne połączenie lub połączenia w trakcie podróży w wyniku opóźnienia lub odwołania wcześniejszego połączenia lub wcześniejszych połączeń;

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)
⇒ nowy

~~14) „komputerowy system informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym (KSIRTK)” oznacza skomputeryzowany system zawierający informacje o połączeniach kolejowych oferowanych przez przedsiębiorstwa kolejowe; informacje zgromadzone w KSIRTK w odniesieniu do pasażerskich usług kolejowych obejmują informacje dotyczące:~~

~~a) rozkładów jazdy połączeń pasażerskich;~~

~~b) dostępności miejsc w połączeniach pasażerskich;~~

~~c) opłat i warunków specjalnych;~~

~~d) dostępności pociągów dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej;~~

~~e) urządzeń do dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów lub biletów bezpośrednich w zakresie, w jakim część lub wszystkie te urządzenia są udostępniane użytkownikom;~~

~~1615) „osoba niepełnosprawna ☒ z niepełnosprawnością ☒” lub ☒ oraz ☒ „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej ☒ możliwości poruszania się ☒” oznacza każdą osobę, której możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiegokolwiek ☒ która jest dotknięta trwałym lub przejściowym upośledzeniem sprawności ☒ niesprawności fizycznej ☒, umysłowej, intelektualnej lub sensorycznej ☒ (zmysłowej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), upośledzenia lub niesprawności umysłowej, lub każdej innej przyczyny niepełnosprawności, ⇒ które to upośledzenie w zetknięciu z różnymi barierami może utrudniać tym osobom korzystanie w sposób pełny i skuteczny z transportu na równi z innymi pasażerami, ⇐ lub na skutek ☒ której mobilność przy korzystaniu z transportu jest ograniczona na skutek ☒ wieku, i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do szczególnych potrzeb takiej osoby;~~

~~1716) „ogólne warunki przewozu” oznaczają warunki przewoźnika ☒ przedsiębiorstwa kolejowego ☒ w postaci ogólnych warunków umów lub taryf prawnie obowiązujących w każdym państwie członkowskim, które z chwilą zawarcia umowy o przewóz stają się jej integralną częścią;~~

~~1817) „pojazd” oznacza pojazd silnikowy lub przyczepę przewożoną przy okazji przewozu pasażerów;=~~

↓ nowy

19) „przepisy ujednolicone CIV” oznaczają Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV), określone w załączniku A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).

Rozdział II

Umowa przewozu, informacje oraz bilety

Artykuł 4

Umowa przewozu

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału, zawieranie i sposób realizacji umowy przewozu oraz dostarczanie informacji i wystawianie biletów podlegają przepisom ~~z~~ załącznika I ~~z~~ tytułu II oraz tytułu III ~~z~~ załącznika I.

↓ nowy

Artykuł 5

Niedyskryminacyjne warunki umowy przewozu

Bez uszczerbku dla taryf socjalnych przedsiębiorstwa kolejowe lub sprzedawcy biletów oferują warunki umowne i taryfy ogółowi społeczeństwa bez stosowania bezpośredniej lub pośredniej dyskryminacji ze względu na narodowość bądź miejsce zamieszkania końcowego klienta lub miejsce prowadzenia działalności przedsiębiorstwa kolejowego bądź sprzedawcy biletów na terenie Unii.

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~5~~ 6

Rowery

~~Przedsiębiorstwa kolejowe umożliwiają P~~ pasażerom ~~z~~ przysługuje prawo ~~z~~ przewożeniu ~~z~~ rowerów w pociągu, jeżeli są one łatwe do przemieszczania, nie zakłócają świadczenia danej ~~usługi kolejowej i jeżeli umożliwia to tabor,~~ w odpowiednich przypadkach za ⇒ rozsądną ⇐ opłatą. ⇒ Pasażerowie zobowiązani są nadzorować swoje rowery podczas podróży oraz dopilnować, by nie powodowały niedogodności lub szkody dla innych pasażerów, sprzętu ułatwiającego poruszenie się, bagażu lub operacji kolejowych. Przewozu rowerów można odmówić lub go ograniczyć ze względów bezpieczeństwa lub względów operacyjnych, pod warunkiem że przedsiębiorstwa kolejowe, sprzedawcy biletów, operatorzy turystyczni oraz, w

stosownych przypadkach, zarządcy stacji poinformują pasażerów o warunkach takiej odmowy lub takiego ograniczenia zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 454/2011. ⇐

Artykuł ~~6~~ 7

Wykluczenie wyłączeń i ograniczeń

1. Zobowiązania wobec pasażerów wynikające z niniejszego rozporządzenia nie podlegają ograniczeniu lub wyłączeniu, zwłaszcza na mocy klauzuli derogacyjnej lub ograniczającej zawartej w umowie przewozu transportowej.
2. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą oferować pasażerom warunki umowne, które są korzystniejsze od określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł ~~7~~ 8

Obowiązek informowania o zaprzestaniu wykonywania przewozów obsługi połączeń

Przedsiębiorstwa kolejowe lub, w razie potrzeby, właściwe organy odpowiadające za umowy o świadczenie publicznej usługi kolejowej podają do wiadomości publicznej, przy wykorzystaniu odpowiednich środków, ⇐ w tym w formatach przystępnych dla osób z niepełnosprawnością zgodnie z wymogami dostępności ustanowionymi w dyrektywie XXX¹⁹, ⇐ decyzje o zaprzestaniu ⇐ – na stałe lub czasowo – ⇐ wykonywania przewozów obsługi połączeń, przed ich wejściem w życie.

Artykuł ~~8~~ 9

Informacje dotyczące podróży

1. ~~Bez uszczerbku dla art. 10 Pp~~ przedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów w imieniu jednego lub kilku przedsiębiorstw kolejowych udzielają pasażerowi na jego żądanie przynajmniej informacji wymienionych w załączniku II część I, w odniesieniu do podróży objętych umowami przewozu transportowymi oferowanymi przez dane przedsiębiorstwo kolejowe. Sprzedawcy biletów, którzy oferują umowy przewozu transportowe we własnym imieniu, oraz operatorzy turystyczni dostarczają tych informacji, jeżeli są one dostępne.
2. Przedsiębiorstwa kolejowe ⇐ oraz, w miarę możliwości, sprzedawcy biletów ⇐ dostarczają pasażerowi w trakcie podróży ⇐, w tym na stacjach przesiadkowych, ⇐ przynajmniej informacji wymienionych w załączniku II część II.
3. Informacje, o których mowa w ust. 1 i 2, dostarczane są w najbardziej odpowiedniej formie ⇐, w tym z wykorzystaniem najnowszych technologii komunikacyjnych ⇐. Szczególną uwagę poświęca się ~~w tym zakresie potrzebom osób z upośledzeniem~~

¹⁹ Dyrektywa XXX w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich w odniesieniu do wymogów dostępności produktów i usług (europejski akt w sprawie dostępności) (Dz.U. L [...] z [...], s. [...]).

~~sluchu lub wzroku~~ ⇒ zapewnieniu, aby informacje te były dostępne dla osób z niepełnosprawnością zgodnie z wymogami dostępności ustanowionymi w dyrektywie XXX i rozporządzeniu (UE) nr 454/2011 ⇐.

↓ nowy

4. Zarządcy stacji i zarządcy infrastruktury udostępniają przedsiębiorstwom kolejowym i sprzedawcom biletów dane w czasie rzeczywistym dotyczące pociągów, w tym pociągów obsługiwanych przez inne przedsiębiorstwa kolejowe, w sposób niedyskryminujący.

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~9~~ 10

Dostępność biletów, ~~☒~~ wspólnych ~~☒~~ biletów ~~bezpośrednich~~ i rezerwacji

1. Przedsiębiorstwa kolejowe oraz sprzedawcy biletów oferują, ~~tam gdzie jest to możliwe,~~ biletów oraz ~~☒~~, w miarę możliwości, wspólne ~~☒~~ bilety ~~bezpośrednie~~ i rezerwacje. ⇒ Dokładają oni wszelkich starań, aby oferować wspólne bilety, w tym na podróże transgraniczne oraz podróże odbywane pociągami więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego. ⇐
2. Bez uszczerbku dla ust. ~~3~~ i 4 przedsiębiorstwa kolejowe ⇒ i sprzedawcy biletów ⇐ dystrybuują wśród pasażerów bilety za pośrednictwem przynajmniej jednego z następujących sposobów sprzedaży:
- w kasach biletowych lub w automatach biletowych;
 - za pośrednictwem telefonu, ~~i~~ internetu lub jakichkolwiek innych, powszechnie dostępnych technologii informacyjnych;
 - w pociągach.

~~3. Bez uszczerbku dla ust. 4 i 5~~ ⇒ Państwa członkowskie mogą zobowiązać ⇐ przedsiębiorstwa kolejowe ~~☒~~ do oferowania biletów na przewozy wykonywane ~~☒~~ w ramach umów o świadczenie usług publicznych ~~rozprowadzają bilety w przynajmniej jeden z następujących sposobów~~ ~~☒~~ za pośrednictwem ~~☒~~ ⇒ więcej niż jednego ⇐ ~~☒~~ punktu sprzedaży ~~☒~~.

~~a) w kasach biletowych lub w automatach biletowych;~~

~~b) w pociągach.~~

- ~~43.~~ Przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają możliwość nabycia w pociągu biletów na dane ~~☒~~ przewóz ~~☒~~ połączenie, chyba że możliwość taka jest ograniczona albo

wylączona ze względów bezpieczeństwa lub zwalczania nadużyć, z powodu obowiązku wcześniejszej rezerwacji lub z uzasadnionych względów handlowych.

54. Jeżeli na stacji początkowej nie ma kasy ani automatu biletowego, pasażerowie muszą zostać poinformowani na stacji o:
- możliwości i sposobie dokonania zakupu biletu telefonicznie, za pośrednictwem Internetu lub w pociągu;
 - najbliższej stacji kolejowej lub miejscu, w którym znajdują się kasy lub automaty biletowe.

↓ nowy

5. Jeżeli na stacji początkowej nie ma kasy biletowej ani automatu biletowego, osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się umożliwia się zakup biletu w pociągu bez dopłaty.
6. Jeżeli pasażer otrzyma odrębne bilety na jedną podróż obejmującą następujące po sobie przewozy kolejowe wykonywane przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe lub większą ich liczbę, przysługujące mu prawa do informacji, pomocy, opieki i odszkodowania są równoważne prawom przysługującym na podstawie wspólnego biletu i obejmują całą podróż od stacji początkowej do miejsca przeznaczenia, chyba że pasażera wyraźnie poinformowano na piśmie inaczej. W tej informacji wskazuje się zwłaszcza, że w przypadku utraty połączenia pasażerowi nie będzie przysługiwać pomoc ani odszkodowanie w oparciu o całkowitą długość podróży. Ciężar udowodnienia, że wspomnianą informację przekazano, spoczywa na przedsiębiorstwie kolejowym, jego przedstawicielu, operatorze turystycznym lub sprzedawcy biletów.

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)

~~Artykuł 10~~

~~Informacje dotyczące podróży oraz systemu rezerwacji~~

~~1. W celu dostarczania informacji oraz wystawiania biletów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów korzystają z systemu KSIRTK, który ma zostać utworzony przy zastosowaniu procedur, o których mowa w niniejszym artykule.~~

~~2. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI), o których mowa w dyrektywie 2001/16/WE.~~

~~3. Komisja, na wniosek Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA), przyjmuje w terminie do dnia 3 grudnia 2010 r. podsystem TSI dotyczący aplikacji telematycznych dla usług pasażerskich. TSI umożliwiają dostarczanie informacji wymienionych w załączniku II oraz wystawianie biletów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.~~

~~4. Przedsiębiorstwa kolejowe dostosowują swoje KSIRTK do wymagań określonych w TSI, zgodnie z planem rozmieszczenia, określonym w tym TSI.~~

~~5. Z zastrzeżeniem przepisów dyrektywy 95/46/WE, żadne przedsiębiorstwo kolejowe ani sprzedawca biletów nie ujawnia innym przedsiębiorstwom kolejowym lub sprzedawcom biletów informacji dotyczących osób odnoszących się do poszczególnych rezerwacji.~~

ROZDZIAŁ III

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH ZA PASAŻERÓW ORAZ ICH BAGAŻ

Artykuł 11

Odpowiedzialność wobec pasażerów i za bagaż

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału i bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów krajowych przyznających pasażerom prawo do odszkodowania, odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego wobec pasażerów oraz za ich bagaż regulowana jest przepisami załącznika I tytuł IV rozdziałów I, III i IV ~~tytułu IV~~ oraz tytuł VI i ~~tytułu VII~~ ~~załącznika I.~~

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł 12

Ubezpieczenie i pokrycie odpowiedzialności w przypadku śmierci pasażera lub szkody na jego osobie

~~1. Obowiązek określony w art. 9 dyrektywy 95/18/WE w zakresie dotyczącym odpowiedzialności wobec pasażerów należy rozumieć jako wymóg posiadania odpowiedniego ubezpieczenia przez przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone ⇒ zgodnie z art. 22 dyrektywy 2012/34/UE oraz w oparciu o ocenę ryzyka, na jakie jest narażone, lub przedstawienia przez nie dysponować równoważnym zabezpieczeniem w zakresie jego odpowiedzialności wynikającej z niniejszego rozporządzenia.~~

~~2. Komisja w terminie do dnia 3 grudnia 2010 r. przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat ustalenia minimalnej kwoty ubezpieczenia przedsiębiorstw kolejowych. W razie potrzeby sprawozdanie to jest uzupełniane odpowiednimi wnioskami lub zaleceniami w tej sprawie.~~

Artykuł 13

Zaliczki

1. W przypadku śmierci lub zranienia pasażera przedsiębiorstwo kolejowe, zgodnie z art. 26 ust. 5 załącznika I, niezwłocznie, a w każdym razie nie później niż piętnaście dni od ustalenia tożsamości osoby fizycznej uprawnionej do odszkodowania, wypłaca zaliczkę w wysokości niezbędnej do zaspokojenia bieżących potrzeb finansowych, proporcjonalnie do odniesionej szkody.
2. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 1 zaliczka w razie śmierci nie może być niższa niż 21 000 EUR na pasażera.
3. Zaliczka nie stanowi uznania odpowiedzialności i może być potrącona z kolejnych kwot wypłacanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, ale nie podlega zwrotowi — z wyjątkiem przypadków, gdy szkoda powstała na skutek zaniedbania ze strony pasażera lub z jego winy albo gdy osoba, która otrzymała zaliczkę, nie była uprawniona do odszkodowania.

Artykuł 14

Kwestionowanie odpowiedzialności

Nawet jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe kwestionuje swoją odpowiedzialność za uszkodzenia ciała doznane przez przewożonego przez siebie pasażera, ~~podejmuje~~ ~~racjonalne środki~~ ~~starania~~ w celu udzielenia pomocy pasażerowi, który dochodzi odszkodowania od osób trzecich.

ROZDZIAŁ IV

OPÓŹNIENIA, UTRATA POŁĄCZEŃ ORAZ ODWOŁANIA POCIĄGÓW

Artykuł 15

Odpowiedzialność za opóźnienie, utratę połączeń i odwołanie pociągu

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału, odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego za opóźnienia, utratę połączeń oraz odwołania pociągów regulowana jest postanowieniami załącznika I tytułu IV rozdział II ~~załącznika I~~.

Artykuł 16

Zwrot kosztów biletu oraz zmiana trasy

1. W przypadku gdy istnieją uzasadnione powody, aby przypuszczać ⇒ – w momencie odjazdu, albo w przypadku utraty połączenia w trakcie podróży na podstawie wspólnego biletu – ⇐ że opóźnienie przyjazdu do miejsca przeznaczenia przekroczy 60 minut w stosunku do umowy przewozu, pasażer otrzymuje natychmiast wybór pomiędzy ☒ jednym z następujących świadczeń ☒:
- zwrotem pełnego kosztu biletu na warunkach, na jakich został opłacony, za część lub części niezrealizowanej podróży oraz za część lub części już zrealizowanej, jeżeli taka podróż jest już bezcelowa w kontekście pierwotnego planu podróży, wraz z zapewnieniem w odpowiednich przypadkach połączenia powrotnego do miejsca wyjazdu w najbliższym dostępnym terminie. Zwrot jest dokonywany na takich samych warunkach jak wypłata odszkodowania, o którym mowa w art. 17; ~~albo~~
 - kontynuacją lub zmianą trasy podróży, przy porównywalnych warunkach przewozu, do miejsca docelowego w najbliższym dostępnym terminie; ~~albo~~
 - kontynuacją lub zmianą trasy podróży, przy porównywalnych warunkach przewozu, do miejsca docelowego w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera.

2. Do celów ust. 1 lit. b) porównywalna zmieniona trasa może być obsługiwana przez dowolne przedsiębiorstwo kolejowe oraz może obejmować przewóz w wyższej klasie lub przewóz z wykorzystaniem zastępczych środków transportu bez generowania dodatkowych kosztów dla pasażera. Przedsiębiorstwa kolejowe podejmują racjonalne starania, aby uniknąć dodatkowych połączeń przesiadkowych. Łączny czas podróży z wykorzystaniem zastępczych środków transportu na odcinku podróży, którego nie ukończono zgodnie z planem, musi być porównywalny do planowego czasu pierwotnej podróży. Pasażerom nie oferuje się podróży środkami transportu niższej klasy, chyba że takie środki transportu stanowią jedyny dostępny sposób pokonania zmienionej trasy.
3. Podmioty świadczące przewozy na zmienionej trasie zwracają szczególną uwagę na zapewnienie osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się porównywalnego poziomu dostępności zastępczych środków transportu.

Artykuł 17

Odszkodowanie

1. Nie tracąc prawa do przewozu, pasażer może zażądać od przedsiębiorstwa kolejowego odszkodowania za opóźnienie w przypadku opóźnienia pomiędzy podanym ~~na bilecie~~ ⇒ w umowie przewozu ⇐ miejscem wyjazdu i miejscem docelowym, za które nie otrzymał on zwrotu kosztów biletu zgodnie z art. 16. Minimalna kwota odszkodowania wynosi:
 - a) 25 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od 60 do 119 minut;
 - b) 50 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej.
2. ☒ Przepisy ust. 1 stosuje się również do ☒ ~~pasażerowie~~, którzy posiadają abonament lub kolejowy bilet okresowy. ☒ Jeżeli pasażerowie ci ☒ ~~i którzy~~ napotykają na powtarzające się opóźnienia lub odwołania połączeń w okresie jego ważności ⇒ abonamentu lub biletu okresowego ⇐, mogą dochodzić odpowiedniego odszkodowania zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe. Warunki te określają kryteria dotyczące opóźnienia i sposób obliczania odszkodowania. ⇒ Jeżeli opóźnienia nieprzekraczające 60 minut występują wielokrotnie w okresie ważności abonamentu lub biletu okresowego, opóźnienia te sumuje się, a pasażerom wypłaca się odszkodowanie zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przedsiębiorstwo kolejowe. ⇐
3. Odszkodowanie za opóźnienie oblicza się w stosunku do ☒ pełnej ☒ ceny, jaką pasażer faktycznie zapłacił za opóźniony ☒ przewóz ☒ usługę. Gdy umowa przewozu dotyczy podróży w obie strony, odszkodowanie za opóźnienie w podróży docelowej lub powrotnej obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za bilet. W analogiczny sposób cena biletu na opóźniony ~~połączenie odbywane~~ ☒ przewóz wykonywany ⇐ na podstawie każdej innej formy umowy przewozu, która pozwala na ~~podróż~~ ☒ przejazd ⇐ na kilku kolejnych odcinkach trasy, obliczana jest proporcjonalnie do pełnej ceny biletu.
4. Przy obliczaniu czasu opóźnienia nie uwzględnia się opóźnień, co do których przedsiębiorstwo kolejowe może udowodnić, że zdarzyły się poza terytorium ☒ Unii ⇐, na którym stosuje się Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską.
25. Wypłata odszkodowania następuje w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie. Odszkodowanie może zostać wypłacone w postaci kuponów lub innych usług, jeżeli ich warunki są elastyczne (szczególnie w odniesieniu do okresu ważności oraz miejsca docelowego). Odszkodowanie jest wypłacane w formie pieniężnej na wniosek pasażera.
26. Kwota zwrotu ceny biletu nie jest pomniejszana o finansowe koszty transakcji, takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub znaczki. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą

wprowadzić próg minimalny, poniżej którego odszkodowanie nie będzie wypłacane. Wysokość progu nie przekracza 4 EUR ☒ na jeden bilet ☒.

47. Pasażerowi nie przysługuje prawo do odszkodowania, jeżeli został poinformowany o opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli opóźnienie ☒ powstało ☒ w wyniku kontynuacji podróży innym połączeniem lub poprzez zmianę trasy jest krótsze niż 60 minut.

↓ nowy

8. Przedsiębiorstwo kolejowe nie jest zobowiązane do wypłaty odszkodowania, jeżeli jest w stanie dowieść, że opóźnienie powstało w wyniku wystąpienia ekstremalnych warunków pogodowych lub klęski żywiołowej zagrażających bezpiecznemu wykonaniu przewozu i nie można byłoby go przewidzieć ani mu zapobiec, nawet gdyby zastosowano wszelkie stosowne środki.

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł 18

Pomoc

1. W przypadku opóźnienia przyjazdu lub odjazdu pasażerowie są informowani o sytuacji i o spodziewanym czasie odjazdu oraz przyjazdu przez przedsiębiorstwo kolejowe ⇒ bądź sprzedawcę biletów ⇐ lub przez zarządcę stacji niezwłocznie po pojawieniu się takiej informacji.
2. W przypadku opóźnienia, o którym mowa w ust. 1, o ponad 60 minut pasażerom oferuje się także nieodpłatnie:
 - a) posiłki i napoje odpowiednio do czasu oczekiwania, jeżeli są one dostępne w pociągu lub na stacji lub mogą zostać w rozsądnym zakresie dostarczone ⇒ , z uwzględnieniem kryteriów takich jak odległość od dostawcy, czas wymagany na dokonanie dostawy oraz koszt ⇐;
 - b) o ile jest to fizycznie możliwe, zakwaterowanie w hotelu lub innym miejscu oraz transport pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania w przypadkach konieczności pobytu przez jedną lub kilka nocy albo jeżeli niezbędny jest pobyt dodatkowy;
 - c) o ile jest to fizycznie możliwe, transport z pociągu do stacji kolejowej, do miejsca odjazdu zastępczego środka transportu lub do miejsca przeznaczenia, jeżeli pociąg został unieruchomiony na trasie.
3. Jeżeli połączenie kolejowe nie może być dalej wykonywane, przedsiębiorstwo kolejowe organizuje jak najszybciej zastępczy transport pasażerów.

4. Na żądanie pasażera przedsiębiorstwa kolejowe zaświadcza na bilecie ⇒ lub w inny sposób ⇐, ☒ że, ☒ zależnie od sytuacji, ~~ze~~ połączenie kolejowe uległo opóźnieniu, ~~ze~~ opóźnienie doprowadziło do utraty połączenia albo ~~ze~~ połączenie zostało odwołane.
5. Stosując ust. 1, 2, ~~3~~ ⇒ i 4 ⇐, ☒ wykonujące przewóz ☒ ~~prowadzące obsługę~~ przedsiębiorstwo kolejowe zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób ~~niepełnosprawnych~~ ☒ z niepełnosprawnością ☒ i osób o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒ i oraz osób im towarzyszących.

↓ nowy

6. Oprócz obowiązków nałożonych na przedsiębiorstwa kolejowe na mocy art. 13a ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE zarządca stacji kolejowej obsługującej w ujęciu rocznym średnio co najmniej 10 000 pasażerów dziennie zapewnia, aby funkcjonowanie stacji oraz działalność przedsiębiorstw kolejowych oraz zarządców infrastruktury podlegały koordynacji w oparciu o odpowiedni plan postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych umożliwiającą przygotowanie się do możliwości wystąpienia poważnych zakłóceń i znacznych opóźnień skutkujących utknięciem dużej liczby pasażerów na danej stacji. Plan musi zapewniać udzielanie pasażerom, którzy nie mogą kontynuować podróży z powodu zakłóceń, odpowiedniej pomocy i informacji, w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w dyrektywie XXX. Na żądanie zarządcy stacji udostępnia plan i wszelkie jego zmiany krajowemu organowi odpowiedzialnemu za egzekwowanie przepisów lub innemu organowi wskazanemu przez państwo członkowskie. Zarządcy stacji kolejowych obsługujących w ujęciu rocznym średnio mniej niż 10 000 pasażerów dziennie podejmują odpowiednie starania w celu koordynacji użytkowników stacji oraz udzielania we wspomnianych sytuacjach pomocy i informacji pasażerom, którzy nie mogą kontynuować podróży z powodu zakłóceń.

Artykuł 19

Prawo do dochodzenia roszczeń

W przypadku wypłaty przez przedsiębiorstwo kolejowe odszkodowania lub wypełnienia przez nie swoich innych zobowiązań zgodnie z niniejszym rozporządzeniem żadnego przepisu niniejszego rozporządzenia lub prawa krajowego nie można interpretować jako ograniczającego przysługujące temu przedsiębiorstwu prawo do dochodzenia rekompensaty poniesionych kosztów od dowolnej osoby, w tym od osób trzecich, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa. W szczególności niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie ogranicza przysługującego przedsiębiorstwu kolejowemu prawa dochodzenia zwrotu kosztów od osoby trzeciej, z którą łączy je umowa i która przyczyniła się do wystąpienia zdarzenia prowadzącego do powstania roszczenia o odszkodowanie lub innych zobowiązań. Żadnego przepisu niniejszego rozporządzenia nie można interpretować jako ograniczającego prawo osoby trzeciej innej niż pasażer, z którą przedsiębiorstwo kolejowe zawarło umowę, do dochodzenia zwrotu kosztów lub odszkodowania od przedsiębiorstwa kolejowego zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa.

ROZDZIAŁ V

OSOBY ~~NIEPEŁNOSPRAWNE~~ ☒ Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIĄ ☒ I OSOBY O OGRANICZONEJ ~~SPRAWNOŚCI RUCHOWEJ~~ ☒ MOŻLIWOŚCI PORUSZANIA SIĘ ☒

Artykuł ~~19~~ 20

Prawo do przewozu

1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji, przy aktywnym udziale przedstawicieli organizacji osób ~~niepełnosprawnych~~ ☒ z niepełnosprawnością ☒ i osób o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒, określają niedyskryminujące zasady dotyczące korzystania z przewozu przez osoby ~~niepełnosprawne~~ ☒ z niepełnosprawnością ☒ i osoby o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒ ⇒ , w tym osoby im towarzyszące ⇐. ⇒ W zasadach tych dopuszcza się, by pasażerowi towarzyszył pies towarzyszący zgodnie z odnośnymi przepisami krajowymi. ⇐
2. Osobom ~~niepełnosprawnym~~ ☒ z niepełnosprawnością ☒ i osobom o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒ rezerwacje oraz bilety oferowane są bez dodatkowych opłat. Przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny nie mogą odmówić osobie ☒ z niepełnosprawnością ☒ ~~niepełnosprawnej~~ lub osobie o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒ dokonania rezerwacji lub wystawienia biletu ani żądać, aby osobie tej towarzyszyła inna osoba, chyba że jest to absolutnie konieczne w celu zapewnienia zgodności z zasadami dostępu do przewozów, o których mowa w ust. 1.

Artykuł ~~20~~ 21

Informacja dla osób ~~niepełnosprawnych~~ ☒ z niepełnosprawnością ☒ i osób o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒

1. Na żądanie, ⇒ zarządca stacji, ⇐ przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny udzielają osobom ~~niepełnosprawnym~~ ☒ z niepełnosprawnością ☒ i osobom o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒ informacji ⇒ , w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 454/2011 i

dyrektywie XXX, ⇐ o dostępności ⇒ stacji i związanych z nią obiektów, ⇐ przewozów kolejowych oraz o warunkach dostępu do taboru kolejowego i pomieszczeń w pociągach, zgodnie z zasadami dostępu, o których mowa w art. 2019 ust. 1, oraz informują osoby niepełnosprawne ☒ z niepełnosprawnością ☒ i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej ☒ możliwości poruszania się ☒ o udogodnieniach w pociągu

2. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny korzysta ze zwolnienia, o którym mowa w art. 2019 ust. 2, na żądanie informuje on na piśmie w terminie pięciu dni roboczych zainteresowane osoby niepełnosprawne ☒ z niepełnosprawnością ☒ lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej ☒ możliwości poruszania się ☒ o przyczynach odmowy dokonania rezerwacji lub wystawienia biletu, lub żądania, aby towarzyszyła jej inna osoba. ⇐ Przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny podejmują racjonalne starania, aby zaoferować danej osobie alternatywny wariant podróży, uwzględniający jej potrzeby w zakresie dostępności. ⇐

~~Artykuł 21~~

Dostępność

~~1. Przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji zapewniają, zgodnie z TSI dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, dostępność stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.~~

~~Artykuł 22~~

Pomoc na stacjach kolejowych

1. Osobom niepełnosprawnym ☒ z niepełnosprawnością ☒ lub osobom o ograniczonej sprawności ruchowej ☒ możliwości poruszania się ☒, które odjeżdżają ze stacji kolejowej, na której obecny jest personel, przejeżdżają przez nią lub przyjeżdżają na nią, zarządca stacji ⇐ lub przedsiębiorstwo kolejowe bądź oba te podmioty ⇐ zapewniają nieodpłatnie pomoc w taki sposób, aby osoby te były w stanie wsiąść do odjeżdżającego pociągu, przesiąść się do pociągu skomunikowanego lub wysiąść z pociągu przyjeżdżającego, na ☒ w ramach ☒ przejazdu, na który zakupiły bilet, bez uszczerbku dla zasad dostępu ustanowionych na mocy art. 2019 ust. 1.
2. W przypadku braku personelu towarzyszącego w pociągu lub personelu na stacji przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca stacji podejmuje wszelkie racjonalne starania w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym ☒ z niepełnosprawnością ☒ i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej ☒ możliwości poruszania się ☒ dostępu do podróży pociągiem.

~~2. Państwa członkowskie mogą przewidzieć odstępstwo od ust. 1 w przypadku osób podróżujących połączeniami na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej zgodnie z obowiązującym prawem wspólnotowym, pod warunkiem że właściwe organy zapewnią alternatywne środki lub ustalenia gwarantujące równoważny lub wyższy poziom dostępu do usług transportowych.~~

3. Na stacjach, na których nie ma personelu, przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca stacji zapewnia ~~wywieszanie~~ ☒ prezentację ☒ łatwo dostępnej informacji ☒, w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w dyrektywie XXX, ☐ zgodnie z zasadami dostępu, o których mowa w art. ~~2019~~ ust. 1, dotyczącej najbliższej stacji, na której obecny jest personel, oraz bezpośrednio dostępnej pomocy dla osób ~~niepełnosprawnych~~ ☒ z niepełnosprawnością ☒ i osób o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒.
-

↓ nowy

4. Pomoc musi być dostępna na stacjach przez cały czas, gdy wykonywane są przewozy kolejowe.
-

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)

Artykuł 23

Pomoc w pociągu

1. Bez uszczerbku dla zasad dostępu, o których mowa w art. ~~2019~~ ust. 1, przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia osobie ~~niepełnosprawnej~~ ☒ z niepełnosprawnością ☒ oraz osobie o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒ nieodpłatną pomoc w pociągu oraz podczas wsiadania i wysiadania.
- ☒ 2. W przypadku braku personelu towarzyszącego w pociągu przedsiębiorstwo kolejowe podejmuje racjonalne starania w celu zapewnienia osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się dostępu do podróży pociągiem. ☒
3. Do celów niniejszego artykułu pomoc w pociągu oznacza wszelkie racjonalne starania w celu zaoferowania pomocy osobie ~~niepełnosprawnej~~ ☒ z niepełnosprawnością ☒ lub osobie o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ ☒ możliwości poruszania się ☒, aby umożliwić jej dostęp do takich samych usług w pociągu jak pozostałym pasażerom, w przypadku gdy poziom niepełnosprawności ruchowej utrudnia powyższej osobie samodzielne i bezpieczne korzystanie z takich usług.
-

↓ nowy

4. Pomoc musi być dostępna na w pociągach przez cały czas, gdy wykonywane są przewozy kolejowe.

Artykuł 24

Warunki udzielania pomocy

Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni współpracują ze sobą w celu udzielania pomocy osobom ~~niepełnosprawnym~~ z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ możliwości poruszania się zgodnie z art. ~~2022~~ i ~~2123~~ oraz zgodnie z poniższymi literami:

- a) pomoc zapewniana jest pod warunkiem, że przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę stacji, sprzedawcę biletów lub operatora turystycznego powiadomiono o potrzebie udzielenia pomocy danej osobie przynajmniej na 48 godzin, zanim taka pomoc będzie potrzebna. Jeżeli bilet lub bilet okresowy pozwala na odbycie kilku podróży, wystarczy jedno powiadomienie, pod warunkiem że przekazana zostanie wystarczająca informacja na temat terminu kolejnych ~~przewozów~~ etapów podróży . ⇒ Takie powiadomienie przekazuje się wszystkim pozostałym przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom stacji zaangażowanym w realizację podróży danej osoby; ⇐
- b) przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów oraz operatorzy turystyczni podejmują wszystkie działania konieczne dla przyjęcia powiadomień;
- c) jeżeli nie dokonano powiadomienia zgodnie z lit. a), przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji podejmują wszelkie stosowne wysiłki dla zapewnienia pomocy w taki sposób, by osoba ~~niepełnosprawna~~ z niepełnosprawnością oraz osoba o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ możliwości poruszania się mogła odbyć podróż;
- d) bez uszczerbku dla uprawnień innych podmiotów w odniesieniu do obszarów poza terenem stacji zarządca stacji lub inna upoważniona osoba wyznacza punkty w granicach stacji kolejowej i poza nią, w których osoby ~~niepełnosprawne~~ z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ możliwości poruszania się mogą zgłaszać swoje przybycie na stację oraz w razie potrzeby poprosić o pomoc;
- e) pomoc udzielana jest pod warunkiem, że dana osoba ~~niepełnosprawna~~ z niepełnosprawnością lub osoba o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ możliwości poruszania się pojawi się w wyznaczonym punkcie w terminie określonym przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę stacji świadczących taką pomoc. Wyznaczony termin nie może przekraczać 60 minut przed ogłoszoną godziną odjazdu lub terminem, w jakim pasażerowie są wzywani do odprawy. Jeżeli nie został określony konkretny termin ~~pojawienia~~ stawienia się osoby ~~niepełnosprawnej~~ z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej ~~sprawności ruchowej~~ możliwości poruszania się , osoba ta musi stawić się w wyznaczonym punkcie nie później niż 30 minut przed ogłoszoną godziną odjazdu lub terminem, w jakim pasażerowie są wzywani do odprawy.

Odszkodowanie za sprzęt ~~osób o ograniczonej sprawności ruchowej~~ ułatwiający poruszanie się ~~lub inny specjalistyczny sprzęt~~ lub urządzenia wspomagające

1. Jeżeli przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji spowodują odpowiedzialne jest za całkowitą lub częściową utratę albo uszkodzenie wózków inwalidzkich, innego sprzętu ułatwiającego poruszanie się osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej służącego im do poruszania się lub innego specjalistycznego sprzętu używanego przez takie osoby urządzeń wspomagających oraz osób towarzyszących wykorzystywanych przez osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, ograniczenia finansowe nie mają zastosowania ⇒ ponoszą odpowiedzialność za tę utratę lub uszkodzenie oraz wypłacają z tego tytułu odszkodowanie ⇐.

↓ nowy

2. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, stanowi równowartość kosztu zastąpienia lub naprawy sprzętu lub urządzeń, które utracono lub które uległy uszkodzeniu.
3. W razie potrzeby przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji podejmują niezwłocznie wszelkie racjonalne starania, by zapewnić tymczasowy zastępczy specjalistyczny sprzęt lub tymczasowe zastępcze urządzenia wspomagające, które w miarę możliwości mają cechy techniczne i funkcjonalne równoważne cechom sprzętu lub urządzeń, które utracono lub które uległy uszkodzeniu. Osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zezwala się na zachowanie tymczasowego sprzętu zastępczego lub tymczasowych urządzeń zastępczych do momentu wypłaty odszkodowania, o którym mowa w ust. 1 i 2.

Szkolenia personelu

Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji:

- a) zapewniają, aby wszyscy członkowie personelu, w tym osoby zatrudnione przez wszelkie inne strony zaangażowane w świadczenie usług, którzy udzielają bezpośredniej pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, wiedzieli, jak sprostać potrzebom osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym osób o upośledzonej sprawności umysłowej i intelektualnej;
- b) organizują szkolenia uwrażliwiające na potrzeby osób z niepełnosprawności dla wszystkich członków personelu na stacji, którzy mają bezpośrednią styczność z podróżnymi;

- c) zapewniają, by w momencie przyjęcia do pracy wszyscy nowi pracownicy zostali przeszkoleni z problematyki osób z niepełnosprawnością oraz by członkowie personelu uczestniczyli w regularnych szkoleniach przypominających;
- d) zezwalają na uczestnictwo pracowników z niepełnosprawnością, pasażerów z niepełnosprawnością lub o ograniczonej możliwości poruszania się lub reprezentujące ich organizacje, na ich wniosek, we wspomnianych szkoleniach.

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)

ROZDZIAŁ VI

BEZPIECZEŃSTWO, SKARGI ORAZ JAKOŚĆ USŁUG

Artykuł ~~26~~ 27

Osobiste bezpieczeństwo pasażerów

W porozumieniu z organami publicznymi przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i zarządcy stacji podejmują, każdy w ramach swojego zakresu odpowiedzialności, odpowiednie ~~środki~~ działania w celu zapewnienia osobistego bezpieczeństwa pasażerów na stacjach kolejowych i w pociągach oraz w celu kontroli ryzyka i dostosowują je do poziomu bezpieczeństwa określonego przez ~~władze~~ organy publiczne. Podmioty te współpracują ze sobą oraz wymieniają informacje dotyczące najlepszych praktyk w zakresie zapobiegania działaniom, które ~~prawdopodobnie~~ mogą pogorszyć poziom bezpieczeństwa.

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~27~~ 28

Skargi

1. Wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe, wszyscy sprzedawcy biletów, zarządcy stacji i zarządcy infrastruktury na stacjach obsługujących w ujęciu rocznym średnio ponad 10 000 pasażerów dziennie – ustanawiają – każdy we własnym zakresie – mechanizm rozpatrywania skarg w zakresie praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem w swoich obszarach odpowiedzialności. Podają one do ogólnej wiadomości pasażerów ~~informacje~~ swoje dane kontaktowe oraz powiadamiają o swoim języku lub językach roboczych.
2. Pasażerowie mogą złożyć skargę do któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego, sprzedawcy biletów, zarządcy stacji lub zarządcy infrastruktury świadczącego

daną usługę lub do odpowiedniego sprzedawcy biletów. ⇒ Termin na złożenie skargi wynosi sześć miesięcy od daty zdarzenia, które jest przedmiotem skargi. ⇐ W ciągu jednego miesiąca ☒ od otrzymania skargi ☒ adresat skargi udziela odpowiedzi, wraz z uzasadnieniem, lub też w usprawiedliwionych przypadkach informuje pasażera o terminie, krótszym niż trzy miesiące od daty ~~złożenia~~ otrzymania ⇐ skargi, w jakim może on spodziewać się ~~na nią~~ odpowiedzi na nią. ⇒ Przedsiębiorstwa kolejowe, sprzedawcy biletów, zarządcy stacji i zarządcy infrastruktury przechowują dane dotyczące zdarzeń konieczne do rozpatrzenia skargi przez dwa lata oraz udostępniają te dane krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów na ich żądanie. ⇐

↓ nowy

3. Szczegółowe informacje dotyczące procedury rozpatrywania skarg muszą być dostępne dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)
⇒ nowy

34. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje w sprawozdaniu rocznym, o którym mowa w art. ~~2928~~, informację o liczbie i rodzaju otrzymanych i rozpatrzonych skarg, a także o czasie udzielenia odpowiedzi i ewentualnych podjętych działaniach mających na celu poprawę sytuacji.

Artykuł ~~28~~ 29

Normy jakości obsługi

1. Przedsiębiorstwa kolejowe ⇐ i zarządcy stacji ⇐ ~~określają~~ ☒ ustanawiają ☒ normy jakości obsługi ~~w połączeniach~~ i wdrażają system zarządzania jakością, aby utrzymać wysoki poziom ~~tych usług~~ ☒ obsługi ☒. Normy jakości obsługi obejmują co najmniej pozycje wymienione w załączniku III.
2. Przedsiębiorstwa kolejowe ⇐ i zarządcy stacji ⇐ monitorują swoje wyniki w zakresie realizacji norm jakości obsługi. Przedsiębiorstwa kolejowe publikują każdego roku sprawozdanie na temat realizacji swoich norm jakości razem ze sprawozdaniem rocznym. ☒ Przedsiębiorstwa kolejowe publikują ☒ ~~Ssprawozdaniae~~ na temat realizacji norm jakości obsługi ~~publikowane jest~~ na ☒ swoich ☒ stronach internetowych ~~przedsiębiorstw kolejowych~~. Ponadto sprawozdania te udostępnia się na stronie internetowej ~~Europejskiej Agencji Kolejowej~~ ☒ Agencji Kolejowej Unii Europejskiej ☒.

ROZDZIAŁ VII

INFORMACJA I EGZEKOWANIE PRZEPISÓW

Artykuł ~~29~~ 30

Informowanie pasażerów o przysługujących im prawach

1. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji \Rightarrow , sprzedawcy biletów \Leftarrow i operatorzy turystyczni przy sprzedaży biletów na podróż pociągiem informują pasażerów o ich prawach i obowiązkach wynikających z niniejszego rozporządzenia. W celu wypełnienia tego obowiązku informacyjnego ~~przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji i operatorzy turystyczni~~ mogą \boxtimes oni \boxtimes skorzystać ze streszczenia przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowanego przez Komisję we wszystkich językach urzędowych \boxtimes Unii \boxtimes i \boxtimes im \boxtimes udostępnionego ~~przedsiębiorstwom kolejowym, zarządcom stacji i operatorom turystycznym~~. \Rightarrow Ponadto zamieszczają oni na bilecie – w formie papierowej lub elektronicznej lub w inny sposób, w tym w formatach przystępnych dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie XXX – wzmiankę. Wzmianka ta informuje o tym, gdzie można uzyskać tego rodzaju informacje w przypadku odwołania pociągu, utraty połączenia lub znacznego opóźnienia. \Leftarrow
2. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji udostępniają pasażerom — na stacjach i w pociągu — \boxtimes w odpowiedni sposób, \boxtimes \Rightarrow w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w dyrektywie XXX, informacje na temat ich praw i obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia oraz \Leftarrow dane umożliwiające kontakt z organem \boxtimes lub organami \boxtimes wyznaczonymi przez państwa członkowskie zgodnie z art. ~~30~~31.

Artykuł ~~30~~ 31

\boxtimes Wyznaczenie krajowych organów odpowiedzialnych za \boxtimes Egzekwowanie przepisów

1. Każde państwo członkowskie wyznacza organ lub organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów niniejszego rozporządzenia. Każdy z tych organów podejmuje \boxtimes działania ~~które~~ niezbędne do zapewnienia przestrzegania praw pasażerów.

Każdy z tych organów jest niezależny organizacyjnie w zakresie decyzji dotyczących finansowania i w zakresie struktury prawnej i procesu decyzyjnego od zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu przydzielającego zdolność przepustową lub przedsiębiorstwa kolejowego.

Państwa członkowskie informują Komisję o organie lub organach wyznaczonych zgodnie z niniejszym ~~ustępem~~ artykułem oraz o ich zakresach odpowiedzialności.

~~2. Każdy pasażer może złożyć skargę w sprawie domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia do odpowiedniego organu wyznaczonego zgodnie z ust. 1 albo do innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie.~~

↓ nowy

Artykuł 32

Zadania z zakresu egzekwowania przepisów

1. Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów ściśle monitorują przestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują działania niezbędne, aby zapewnić przestrzeganie praw pasażerów. W tym celu przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji i zarządcy infrastruktury przekazują tym organom, na ich żądanie, odpowiednie dokumenty i informacje. Wykonując swoje funkcje, wspomniane organy uwzględniają informacje przekazane im przez organ wyznaczony zgodnie z art. 33 do rozpatrywania skarg, jeżeli jest to inny organ. Mogą one również zdecydować o wszczęciu czynności z zakresu egzekwowania przepisów na podstawie indywidualnych skarg przekazanych przez ten organ.
2. Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów publikują co roku, najpóźniej na koniec kwietnia kolejnego roku kalendarzowego, statystyki dotyczące ich działalności, w tym zastosowanych sankcji.
3. Przedsiębiorstwa kolejowe przekazują swoje dane kontaktowe krajowemu organowi lub krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów w państwach członkowskich, w których prowadzą działalność.

Artykuł 33

Rozpatrywanie skarg przez krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów

1. Bez uszczerbku dla przysługujących konsumentom praw do korzystania z alternatywnych mechanizmów dochodzenia roszczeń na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE²⁰ po wyczerpaniu procedury w zakresie rozpatrywania skarg obowiązującej w przedsiębiorstwie kolejowym bądź u sprzedawcy biletów, zarządcy stacji lub zarządcy infrastruktury zgodnie z art. 28 pasażer może złożyć skargę do krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów. Organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów informują skarżących o przysługującym im prawie do złożenia skargi do organu oferującego alternatywne metody rozwiązywania sporów w celu dochodzenia indywidualnych roszczeń.

²⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 14).

2. Każdy pasażer może złożyć skargę w sprawie domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia do krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów bądź do innego organu wyznaczonego w tym celu przez państwo członkowskie.
3. Organ ten potwierdza odbiór skargi w terminie dwóch tygodni od jej otrzymania. Procedura rozpatrywania skarg trwa maksymalnie trzy miesiące. W przypadku złożonych spraw wspomniany organ może, według własnego uznania, wydłużyć ten okres do sześciu miesięcy. W takim wypadku informuje pasażera o powodach wydłużenia terminu rozpatrzenia skargi oraz o przewidywanym czasie potrzebnym na ukończenie postępowania w danej sprawie. Wyłącznie sprawy, które wiążą się z postępowaniem sądowym, mogą być rozpatrywane dłużej niż sześć miesięcy. Jeżeli wspomniany organ jest również organem oferującym alternatywne metody rozwiązywania sporów w rozumieniu dyrektywy 2013/11/UE, obowiązują terminy określone w tej dyrektywie.

Zapewnia się dostępność procedury rozpatrywania skarg dla osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
4. Skargi pasażerów dotyczące zdarzenia z udziałem przedsiębiorstwa kolejowego rozpatruje krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów z państwa członkowskiego, które udzieliło temu przedsiębiorstwu licencji.
5. Jeżeli skarga dotyczy domniemanego naruszenia popełnionego przez zarządców stacji lub zarządców infrastruktury, krajowym organem odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów jest organ państwa członkowskiego, na którego terytorium zdarzenie miało miejsce.
6. W ramach współpracy prowadzonej na podstawie art. 34 krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów mogą odstąpić od stosowania przepisów ust. 4 i 5, jeżeli z uzasadnionych powodów – w szczególności ze względu na miejsce zamieszkania lub język – leży to w interesie pasażera.

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~31~~ 34

⊗ Wymiana informacji i ⊗ ~~W~~ współpraca ⊗ transgraniczna ⊗ między
⊗ krajowymi ⊗ organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów

↓ nowy

1. Jeżeli na podstawie art. 31 i 33 wyznaczono różne organy, ustanawia się mechanizm sprawozdawczy w celu zapewnienia wymiany informacji między tymi organami, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679, aby pomóc krajowemu organowi odpowiedzialnemu za egzekwowanie przepisów w wykonywaniu powierzonych mu zadań w zakresie nadzoru i egzekwowania przepisów, a także po to, by organ

rozpatrujący skargi wyznaczony na podstawie art. 33 mógł gromadzić informacje niezbędne do rozpatrzenia indywidualnych skarg.

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)
⇒ nowy

2. ~~☒ Krajowe~~ ~~☒ o~~ ~~Organy,~~ ~~o których mowa w art. 30,~~ odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, wymieniają między sobą informacje dotyczące swojej pracy, zasad podejmowania decyzji oraz praktyki w tym zakresie ~~dotyczą~~ ~~☒ koordynacji~~ ~~☒ koordynowania swoich zasad podejmowania decyzji na terytorium Wspólnoty.~~ Komisja udziela im pomocy w wykonywaniu tego zadania.
- ⇒ 3. Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów postępują zgodnie z procedurą określoną w załączniku IV. ⇐

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)
⇒ nowy

ROZDZIAŁ VIII

~~POSTANOWIENIA~~ ☒ PRZEPISY ☒ KOŃCOWE

Artykuł ~~32~~ 35

Sankcje

1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadkach naruszenia ~~przepisów~~ niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie niezbędne działania, aby zapewnić ich stosowanie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie zawiadamiają Komisję o tych przepisach i działaniach ~~do dnia 3 czerwca 2010 r.~~ i niezwłocznie zgłaszają ☒ jej ~~☒~~ wszelkie późniejsze ich zmiany.
- ⇒ 2. W ramach współpracy, o której mowa w art. 34, krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów, który jest właściwy do celów art. 33 ust. 4 i 5, bada – na wniosek krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów rozpatrującego daną skargę – naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia stwierdzone przez ten organ oraz, w razie konieczności, nakłada sankcje. ⇐

~~Artykuł 33~~

~~Załączniki~~

~~Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia poprzez zmianę załączników do niego, z wyjątkiem załącznika I, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 35 ust. 2.~~

Artykuł 36~~34~~

Przepisy zmieniające ☒ **Przekazanie uprawnień** ☒

~~1. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, konieczne dla wdrożenia art. 2, 10 i 12, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 35 ust. 2.~~

~~2. Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia poprzez zmianę kwot, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, innych niż określone w załączniku I, są przyjmowane w zależności od inflacji zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 35 ust. 2.~~

⇒ Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 37 w celu: ☒

⇒ (i) dostosowania kwot pieniężnych, o których mowa w art. 13, w świetle inflacji; ☒

⇒ (ii) zmiany załączników I, II i III w celu uwzględnienia zmian w przepisach ujednoliconych CIV oraz postępu technologicznego w tej dziedzinie. ☒

↓ nowy

Artykuł 37

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 36, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [*date of entry into force of this Regulation*] r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.²¹.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie niniejszego artykułu wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)
⇒ nowy

~~Artykuł 35~~

Procedura komitetu

- ~~1. Komisja wspomagana jest przez komitet powołany na mocy art. 11a dyrektywy 91/440/EWG.~~
- ~~2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1-4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.~~

Artykuł ~~36~~ 38

Sprawozdanie

Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wdrożenia i skutków niniejszego rozporządzenia do dnia ~~3 grudnia 2012 r.~~, szczególnie w odniesieniu do poziomów jakości obsługi ⇒ [five years after the adoption of this Regulation] ⇐ r.

²¹ Porozumienie międzyinstytucjonalne pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej a Komisją Europejską w sprawie lepszego stanowienia prawa (Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1).

Sprawozdanie jest opracowywane na podstawie informacji dostarczanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem ~~oraz z art. 10b dyrektywy 91/440/EWG~~. W razie potrzeby sprawozdaniu ~~będą~~ towarzyszyć odpowiednie wnioski.

↓ nowy

Artykuł 39

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 traci moc.

Odesłania do uchylonego rozporządzenia odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji w załączniku V.

↓ 1371/2007/WE (dostosowany)

Artykuł ~~37~~ 40

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie ☒ dwudziestego dnia ☒ ~~24 miesiące~~ po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący