



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. gruodžio 1 d.
(OR. en)

16307/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0436(COD)

TRANS 566
CODEC 2368

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. lapkričio 30 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2023) 752 final
Dalykas:	Pasiūlymas – EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS dėl daugiarūšių transportu keliaujančių keleivių teisių

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 752 final.

Pridedama: COM(2023) 752 final



Briuselis, 2023 11 29
COM(2023) 752 final

2023/0436 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl daugiarašiu transportu keliaujančių keleivių teisių

(Tekstas svarbus EEE)

{SEC(2023) 392 final} - {SWD(2023) 386 final} - {SWD(2023) 387 final} -
{SWD(2023) 389 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje patvirtinamas Europos žaliojo kurso užmojis iki 2050 m. 90 proc. sumažinti transporto sektoriuje išmetamą teršalų kiekį¹. Siekiant, kad transportas taptų darnesnis, svarbu užtikrinti veiksmingą transporto daugiarūšiškumą, t. y. kad toli keliauti norintys keleiviai galėtų tai daryti derindami kelių rūšių visuomeninį transportą ir taip kiekvienai kelionės daliai naudotų darniausių ir veiksmingiausių transporto rūši. Keleivių apsauga kelionės metu, ypač jai sutrikus, yra labai svarbi siekiant padidinti tokių kelionių daugiarūšių transportu patrauklumą. Be to, nesuteikus šios apsaugos galėtų būti daroma įtaka kelionių daugiarūšių transportu rinkos augimui, nes kai kurie keleiviai pasirinktų keliauti automobiliu, o ne visuomeniniu transportu (nusprendę, kad kelionės automobiliu yra patogesnės ir patikimesnės).

Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje paskelbtos priemonės keleivių teisių reglamentavimo sistemai stiprinti. Atsižvelgiant į tai, joje pažymėta, kad ES keleivių teisės turėtų būti geriau užtikrinamos ir aiškesnės tiek vežėjams, tiek keleiviams, taip pat turėtų būti numatyta tinkama pagalba, pinigų grąžinimas, galima kompensacija sutrikimo atveju ir tinkamos sankcijos, jeigu taisyklės nėra tinkamai taikomos. Komisija paskelbė, kad ji apsvarstys supaprastintos, nuoseklesnės ir suderintos daugiarūšio transporto keleivių teisių sistemos sukūrimo galimybes ir naudą.

Kelionės daugiarūšių transportu – tai kelionės, per kurias keleiviai, norėdami pasiekti galutinę paskirties vietą, derina bent dviejų rūšių visuomeninį transportą, pavyzdžiui, skrydį ir vežimo geležinkeliais paslaugą arba vežimo geležinkeliais paslaugą ir tolimojo susisiekimo autobusu paslaugą. Pirmą, daugiarūšių transportu paprastai keliaujama su keliais bilietais, kuriuos keleiviai įsigyja kiekvieną atskirai (C kategorijos bilietai). Be to, kai kurie tarpininkai tokius atskirus bilietus savo iniciatyva sujungia į daugiarūšio transporto produktą ir parduoda jį keleiviams pagal vieną komercinį sandorį (B kategorijos bilietai). Galiausiai, keli vežėjai taip pat siūlo keliones daugiarūšių transportu pagal vieną vežimo sutartį (A kategorijos bilietas). Apskaičiuota, kad 2019 m. 91 mln. keleivių keliavo daugiarūšių transportu, taip pat numatoma, kad 2030 m. šis skaičius turėtų padidėti iki 103,6 mln. keleivių, o 2050 m. – iki 150,9 mln. keleivių. Prognozuojama, kad daugiarūšių transportu besinaudojančių keleivių dalis bendrame keleivių skaičiuje padidės nuo 0,7 proc. 2019 m. iki 0,8 proc. 2050 m.

Šiuo metu keleiviai, keliaujantys tik vienos rūšies visuomeniniu transportu (t. y. tik lėktuvu, traukiniu, autobusu ar laivu), transporto sutrikimo atveju gali pasinaudoti savo teisėmis²,

¹ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“, COM(2020) 789 *final*, 2020 12 9.

² 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004 2 17, p. 1); 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006 7 26, p. 1); 2021 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/782 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (nauja redakcija) (OL L 172, 2021 5 17, p. 1); 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 334, 2010 12 17,

tačiau jei keliaudami pakeičia transporto rūšį, tokiomis pačiomis teisėmis naudotis nebegali. Tai reiškia, kad nėra ir aiškios sistemos, pagal kurią būtų galima nustatyti įvairių kelionių paslaugų teikėjų, susijusių su kelione daugiarūšiu transportu, atitinkamas pareigas ir atsakomybę. Nacionalinėse teisinėse sistemose paprastai taip pat nėra nuostatų, taikomų daugiarūšiam transportui. Be to, kelionių daugiarūšiu transportu draudimo pasiūla vis dar nedidelė. Todėl keleivių teisės keliaujant daugiarūšiu transportu priklauso nuo konkrečios vežimo sutarties (-čių) sąlygų.

Todėl keleiviams trūksta informacijos apie tai, kokios yra jų teisės prieš pradėdant keliauti daugiarūšiu transportu ir kelionės metu, o tais atvejais, kai jiems reikia pakeisti vieną transporto rūšį į kitą, tikroju laiku nepateikiama informacija apie galimus transporto sutrikimus ir išpėjimai apie saugumą. Jiems taip pat gali būti taikomos skirtingos kelionių daugiarūšiu transportu sutarčių sąlygos ir tarifai, atsižvelgiant į jų pilietybę arba vežėjo ar tarpininko įsisteigimo vietą. Be to, šie keleiviai negauna pagalbos (pvz., pinigų gražinimo, nukreipimo kitu maršrutu, apgyvendinimo, maitinimo ir gaiviųjų gėrimų) kelionės metu, jei kelionė sutrinka keičiant transporto rūšį. Keleiviai nežino, kada gali skųstis vežėjams ir kitiems galimiems susijusiems subjektams (pvz., terminalų operatoriams, bilietų pardavėjams) dėl informacijos ar pagalbos trūkumo, ir jiems taip pat neaišku, į kurią nacionalinę instituciją tokiais atvejais turėtų kreiptis. Dėl to, kad nėra specialiai paskirtos institucijos, taip pat kyla neaiškumų vykdant informacijos ir pagalbos teikimo keleiviams, keliaujantiems daugiarūšiu transportu, užtikrinimą. Informacijos ir pagalbos keleiviams, kai jie keičia transporto rūšį, trūkumo pasekmės – piliečiai nespėja į kitą kelionės etapą ir praranda lėšas bei dėl šališkų priežasčių ima rinktis mažiau darnius ir (arba) klimatai ir aplinką tausojančius sprendimus.

Tai, kad nėra kelionėms daugiarūšiu transportu taikomų taisyklių, taip pat reiškia, kad, remiantis ES teise, asmenys su negalia ir riboto judumo asmenys neturi teisės gauti jokios konkrečios pagalbos, kai keičia transporto rūšį, be kita ko, daugiarūšio transporto jungiamuosiuose taškuose, pavyzdžiui, oro transporto ir geležinkelių mazguose. Jei tokios pagalbos negaus, jie negalės keliauti taip sklandžiai, kaip kiti keleiviai.

Todėl šiuo pasiūlymu siekiama užtikrinti, kad:

- keleiviai nebūtų diskriminuojami dėl vežimo sąlygų ir bilietų išdavimo;
- keleiviams būtų prieinama forma ir laiku teikiama būtinausia ir tiksli informacija;
- keleiviai galėtų pasinaudoti savo teisėmis sutrikimo atveju, visų pirma tais atvejais, kai nespėjama persėsti į kitos rūšies transportą;
- asmenys su negalia ir riboto judumo asmenys nebūtų diskriminuojami ir jiems būtų teikiama pagalba;
- būtų nustatyti paslaugų kokybės standartai ir užtikrinama jų stebėseną;
- būtų nagrinėjami skundai;
- būtų taikomos bendros vykdymo užtikrinimo taisyklės.

Ši iniciatyva įtraukta į 2023 m. Komisijos darbo programos II priedo (REFIT iniciatyvos) dalį „Žmonėms tarnaujanti ekonomika“.

p. 1); 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 55, 2011 2 28, p. 1).

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Sąjungos teisės aktais dėl keleivių teisių jau sugriežtinti oru, geležinkeliais, jūrų ir vidaus vandenių keliais, taip pat miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais keliaujančių keleivių apsaugos standartai. Visų pirma į šiuos reglamentus įtrauktos nuostatos dėl informacijos ir pagalbos teikimo keleiviams, taikomos kiekvienai iš šių transporto rūšių, kai jos vertinamos atskirai. Šiuo pasiūlymu siekiama papildyti šias galiojančias taisykles užtikrinant, kad keleiviams, kelionės metu keičiantiems transporto rūšį, būtų suteikta panašaus lygio apsauga.

Šis pasiūlymas dera su pasiūlymu, kuriuo dėl keleivių teisių užtikrinimo Sąjungoje³ iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 261/2004, (EB) Nr. 1107/2006, (ES) Nr. 1177/2010, (ES) Nr. 181/2011 ir (ES) 2021/782. Šiame reglamente nustatytos geresnio Sąjungos taisyklių dėl keleivių teisių taikymo ir užtikrinimo taisyklės yra visiškai suderintos su tuo reglamentu.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šis pasiūlymas dera su Komisijos deleguotuoju reglamentu (ES) 2017/1926 dėl informacijos apie keliavimą daugiarūšiu transportu paslaugų⁴. Šiuo reglamentu reikalaujama, kad duomenų turėtojai (pvz., transporto institucijos, transporto operatoriai ir infrastruktūros valdytojai) per valstybių narių įsteigtus nacionalinius prieigos punktus duomenų naudotojams suteiktų prieigą prie transporto tinklų duomenų (įskaitant duomenis apie transporto paslaugas, pavyzdžiui, tvarkaraščius ir darbo valandas), kai duomenys yra prieinami skaitmeniniu kompiuterio skaitomu formatu. Jis taip pat dera su pasiūlymu dėl Komisijos deleguotojo reglamento (ES) 2017/1926 peržiūros⁵. Šia peržiūra šis reikalavimas išplečiamas palaipsniui nuo 2025 m. gruodžio mėn. iki 2028 m. gruodžio mėn. įtraukiant įvairių rūšių dinaminis duomenis, pavyzdžiui, tikroju laiku atnaujinamus atvykimo ir išvykimo laiką. Tai labai svarbu šiam pasiūlymui, kalbant apie informacijos apie transporto sutrikimus teikimą keleiviams, keičiantiems transporto rūšį, tikroju laiku. Tai bus taip pat remiama siūlomu Intelektinių transporto sistemų direktyvos pakeitimu⁶. Šiuo pakeitimu turėtų būti užtikrinta, kad intelektinių transporto sistemų prietaikos kelių transporto srityje sudarytų sąlygas sklandžiai kelių transporto ir kitų rūšių transporto, pavyzdžiui, geležinkelio ar aktyvaus judumo, integracijai, taip palengvinant perėjimą prie šių transporto rūšių, kai tik įmanoma, siekiant padidinti veiksmingumą ir prieinamumą.

Šis pasiūlymas taip pat dera su komunikatu dėl bendros Europos judumo duomenų erdvės, kuriame išdėstyti siūlomi tolesni veiksmai siekiant sukurti bendrą Europos judumo duomenų erdvę, įskaitant jos tikslus, pagrindinius bruožus, rėmimo priemones ir tarpinius tikslus. Jos tikslas – sudaryti palankesnes sąlygas susipažinti su esamų ir būsimų transporto ir judumo duomenų šaltinių duomenimis, juos telkti ir jais dalytis⁷. Kalbant apie įmonių tarpusavio

³ COM(2023) 753 *final*, 2023 11 29.

⁴ 2017 m. gegužės 31 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2017/1926, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos dėl informacijos apie keliavimą daugiarūšiu transportu paslaugų teikimo (OL L 272, 2017 10 21, p. 1).

⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12912-Keliones-daugarusiu-transportu-Europos-Sajungoje-Naujos-informaciniu-paslaugu-specifikacijos_lt.

⁶ Pasiūlymas dėl direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos, COM(2021) 813 *final*, 2021/0419 (COD) (2023 m. birželio mėn. EP ir Taryba pasiekė susitarimą dėl preliminarų teksto).

⁷ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl bendros Europos judumo duomenų erdvės kūrimo, COM(2023) 751 *final*, 2023 11 29.

keitimąsi tikralaike informacija, šis pasiūlymas taip pat svarbus atsižvelgiant į pasiūlymą dėl Duomenų akto, kuriame nagrinėjami svarbūs dalijimosi duomenimis aspektai, pavyzdžiui, kompensacija, ginčų sprendimas ar techninės apsaugos priemonės⁸. Pasiūlymas dėl Europos skaitmeninės tapatybės sistemos nustatymo taip pat galėtų atlikti svarbų vaidmenį tuo atveju, kai juo įvedamos europinės skaitmeninės tapatybės dėklės⁹. Atsižvelgdamos į europinių skaitmeninės tapatybės dėklių naudą saugumo, patogumo ir prieinamumo požiūriu, valstybės narės turėtų skatinti jas naudoti kaip atpažinties ir tapatumo nustatymo priemonę daugiarūšio transporto scenarijuose, taip visų pirma padėdamos pažeidžiamiems asmenims ar asmenims su negalia.

Be to, reikėtų paaiškinti, kad kelionės paslaugų paketų taisyklės pagal Direktyvą (ES) 2015/2302¹⁰ ir pasiūlymą ją peržiūrėti¹¹ taip pat dera su šiuo pasiūlymu. Nors abiem jais sprendžiami keliavimo srities klausimai, jie susiję su dviem atskiromis rinkomis. Šis pasiūlymas, atitinkantis galiojančius teisės aktus dėl keleivių teisių ir pasiūlymą juos iš dalies pakeisti¹², susijęs tik su keleivių vežimo paslaugomis (pvz., derinamomis keliavimo geležinkeliu ir autobusu paslaugomis), o kelionės paslaugų paketų taisyklės taikomos įvairiems organizatoriaus siūlomų kelionės paslaugų deriniams (pvz., paketui, į kurį įeina skrydis ir apgyvendinimas viešbutyje). Šiame pasiūlyme taip pat paaiškinama, kad tais atvejais, kai teisė susigrąžinti pinigus atsiranda pagal Direktyvą (ES) 2015/2302, ji turėtų būti taikoma vietoj šio reglamento, kiek tai susiję su bendrąja daugiarūšio vežimo sutartimi. Be to, jame nurodyta, kad ši direktyva turėtų būti taikoma tais atvejais, kai organizatorius, siūlydamas kelionę daugiarūšiu transportu, sujungia transporto paslaugas į kelionės paslaugų paketą.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnio 1 dalis yra teisinis pagrindas priimti su bendra transporto politika susijusius ES teisės aktus. Be to, pagal SESV 100 straipsnio 2 dalį Sąjungos teisės aktų leidėjas gali priimti atitinkamas jūrų ir oro transporto nuostatas. Pasiūlymas pagrįstas SESV 91 straipsnio 1 dalimi ir 100 straipsnio 2 dalimi.

⁸ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl suderintų sąžiningos prieigos prie duomenų ir jų naudojimo taisyklių (Duomenų aktas), COM(2023) 68 *final*, 2022 2 23.

⁹ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl Europos skaitmeninės tapatybės sistemos nustatymo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 910/2014, COM(2021) 281 *final*, 2021 6 3.

¹⁰ 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1).

¹¹ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2015/2302, siekiant padidinti keliautojų apsaugos veiksmingumą ir supaprastinti bei paaiškinti tam tikrus direktyvos aspektus, COM(2023) 905 *final*, 2023 11 29.

¹² Pasiūlymas, kuriuo dėl keleivių teisių užtikrinimo Sąjungoje iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 261/2004, (EB) Nr. 1107/2006, (ES) Nr. 1177/2010, (ES) Nr. 181/2011 ir (ES) 2021/782, COM(2023) 753 *final*, 2023 11 29.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Keleivių teisės jiems keliaujant oru, geležinkeliais, miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais, jūrų ir vidaus vandenų keliais jau įtvirtintos ES teisėje¹³, tačiau miesto ir (arba) artimojo susisiekimo keleivinis transportas daugiausia paliekamas valstybių narių jurisdikcijoje. Šiuo pasiūlymu siekiama spręsti keleivių, kurie keliaudami derina šias transporto rūšis, teisių trūkumo problemą. Nesuderinus taisyklių, kuriomis užtikrinama keleivių apsauga tokių kelionių metu, vežėjai, tarpininkai ir daugiarūšio transporto mazgų valdytojai turėtų veikti remdamiesi skirtingomis tvarkomis. Keleiviams būtų taikomos įvairios taisyklės ir jiems būtų sunku žinoti savo teises ir reikalauti, kad į jas būtų atsižvelgiama. Be to, vežimo sutarčių, susijusių su kelionėmis daugiarūšiu transportu tarp valstybių narių, atveju gali būti taikomos kelios tvarkos. Dėl šių priežasčių nacionalinėmis taisyklėmis, net darant prielaidą, kad jomis keleiviams suteikiama aukšto lygio apsauga, nebūtų pasiekti esminiai Sąjungos tikslai ir net būtų trukdoma jų siekti. Apibendrinant pažymėtina, kad šia iniciatyva siekiama pašalinti ES teisės aktų spragą, kurią šalinant nacionaliniu lygmeniu kiltų iškreipimų rizika arba atsirastų galimas neigiamas šalutinis poveikis.

- **Proporcingumo principas**

Kaip nurodyta prie šio pasiūlymo pridedomo poveikio vertinimo 7 skyriuje, nė viena iš politikos galimybių neviršija to, kas būtina bendriems politikos tikslams pasiekti.

- **Priemonės pasirinkimas**

Poveikio vertinimas parodė, kad norint pasiekti iniciatyvos tikslą, t. y. užtikrinti tinkamą keleivių apsaugos lygį jiems keliaujant daugiarūšiu transportu, būtina imtis reguliavimo priemonių. Šiuo pasiūlymu nustatytos taisyklės turėtų būti vienodai ir veiksmingai taikomos visoje Europos Sąjungoje. Tiesiogiai taikomas reglamentas yra tinkamiausia priemonė siekiant užtikrinti nuoseklų numatytų priemonių įgyvendinimą visose ES valstybėse narėse, kartu mažinant bendrosios rinkos iškreipimo riziką, kuri gali kilti dėl to, kad ES valstybės narės skirtingai perkelia reikalavimus į nacionalinę teisę. ES kaip teisinę priemonę jau pasirinko reglamentą, kad apsaugotų keleivių, atitinkamai keliaujančių oru, geležinkeliais, miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais, jūrų ir vidaus vandenų keliais, teises.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Kadangi šiuo metu nėra taikomas joks teisės aktas, *ex post* vertinimas ar tinkamumo patikrinimas nebuvo atlikti.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Atliekant poveikio vertinimą, informacija iš suinteresuotųjų šalių buvo renkama įvairiomis priemonėmis, įskaitant atviras viešas konsultacijas ir tikslines išorės rangovo rengtas konsultacijas, kuriose naudotasi tokiais metodais kaip internete pateikti klausimynai, pokalbiai ir praktiniai seminarai. Siekta gauti tiek kokybinės informacijos (nuomones, požiūrių, pasiūlymus), tiek kiekybinės informacijos (duomenis, statistiką).

¹³ Žr. 2 išnašą.

Suinteresuotosios šalys, tai sektoriaus atstovai, keleiviams / vartotojams, asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims atstovaujanti grupės ir valdžios įstaigos, t. y. visi, kam ši politika daro poveikį, kas ją taiko ir kas turi asmeninių su ja susijusių interesų¹⁴.

Probleminiai aspektai

„Šiuo metu turimomis teisėmis keleiviai nėra apsaugoti tuo atveju, kai keičia vieną transporto rūšį į kitą“ – 89 iš 145 tikslinio klausimyno respondentų yra tvirtai įsitikinę arba iš dalies sutinka, kad problema yra svarbi, o 26 respondentai visiškai arba iš dalies dėl to nesutinka. Pastarieji respondentai daugiausia yra vežėjai (visų transporto rūšių) ir jų daugiašalės organizacijos, kurie per pokalbius ir specialų praktinį seminarą teigė, kad reguliuoti sektorių dar yra per anksti, nes teisinė sistema gali sutrikdyti nepakankamai išvystytą, bet besiformuojančią pramonę. Vykdam atviras viešas konsultacijas 70 proc. respondentų (117 iš 166 respondentų) iš dalies arba visiškai sutiko, kad problema yra svarbi. Atsakydama į kvietimą teikti informaciją, viena keleiviams atstovaujanti organizacija teigė, kad keleiviams visada turi būti užtikrinama, kad jie atvyks į paskirties vietą, net ir didelio vėlavimo atveju ir nepriklausomai nuo keliavimo būdo (-ų).

„Asmenims su negalia arba riboto judumo asmenims nesuteikiama pagalba jiems keičiant vieną transporto rūšį į kitą“ – 50 proc. respondentų (69 iš 138 respondentų) sutinka, kad tai svarbi problema, 16 proc. respondentų (22 iš 138 respondentų) visiškai arba iš dalies nesutinka, kad tai svarbi problema, 14 proc. respondentų (19 iš 138 respondentų) šiuo klausimu laikosi neutralios pozicijos ir 20 proc. respondentų (28 iš 138 respondentų) nuomonės nepateikė. Vykdam atviras viešas konsultacijas 57 proc. respondentų (95 iš 167 respondentų) nurodė manantys, kad tai svarbi problema.

Politikos tikslai

71 proc. tikslinio klausimyno respondentų (101 iš 143 respondentų) pritaria tikslui pasiūlyti tinkamą taisyklių sistemą, skirtą keleivių, per keliones susiduriančių su sutrikimais, kai keičia vieną transporto rūšį į kitą, apsaugai, o 11 proc. respondentų (16 iš 143 respondentų) šiam tikslui nepritaria. Vykdam atviras viešas konsultacijas 63 proc. respondentų (104 iš 165 respondentų) nurodė manantys, kad tikslas yra labai aktualus arba aktualus, o 16 proc. respondentų (26 iš 165 respondentų) nurodė manantys, kad jis yra neaktualus arba mažai aktualus.

Politikos priemonės

Dauguma į tikslinį klausimą atsakiusių vartotojų organizacijų pritarė teisėkūros priemonei, kuria siekiama **užtikrinti, kad vežėjai ir bilietų pardavėjai teiktų papildomos informacijos daugiarūšiu transportu keliaujantiems keleiviams**. Oro transporto bendrovės ir joms atstovaujanti organizacijos nurodė, kad jos negali būti teisiškai įpareigosotos teikti informaciją, kurios jos dažnai neturi (apie keičiamos transporto rūšies išvykimo laiką ir galimybes tęsti kelionę naudojant kitą transporto rūšį), ir nurodė, kad informacijos apie kelionės sutrikimus teikimas tikroju laiku yra neįmanomas, jei keleiviai kelionės bilietus įsigyja iš bilietų pardavėjo. Daugiašalės organizacijos paaiškino, kad dėl šios priemonės padidėtų veiklos išlaidos – daugiausia dėl būtino IT sistemų, susijusių su bilietų pirkimu, atnaujinimo ir dėl papildomų išteklių, kurių reikia siekiant surinkti aktualią informaciją. Bilietų pardavėjai informacijos teikimui tikroju laiku pritarė dar rečiau ir teigė, kad toks

¹⁴ Daugiau informacijos apie konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis galima rasti poveikio vertinimo (SWD(2023) 386) 2 priede pateiktoje apibendrinamojoje ataskaitoje.

sprendimas būtų įmanomas tik tuo atveju, jei vežėjai būtų įpareigoti dalytis informacija su tarpininkais.

Kalbant apie **keleivių teisės susidūrus su kelionės sutrikimais susigražinti pinigų arba būti nukreiptiems kitu maršrutu nustatymą**, dauguma į tikslinę apklausą atsakiusių keleivių organizacijų teigė, kad teisėkūros priemonės poveikis būtų labai svarbus arba svarbus, o nedidelė vežėjų, veikiančių geležinkelių, vandens transporto, miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų srityje, dauguma mano, kad teisėkūros priemonės poveikis būtų vidutiniškai arba mažai svarbus. Beveik visi tikslinėje apklausoje dalyvavę tarpininkai pritarė tam, kad siūloma priemonė būtų labai naudinga, jei ji būtų įgyvendinta kaip teisėkūros priemonė ir su sąlyga, kad būtų sudaryti įmonių tarpusavio susitarimai, nustatant atitinkamus įsipareigojimus. Kalbant apie **riboto judumo asmenims skirtą bendro informacijos centro įkūrimą daugiarūšio keleivinio transporto mazguose**, per specialų praktinį seminarą vienas iš riboto judumo asmenų atstovų pabrėžė, kad, atsižvelgiant į tai, kad riboto judumo asmenims reikia įvairios pagalbos, apibrėžiant bendro informacijos centro vaidmenį ir aprėptį reikėtų apsvarstyti daug aspektų, ir išreiškė susirūpinimą tuo atveju, jei priemonė būtų privalomos teisinės galios neturintys teisės aktai. Viena iš apklaustų riboto judumo asmenų organizacijų pažymėjo, kad bendras informacijos centras labai padėtų riboto judumo asmenims gauti pagalbos ir atitinkamos informacijos. 10 iš 17 oro transporto bendrovių teigė, kad priemonės poveikis būtų (labai) svarbus. Praktinio seminaro metu oro transporto bendrovės ir daugiašalė organizacija nurodė pritariančios priemonei, kartu pabrėždamos, kad svarbu sukurti aiškius komunikacijos kanalus ir apibrėžti numatomų teikti paslaugų apimtį. Viena iš apklaustų oro transporto bendrovių organizacijų teigė, kad bendrą informacijos centrą turėtų užtikrinti terminalo operatorius, kaip ir oro transporto atveju. 6 iš 11 į tikslinės apklausos klausimus atsakiusių infrastruktūros ir terminalų valdytojų mano, kad priemonės poveikis būtų (labai) svarbus siekiant politikos tikslo.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Tyrimas

Komisija atliko su keleivių, keliaujančių daugiarūšiu transportu, teisėmis susijusį tyrimą ir jis buvo paskelbtas 2019 m.¹⁵ Į šio tyrimo rezultatus visų pirma atsižvelgta nustatant teisinės spragas ir daugiarūšiu transportu keliaujančių keleivių rinkos dydį. Tyrime pažymima, kad penkiuose galiojančiuose reglamentuose dėl keleivių teisių numatytas į konkrečią transporto rūšį orientuotas požiūris gali lemti teisinės spragas ir apskritai nepakankamą aprėptį, kalbant apie keleivių, keliaujančių daugiarūšiu transportu, teises. Galimybės gauti duomenų taip pat riboja analizės apimtį ir išsamumą.

Poveikio vertinimas

Poveikio vertinimas pagrįstas Komisijos atliktais tyrimais ir analizėmis. Komisija taip pat kreipėsi į nepriklausomą išorės konsultantą, kad jis padėtų atlikti su konkrečiomis užduotimis susijusį poveikio vertinimą, t. y. su sąnaudų ir naudos vertinimu, taip pat su atviromis viešomis konsultacijomis ir tikslinėmis konsultacijomis (vykdomomis organizuojant pokalbius ir praktinius seminarus) susijusį poveikio vertinimą. Šis pagrindžiamasis išorės tyrimas bus paskelbtas kartu su šiuo pasiūlymu.

¹⁵ <https://op.europa.eu/lt/publication-detail/-/publication/f176da6f-d9ca-11e9-9c4e-01aa75ed71a1>.

- **Poveikio vertinimas**

2023 m. birželio 7 d. poveikio vertinimas pateiktas Reglamentavimo patikros valdybai. 2023 m. liepos 7 d. Reglamentavimo patikros valdyba dėl jo pateikė teigiamą nuomonę su išlygomis. Visų pirma ji ataskaitoje nustatė keletą trūkumų, susijusių su problemos masto ir jos padarinių rimtumo aprašymu, galimybių naudos aprašymu ir tinkamiausios galimybės proporcingumo vertinimu, taip pat administracinių ir koregavimo išlaidų metmenimis atliekant vertinimą, grindžiamą principu „kiek plus, tiek minus“¹⁶. Visi šie trūkumai buvo pašalinti kartu su šiuo pasiūlymu pateikiamoje galutinėje poveikio vertinimo ataskaitoje, visų pirma geriau aprašant keliavimo daugiarūšiu transportu rinkos dydį ir dabartinį rinkos nepajėgumą mažinti šią problemą, problemos, t. y. informacijos ir pagalbos trūkumo keliaujant daugiarūšiu transportu, pasekmių rimtumą, naudą, susijusią su vartotojų, vežėjų, tarpininkų ir nacionalinių valdžios institucijų išlaidų sutaupymu, pateikiant geresnį galimybių palyginimą, be kita ko, atsižvelgiant į jų proporcingumą, ir vienkartinės išlaidas, susijusias su informacijos teikimo tikruoju laiku įgyvendinimu ir ryšių sistemų integravimu į keliavimą daugiarūšiu transportu, klasifikuojant kaip prisitaikymo išlaidas, o ne administracines išlaidas.

Politikos priemonės, įtrauktos į tris politikos galimybes, kuriomis sprendžiama šio poveikio vertinimo 2 problema („Nepakankama daugiarūšiu transportu keliaujančių keleivių apsauga“), yra diferencijuojamos pagal pirmiau nurodytas tris bilietų kategorijas (A, B ir C). Toliau pateiktoje lentelėje apžvelgiamos įvairios politikos galimybės (PG), atsižvelgiant į šias skirtingas bilietų kategorijas.

¹⁶ SWD(2023)386, 1 priedas.

	A kategorija (viena sutartis)	B kategorija (atskiri bilietai, kuriuos bilietų pardavėjas parduoda kartu)	C kategorija (bilietai, kuriuos pirkti atskirai renkasi patys keleiviai)
PG 2.1	Galima gauti informacijos prieš perkant (politikos priemonė B.1) Užtikrinamos pagrindinės keleivių teisės (politikos priemonė B.3a) Pramonė ir nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos nagrinėja skundus (politikos priemonės B.7 ir B.8)	Galima gauti informacijos prieš perkant (politikos priemonė B.1) Pramonė ir nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos nagrinėja skundus (politikos priemonės B.7 ir B.8)	Galima gauti informacijos prieš perkant (politikos priemonė B.1) Pramonė ir nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos nagrinėja skundus (politikos priemonės B.7 ir B.8)
PG 2.2	Galima gauti informacijos prieš perkant (politikos priemonė B.1) Teikiama tikralaikė informacija (politikos priemonė B.2) Užtikrinamos pagrindinės keleivių teisės (politikos priemonė B.3a) Bendras informacijos centras (B.5 ir B.6 politikos priemonės) Pramonė ir nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos nagrinėja skundus (politikos priemonės B.7 ir B.8)	Galima gauti informacijos prieš perkant (politikos priemonė B.1) Teikiama tikralaikė informacija (politikos priemonė B.2) Suteikiama informacija apie tai, kad bilietai yra atskiri (politikos priemonė B.4a) Bendras informacijos centras (B.5 ir B.6 politikos priemonės) Pramonė ir nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos nagrinėja skundus (politikos priemonės B.7 ir B.8)	Galima gauti informacijos prieš perkant (politikos priemonė B.1) Bendras informacijos centras (B.5 ir B.6 politikos priemonės) Pramonė ir nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos nagrinėja skundus (politikos priemonės B.7 ir B.8)
PG 2.3	Galima gauti informacijos prieš perkant (politikos priemonė B.1) Teikiama tikralaikė informacija (politikos priemonė B.2) Keleiviams suteikiama daugiau teisių (politikos priemonė B.3b) Bendras informacijos centras (B.5 ir B.6 politikos priemonės) Pramonė ir nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos nagrinėja skundus (politikos priemonės B.7 ir B.8)	Galima gauti informacijos prieš perkant (politikos priemonė B.1) Teikiama tikralaikė informacija (politikos priemonė B.2) Suteikiama informacija apie tai, kad bilietai yra atskiri (politikos priemonė B.4b) Bendras informacijos centras (B.5 ir B.6 politikos priemonės) Pramonė ir nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos nagrinėja skundus (politikos priemonės B.7 ir B.8)	Galima gauti informacijos prieš perkant (politikos priemonė B.1) Bendras informacijos centras (B.5 ir B.6 politikos priemonės) Pramonė ir nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos nagrinėja skundus (politikos priemonės B.7 ir B.8)

Atlikus poveikio vertinimą padaryta išvada, kad tinkamiausia yra 2.2 politikos galimybė. Atlikus poveikio vertinimą nustatyta, kad tai veiksmingiausia ir efektyviausia politikos galimybė, nes ja užtikrinama tinkama pusiausvyra tarp, viena vertus, intervencijos veiksmingumo siekiant tikslo didinti keleivių (įskaitant riboto judumo asmenis) apsaugą jiems keliaujant daugiarūšiu transportu ir, kita vertus, pramonės sąnaudų efektyvumo, atsižvelgiant į tai, kad ši rinka šiuo metu vystosi. Nustatyta, kad 2.2 politikos galimybė taip pat yra proporcingiausia priemonė bei nuosekliausia priemonė užtikrinant suderinamumą vidaus ir išorės lygmenimis.

Darnaus vystymosi tikslai

Iniciatyva padedama siekti **darnaus vystymosi tikslų** (DVT): 10-ojo DVT – mažinti nelygybę šalyse ir tarp jų (susiję su asmenimis su negalia ir riboto judumo keleiviais), 13-ojo DVT – imtis klimato srities veiksmų (keleiviams suteikus daugiau teisių, žmonės gali būti

paskatinti dažniau pakeisti asmeninius automobilius viešuoju transportu) ir 16-ojo DVT – užtikrinti visuotinę teisę kreiptis į teismą ir kurti veiksmingas, atskaitingas ir įtraukias institucijas (keleiviams suteikiama daugiau ir prieinamų teisės kreiptis dėl žalos atlyginimo priemonių, o administruojančioms įstaigoms – geresnių vykdymo užtikrinimo priemonių).

Suderinamumo su klimato srities tikslais patikrinimas

Pasiūlymas dera su Europos klimato teisės akte nustatytu poveikio klimatui neutralumo tikslu ir Sąjungos 2030 ir 2050 m. tikslais bei padeda siekti pirmiau minėto 13-ojo DVT – imtis klimato srities veiksmų.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Ši iniciatyva įtraukta į 2023 m. Komisijos darbo programos II priedo (REFIT iniciatyvos) dalį „Žmonėms tarnaujanti ekonomika“. Ji turi svarbų programos REFIT aspektą, susijusį su taisyklių, taikomų daugiarūšiu transportu keliaujantiems keleiviams, supaprastinimu.

Visų pirma didelis supaprastinimo potencialas susijęs su išsamesne informacija apie bilietų, su kuriais keleiviai keliauja daugiarūšiu transportu, rūšį. Šiuo metu jiems būtų sunku gauti tokios informacijos arba jie jos išvis negalėtų gauti. Daugiarūšiu transportu keliaujantys keleiviai taip pat galėtų naudotis geresnėmis teisės kreiptis dėl žalos atlyginimo priemonėmis, užtikrinamomis skundų nagrinėjimo procedūromis tiek pramonės, tiek nacionalinių valdžios institucijų lygmeniu, kad jiems būtų lengviau ginti savo teises. Taip pat suteikiant daugiau teisių tuo atveju, kai praleidžiamas persėdimas į kitos rūšies transporto priemonę (pinigų gražinimas arba nukreipimas kitu maršrutu), keleiviai galėtų sutaupyti lėšų. Kalbant visų pirma apie riboto judumo asmenis, taip pat esama didelio potencialo efektyvumo srityje, nes keliaudami pagal bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį jie ne tik turėtų teisę į nemokamą pagalbą, bet, keisdami transporto rūšį, galėtų gauti koordinuotą pagalbą daugiarūšio transporto mazguose (bendri informacijos centrai), kuriuose šiuo metu vežėjams ir terminalų operatoriams jie turėtų pateikti kelis prašymus suteikti pagalbą.

Pasiūlymas neišvengiamai reikštų reguliavimo našta, atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu nėra taisyklių, kuriomis būtų apsaugomi keleiviai, keliaujantys daugiarūšiu transportu. Tačiau šiomis aplinkybėmis yra svarbus lengvinantis veiksnys, ypač transporto operatorių atveju, nes jie jau taiko daugumą priemonių kelionių vienos rūšies transportu aplinkybėmis (pvz., gražina už bilietą sumokėtą sumą arba nukreipia keleivius kitu maršrutu, pasirūpina susijusiais poreikiais, suteikia pagalbą riboto judumo asmenims); iki šiol nebuvo atsižvelgiama tik į kelionės dalį, kurios metu keleivis keičia vieną transporto rūšį į kitą. Be to, vežėjams ir tarpininkams, kurie laikomi MVĮ, nebūtų taikomos siūlomos taisyklės dėl informacijos teikimo tikruoju laiku (pasiūlymo 5 ir 6 straipsniai).

Tikimasi, kad poveikis ES konkurencingumui ar tarptautinei prekybai bus iš esmės neutralus.

Pasiūlyme atsižvelgiama į skaitmeninę aplinką, visų pirma susijusią su tikrąja informacijos apie, pvz., transporto sutrikimus ir vėlavimus (jā taip pat būtų geriausia teikti skaitmeninėmis ryšių priemonėmis) teikimu ir siūlomų skundų nagrinėjimo taisyklėmis, pagal kurias tiek įmonės, tiek nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos turi užtikrinti, kad keleiviai galėtų teikti skundus tiek ne internetu, tiek internetu. Pasiūlyme taip pat atsižvelgiama į didėjančią internetu veikiančių kelionių agentūrų, kurios norėtų siūlyti transporto paslaugų derinį galimiems keleiviams, skaičių. Į tai atsižvelgiama ne tik nustatant dalijimosi kelionių informacija taisyklės, bet ir tarpininkų, parduodančių įvairių transporto paslaugų bilietą, atsakomybę.

- **Pagrindinės teisės**

Pagrindinių teisių chartijos 38 straipsnyje reikalaujama, kad Sąjungos politika būtų užtikrinamas aukštas vartotojų apsaugos lygis. Chartijos 26 straipsnyje raginama integruoti asmenis su negalia ir reikalaujama, kad valstybės narės imtųsi priemonių, užtikrinančių jų

nepriklausomumą, socialinį bei profesinį integravimą ir dalyvavimą bendruomenės gyvenime. ES daugiarašiu transportu keliaujantiems keleiviams suteikus daugiau teisių bus dar labiau padidintas apskritai aukštas vartotojų apsaugos lygis.

Įpareigojimu dalytis keleivių asmens duomenimis daromas poveikis Chartijos 8 straipsnyje nustatyta teisei į asmens duomenų apsaugą. Šis įpareigojimas yra būtinas ir proporcingas, atsižvelgiant į tikslą užtikrinti veiksmingą vartotojų apsaugą pagal Chartijos 38 straipsnį. Be to, siekiant dar labiau sumažinti poveikį duomenų apsaugai, įgyvendinamos duomenų apsaugos priemonės, t. y. tikslo apribojimas ir aiškus saugojimo laikotarpis. Kitomis pasiūlymo nuostatomis dėl keleivių duomenų naudojimo prisidedama prie teisės į asmens duomenų apsaugą pagal Chartijos 8 straipsnį paisymo aiškiai nustatant, kurie asmens duomenys gali būti naudojami konkrečioms tikslams (siekiant informuoti, grąžinti už bilietus sumokėtą sumą ir nukreipti kitu maršrutu, taip pat saugos ir saugumo sumetimais) ir kokiomis sąlygomis.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio ES biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Komisija stebės šios iniciatyvos įgyvendinimą ir veiksmingumą remdamasi poveikio vertinimo 9 skyriuje nurodytais pažangos rodikliais. Praėjus penkeriems metams nuo šio pasiūlyto teisės akto įsigaliojimo, Komisija vertins, ar jo tikslai pasiekti.

Komunikate „Ilgalaikis ES konkurencingumas. Perspektyvos po 2030 m.“¹⁷ Komisija įsipareigojo racionalizuoti ir supaprastinti ataskaitų teikimo reikalavimus nepakenkiant susijusiems politikos tikslams. Šis pasiūlymas atitinka tuos tikslus. Nors vežėjams, siūlantiesiems bendrąją daugiarašio vežimo sutartį, nustatomas naujas įpareigojimas kas dvejus metus skelbti savo paslaugų kokybės standartų įgyvendinimo ataskaitą, pateikiant pagrindinius veiklos rezultatus, susijusių su keleivių teisėmis (pvz., dėl praleisto persėdimo, skundų nagrinėjimo, bendradarbiavimo su asmenų su negalia atstovais), rodiklius, šios ataskaitos yra tikrai būtinos, kad būtų galima stebėti, kaip paisoma keleivių teisių, ir užtikrinti jų paisymą. Per konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis vežėjai nurodė, kad jie jau renka atitinkamus duomenis, o ataskaitų teikimo dažnumas (tik kas dvejus metus) pasirinktas taip, kad šių priemonių įgyvendinimo išlaidos būtų nedidelės. Šios ataskaitos bus ne tik vertingas informacijos šaltinis nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms, turinčioms ribotus išteklius stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo užduotims vykdyti, bet ir suteiks keleiviams galimybę priimti informacija pagrįstus sprendimus renkantis vežėją atsižvelgiant į jo veiklos rezultatų kokybę ir taip pat galėtų paskatinti veiklos rezultatų kokybę grindžiamą vežėjų konkurenciją. Be to, įpareigojimas nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms kas dvejus metus teikti ataskaitas apie veiksmus, kurių imtasi siekiant užtikrinti reglamento taikymą, ir atitinkami statistiniai duomenys, susiję, pvz., su skundais, sudarytų sąlygas Komisijai patikrinti, kaip įgyvendinamas šis reglamentas.

¹⁷ COM(2023) 168 final.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Reglamento struktūra grindžiama galiojančiais reglamentais dėl keleivių teisių, visų pirma naujaisiu Reglamentu (ES) 2021/782 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų. Jį sudarys toliau nurodyti pagrindiniai skyriai.

I skyrius. Bendrosios nuostatos

I skyriuje pateikiamos bendrosios reglamento nuostatos, kuriose nurodomas reglamento dalykas ir tikslai, taikymo sritis ir apibrėžtys. Be to, pabrėžiama, kad pasiūlymu papildomi galiojantys Sąjungos teisės aktai dėl keleivių teisių.

II skyrius. Vežimo sutartys ir informacija

II skyriuje pateikiamos nuostatos dėl vežimo sutarčių ir vežėjų, tarpininkų ir daugiarūšio transporto mazgų valdytojų keleiviams teikiamos informacijos. Jame aprašoma informacija, kuri keleiviams turi būti pateikta iki kelionės ir jos metu (tikroju laiku), ir įvairių susijusių įmonių keitimosi informacija ir bendradarbiavimo šioje srityje sąlygos.

III skyrius. Atsakomybė praleisto persėdimo atveju

III skyriuje pateikiamos nuostatos dėl pagalbos bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį sudariusiems keleiviams (už bilietą sumokėtos sumos grąžinimas, nukreipimas kitu maršrutu, pasirinkimas susijusiais poreikiais) tuo atveju, kai praleidžiamas persėdimas į kitą ir kitos rūšies transporto priemonę. Be to, jame paaiškinamas už bilietą sumokėtos sumos grąžinimo procesas, kai tokia sutartis buvo sudaryta su tarpininku. Jame taip pat paaiškinama vežėjų ir tarpininkų, siūlančių jungtinius daugiarūšio transporto bilietus, atsakomybė. Galiausiai jame nustatoma bendra prašymų grąžinti pinigus ir skirti kompensaciją forma.

IV skyrius. Asmenys su negalia ir riboto judumo asmenys

IV skyriuje išdėstytos asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų apsaugos ir pagalbos jiems taisyklės kelionių daugiarūšiu transportu aplinkybėmis. Be to, kad jame išsamiai aprašoma bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį sudariusių riboto judumo asmenų teisė naudotis transporto paslaugomis ir pagalba, jame taip pat nustatoma, kad daugiarūšio keleivinio transporto mazguose turi būti įsteigtas bendras informacijos centras. Šie mazgai atitinka daugiarūšio keleivinio transporto mazgus, kurie iki 2030 m. turi būti sukurti kiekviename TEN-T tinklo miestų transporto mazge pagal pasiūlymą dėl Reglamento dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių¹⁸.

V skyrius. Paslaugų kokybė ir skundai

V skyriuje pateikiamos taisyklės dėl paslaugų kokybės ir vežėjų, tarpininkų ir daugiarūšio transporto mazgų valdytojų skundų nagrinėjimo procedūros.

VI skyrius. Informavimas ir vykdymo užtikrinimas

¹⁸ Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2021/1153 bei Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013, COM(2021) 812 *final*, 2021 12 14, 2021/0420(COD).

VI skyriuje pateikiamos nuostatos dėl keleivių informavimo apie jų teises ir dėl reglamento vykdymo užtikrinimo. Kalbant apie pastarąjį aspektą, į šį skyrių įtrauktos taisyklės dėl nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos paskyrimo, rizika grindžiamo požiūrio į stebėseną, kaip laikomasi keleivių teisių taisyklių, atitinkamų įmonių keitimosi informacija su nacionalinėmis vykdymo užtikrinimo įstaigomis ir valstybių narių bei Komisijos bendradarbiavimo.

VII skyrius. Baigiamosios nuostatos

VII skyriuje pateikiamos nuostatos dėl ataskaitų teikimo pareigų ir komiteto procedūros.

Priedai.

I priede pateikiamas miestų transporto mazgų, kuriuose reikia įsteigti ir eksploatuoti daugiarašio keleivinio transporto mazgus ir atitinkamus bendrus informacijos centrus, sąrašas.

II priede pateikiami būtinieji paslaugų kokybės standartai, kurių turi laikytis vežėjai, siūlantys bendrąją daugiarašio vežimo sutartį, ir daugiarašio transporto mazgų valdytojai.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**dėl daugiarūšių transportu keliaujančių keleivių teisių**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį ir 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

perdavus įstatymo galią turinčio teisės akto projektą nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- 1) Sąjungos teisės aktais dėl keleivių teisių³ gerokai pagerinta oru, jūrų ir vidaus vandenu keliais, miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais bei geležinkeliais keliaujančių keleivių teisių apsauga, kai jų kelionės planai sutrikdomi dėl ilgo vėlavimo ir atšaukimo;
- 2) tačiau įgyvendinant šiais reglamentais nustatytas ir saugomas teises išryškėjo trūkumų, susijusių su keleiviais, kurie keliauja arba ketina keliauti įvairių rūšių transportu, todėl neišnaudojamos visos keleivių teisėmis suteikiamos galimybės;

¹ OL C [...], [...], p. [...].

² OL C [...], [...], p. [...].

³ 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004 2 17, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>); 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006 7 26, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>); 2021 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/782 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (nauja redakcija) (OL L 172, 2021 5 17, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>); 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenu keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 334, 2010 12 17, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj>); 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 55, 2011 2 28, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>).

- 3) įgyvendinant bendrą transporto politiką svarbu apsaugoti keleivių, kurie keliaudami keičia transporto rūšis, teises, siekiant padėti plėtoti keliones daugiarūšiu transportu ir suteikti keleiviams daugiau galimybių rinktis keliavimo būdus;
- 4) todėl reglamentais (EB) Nr. 261/2004, (EB) Nr. 1107/2006, (ES) 2021/782, (ES) Nr. 1177/2010 ir (ES) Nr. 181/2011 nustatyti Sąjungos lygmens apsaugos standartai, taikomi keliaujant vienos rūšies transportu, turėtų būti išplėsti, kad apimtų keleivių, kurie keliaudami keičia transporto rūšis, teises ir būtų užtikrinama, kad įmonės, veikiančios kelionių daugiarūšiu transportu srityje, savo veikloje laikytųsi suderintų taisyklių;
- 5) turėtų būti numatyta keleivių, kurie keliauja daugiarūšiu transportu, teisinė apsauga tais atvejais, kai šiuo klausimu nėra konkrečių sektorinių Sąjungos teisės aktų;
- 6) šiame reglamente nustatytos keleivių, keliaujančių daugiarūšiu transportu, teisės turėtų papildyti apsaugą, kurią tie keleiviai jau turi pagal Sąjungos teisės aktus dėl keleivių teisių. Todėl šiuo reglamentu neturėtų būti daromas poveikis tuose teisės aktuose nustatytiems teisėms ir pareigoms;
- 7) šis reglamentas neturėtų būti taikomas bendrosioms daugiarūšio vežimo sutartims, kai jos yra kelionės paslaugų paketo dalis ir teisė susigrąžinti pinigus atsiranda pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2015/2302⁴. Atsižvelgiant į toje direktyvoje numatytą keleivių apsaugą, šis reglamentas taip pat neturėtų būti taikomas jungtiniams daugiarūšio transporto bilietams, kai organizatorius juos parduoda kartu su kelionės paslaugų paketu;
- 8) valstybės narės turėtų užtikrinti, kad vežėjui ar tarpininkui būtų draudžiama diskriminuoti keleivius dėl jų pilietybės ar įsisteigimo vietos Sąjungoje, kai vežėjai ar tarpininkai plačiąjai visuomenei siūlo kelionių daugiarūšiu transportu sutarties sąlygas ir tarifus. Nereikėtų drausti taikyti socialinius tarifus, jeigu tokios priemonės yra proporcingos ir taikomos nepriklausomai nuo atitinkamo keleivio pilietybės. Atsižvelgdamos į interneto platformų, kuriose parduodami keleivinio transporto bilietai, plėtrą, valstybės narės turėtų ypač pasirūpinti užtikrinti, kad prieigos prie elektroninių sąsajų arba bilietų pardavimo sąlygos būtų visiems vienodos, nepaisant keleivio pilietybės arba vežėjo ar tarpininko įsisteigimo vietos Sąjungoje. Be to, nepaisant to, kokiu būdu įsigyjamas tam tikros rūšies bilietas, keleiviui turėtų būti užtikrinama tokio pat lygio apsauga;
- 9) valstybės narės turėtų užtikrinti, kad vežėjai ir tarpininkai, siūlantys vežimo daugiarūšiu transportu sutartis, informuotų keleivį apie toje kelionėje naudojamo bilieto ar bilietų rūšį ir jo atitinkamas teises, visų pirma susijusias su praleistu persėdimu;
- 10) prieiga prie kelionių informacijos, įskaitant tikrąsias duomenis, palengvina keliavimą daugiarūšiu transportu ir suteikia keleiviams įvairesnių galimybių keliauti. Šiuo atžvilgiu Komisijos deleguotajame reglamente (ES) 2017/1926⁵ nustatyta, kad tokie kelionių ir eismo informacijos duomenys turi būti prieinami nacionaliniuose priegos

⁴ 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

⁵ 2017 m. gegužės 31 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2017/1926, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos dėl informacijos apie keliavimą daugiarūšiu transportu paslaugų teikimo (OL L 272, 2017 10 21, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

punktuose, siekiant užtikrinti, kad bilietų pardavėjai galėtų keleiviams suteikti informacijos iki kelionės ir jos metu. Siekiant išvengti nereikalingos naštos vežėjams, siūlantiems bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį, jie turėtų turėti galimybę šio reglamento nuostatų dėl kitiems vežėjams ir tarpininkams, parduodantiems jų paslaugas, teiktinos kelionių informacijos laikytis teikdami šiuos duomenis tokiems nacionaliniams priegios punktam;

- 11) vežėjai ir tarpininkai, kurie yra mažosios ir vidutinės įmonės (MVI), atitinkančios Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014⁶ I priede nustatytus kriterijus, dažnai turi ribotus išteklius, o tai gali riboti jų prieigą prie informacijos, ypač naujų technologijų sąlygomis. Todėl tokiems vežėjams ir tarpininkams neturėtų būti taikomi reikalavimai dėl informacijos teikimo tikroju laiku daugiarūšiu transportu keliaujantiems keleiviams;
- 12) bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį turintys keleiviai, praleidę persėdimą dėl ankstesnės transporto paslaugos pagal tą pačią sutartį vėlavimo arba atšaukimo, turėtų turėti galimybę susigrąžinti už bilietus sumokėtą sumą arba patenkinamomis sąlygomis būti nukreipti kitu maršrutu, o laukiant vėlesnio persėdimo jais turėtų būti tinkamai pasirūpinta;
- 13) kai bendroji daugiarūšio vežimo sutartis sudaroma su tarpininku, tarpininkas ir sutartį sudaręs vežėjas turėtų informuoti keleivį apie pinigų grąžinimo procesą. Visų pirma, sutartį sudaręs vežėjas turėtų viešai nurodyti, ar jis grąžinant pinigus jis bendradarbiauja su tarpininkais ir, jei taip, nurodyti, su kuriais tarpininkais jis bendradarbiauja;
- 14) taip pat labai svarbu, kad keleiviams, perkantiems bilietus iš tarpininkų, būtų suteikta teisinga informacija apie daugiarūšio transporto paslaugas. Kai tarpininkai atskirus skirtingų transporto paslaugų bilietus parduoda kartu kaip jungtinį daugiarūšio transporto bilietą, jie turėtų aiškiai informuoti keleivį, kad šie bilietai nesuteikia tokio paties lygio apsaugos kaip bendroji daugiarūšio vežimo sutartis ir kad vežėjas arba paslaugą teikiantys vežėjai tų bilietų neišdavė kaip bendrosios daugiarūšio vežimo sutarties. Jei tarpininkai nesilaiko šio reikalavimo, jie turėtų būti įpareigoti grąžinti pinigus ir sumokėti papildomą kompensaciją, lygią 75 proc. tos sumos;
- 15) atsižvelgiant į Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvenciją ir siekiant, kad asmenys su negalia ir riboto judumo asmenys turėtų galimybę keliauti daugiarūšiu transportu kaip kiti piliečiai, turėtų būti nustatytos nediskriminavimo ir pagalbos teikimo kelionės daugiarūšiu transportu metu taisyklės. Ypač daug dėmesio reikėtų skirti asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų informavimui apie transporto paslaugų prieinamumą, patekimo į transporto priemones sąlygas ir transporto priemonėse esančius patogumus, kai keičiama transporto rūšis. Kad informacija asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims būtų teikiama prieinama forma, ji turėtų būti teikiama laikantis taikytinų teisės aktų, pavyzdžiui, Direktyvos (ES) 2019/882⁷ I priede nustatytų prieinamumo reikalavimų. Atsižvelgdamos į europinių skaitmeninės tapatybės dėklių naudą saugumo, patogumo ir prieinamumo požiūriu, valstybės narės turėtų skatinti jas

⁶ 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius (OL L 187, 2014 6 26, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj>).

⁷ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų (OL L 151, 2019 6 7, p. 70), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj?locale=lt>.

naudoti kaip atpažinties ir tapatumo nustatymo priemonę daugiarūšio transporto scenarijuose, taip visų pirma padėdamos pažeidžiamiems asmenims ar asmenims su negalia;

- 16) vežėjai ir daugiarūšio transporto mazgų valdytojai turėtų aktyviai bendradarbiauti su asmenims su negalia atstovaujančiomis organizacijomis, kad būtų pagerinta transporto paslaugų prieinamumo kokybė. Kad asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims būtų lengviau naudotis keleivių vežimo daugiarūšiu transportu paslaugomis, valstybės narės, vežėjai ir terminalų valdytojai turėtų įsteigti nacionalinius bendrus informacijos centrus, kurie koordinuotų informacijos ir pagalbos teikimą daugiarūšio keleivinio transporto mazguose tam tikruose didžiuosiuose miestų transporto mazguose;
- 17) be to, valstybės narės turėtų turėti galimybę reikalauti, kad vežėjai ir terminalų valdytojai įsteigtų nacionalinius bendrus informacijos centrus, kurie koordinuotų informacijos ir pagalbos teikimą papildomuose daugiarūšio keleivinio transporto mazguose;
- 18) vežėjai ir terminalų valdytojai turėtų nustatyti, valdyti ir stebėti keleivių vežimo daugiarūšiu transportu paslaugų kokybės standartus. Vežėjai informaciją apie savo paslaugų kokybės rezultatus taip pat turėtų pateikti viešai;
- 19) šiuo reglamentu neturėtų būti daromas poveikis keleivių teisėms pateikti skundą nacionalinei įstaigai arba kreiptis į teismą dėl žalos atlyginimo laikantis nacionalinių procedūrų;
- 20) siekiant užtikrinti daugiarūšio transporto naudotojų aukšto lygio apsaugą, valstybės narės turėtų būti įpareigtos paskirti nacionalines vykdymo užtikrinimo įstaigas, kurios atidžiai stebėtų šio reglamento taikymą ir užtikrintų jo vykdymą nacionaliniu lygmeniu. Tos įstaigos turėtų galėti imtis įvairių vykdymo užtikrinimo priemonių. Keleiviai turėtų turėti galimybę toms įstaigoms arba bet kuriai kitai šiuo tikslu valstybės narės paskirtai įstaigai pateikti skundą dėl įtariamų reglamento pažeidimų. Reikėtų pažymėti, kad valstybės narės nacionaline vykdymo užtikrinimo įstaiga gali nuspręsti paskirti įstaigą, kuri taip pat yra atsakinga už kitų Sąjungos taisyklių, susijusių su keleivių teisėmis, taikymo užtikrinimą;
- 21) asmens duomenys turėtų būti tvarkomi pagal Sąjungos teisės aktus dėl asmens duomenų apsaugos, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2016/679⁸. Bet koks asmens duomenų tvarkymas visų pirma turi būti atliekamas laikantis to reglamento 5 straipsnio 1 dalyje ir 6 straipsnio 1 dalyje nustatytų reikalavimų. Taip pat reikėtų pažymėti, kad pareigos teikti keleiviams informaciją apie jų teises nedaro poveikio duomenų valdytojo pareigai teikti informaciją duomenų subjektui pagal Reglamento (ES) 2016/679 12, 13 ir 14 straipsnius;
- 22) siekiant užtikrinti, kad informaciją apie kelionę daugiarūšiu transportu keleivis gautų tiek iki kelionės, tiek jos metu, gali prireikti dalytis keleivio kontaktiniais duomenimis su vežėju. Vežėjas šiuos kontaktinius duomenis gali naudoti tik siekdamas įvykdyti šiame reglamente nustatytą pareigą teikti informaciją ir vykdyti vežėjo pareigas pagal taikytinus Sąjungos teisės aktus dėl saugos ir saugumo. Šie asmens duomenys neturėtų būti tvarkomi jokiais kitais tikslais ir turėtų būti ištrinti per 72 valandas nuo vežimo sutarties įvykdymo, nebent tolesnis kontaktinių duomenų saugojimas būtų pagrįstas

⁸ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

tuo, kad reikia vykdyti įsipareigojimus, susijusius su keleivio teise būti nukreiptam kitu maršrutu, susigražinti pinigus arba gauti kompensaciją.

- 23) valstybės narės turėtų nustatyti sankcijas už šio reglamento pažeidimus ir užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos;
- 24) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. plėtoti Sąjungos daugiarūšio keleivinio transporto rinką ir nustatyti daugiarūšiu transportu keliaujančių keleivių teises, valstybės narės negali deramai pasiekti ir todėl jų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- 25) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamos laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁹. Nustatant bendras prašymų gražinti pinigus ir skirti kompensaciją formas, turėtų būti taikoma nagrinėjimo procedūra;
- 26) šiame reglamente laikomasi pagrindinių teisių ir principų, pripažintų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje, ypač 21, 26, 38 ir 47 straipsnių, susijusių atitinkamai su visų formų diskriminacijos uždraudimu, asmenų su negalia integravimu, vartotojų aukšto lygio apsaugos užtikrinimu ir teise į veiksmingą teisinę gynybą ir teisingą bylos nagrinėjimą. Valstybių narių teismai šį reglamentą turėtų taikyti laikydamiesi šių teisių ir principų;
- 27) vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1725 42 straipsnio 1 dalimi, buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu ir [...] jis pateikė nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomos daugiarūšiam vežimui taikytinos taisyklės dėl:

- a) keleivių nediskriminavimo dėl vežimo sąlygų ir bilietų išdavimo;
- b) keleivių informavimo;
- c) keleivių teisių užtikrinimo sutrikus eismui, ypač tais atvejais, kai nespėjama persėsti į kitos rūšies transportą;
- d) asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų nediskriminavimo ir pagalbos jiems;

⁹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 1313, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- e) paslaugų kokybės standartų nustatymo ir jų stebėsenos;
- f) skundų nagrinėjimo;
- g) bendrų vykdymo užtikrinimo taisyklių;
- h) sankcijų.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas kelionėms daugiarūšiu transportu, kurias vykdant teikiamos visos atitinkamos transporto paslaugos patenka į Sąjungos teisės aktų dėl keleivių teisių¹⁰ taikymo sritį ir kurias vežėjai ar tarpininkai keleiviams siūlo kaip:
 - a) bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį,
 - b) jungtinį daugiarūšio transporto bilietą,
 - c) atskirus daugiarūšio transporto bilietus.
2. Šis reglamentas taikomas vežėjams, tarpininkams ir terminalų valdytojams. Jis taip pat taikomas daugiarūšio transporto mazgų valdytojams, valdantiems bendrus informacijos centrus daugiarūšio keleivinio transporto mazguose, esančiuose I priede išvardytuose miestų transporto mazguose.
3. Šis reglamentas nedaro poveikio kituose toliau nurodytuose Sąjungos teisės aktuose, kuriais reglamentuojami kiti keleivių apsaugos aspektai, nustatytoms taisyklėms, ir papildo tą apsaugą:
 - a) Sąjungos teisės aktuose dėl keleivių teisių;
 - b) Sąjungos teisės aktuose dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių¹¹;
 - c) Sąjungos teisės aktuose dėl vartotojų apsaugos¹².

¹⁰ 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004 2 17, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj>); 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006 7 26, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj>); 2021 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/782 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (nauja redakcija) (OL L 172, 2021 5 17, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>); 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenių keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 334, 2010 12 17, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj>); 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 55, 2011 2 28, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj>).

¹¹ 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

¹² 2017 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/2394 dėl nacionalinių institucijų, atsakingų už vartotojų apsaugos teisės aktų vykdymo užtikrinimą, bendradarbiavimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (Tekstas svarbus EEE) (OL L 345, 2017 12 27, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj>); 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos

4. Šis reglamentas netaikomas jungtiniam daugiarašio transporto bilietams, kai organizatorius juos sujungia kaip kelionės paslaugų paketo dalį pagal Direktyvą (ES) 2015/2302¹³.
5. 7 straipsnio 1 dalies a punktas taikomas keleiviams, kurių bendroji daugiarašio vežimo sutartis yra kelionės paslaugų paketo dalis, išskyrus atvejį, kai teisė susigrąžinti pinigus atsiranda pagal Direktyvą (ES) 2015/2302¹⁴.

3 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) kelionė daugiarašiu transportu – keleivio kelionė iš išvykimo vietos į galutinę paskirties vietą, kai naudojamos bent dviem transporto paslaugomis ir vykstama bent dviejų skirtingų rūšių transportu;
- 2) vežėjas – transporto paslaugas plačiajai visuomenei teikiantis fizinis ar juridinis asmuo, išskyrus tarpininkus, įskaitant:
 - a) Reglamento (EB) Nr. 261/2004 2 straipsnio b punkte apibrėžtus skrydžius vykdančius oro vežėjus;
 - b) Reglamento (ES) 2021/782 3 straipsnio 1 punkte apibrėžtas geležinkelio įmones;
 - c) Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 3 straipsnio d punkte apibrėžtus vežėjus;
 - d) Reglamento (ES) Nr. 181/2011 3 straipsnio e punkte apibrėžtus vežėjus;
- 3) bilietų pardavėjas – fizinis ar juridinis asmuo, išskyrus vežėjus, veikiantis vežėjo ar keleivio vardu sudarant vežimo sutartį;
- 4) tarpininkas – bilietų pardavėjas, Direktyvos (ES) 2015/2302 3 straipsnio atitinkamai 8 ir 9 punktuose apibrėžtas organizatorius arba agentas, išskyrus vežėjus;
- 5) bilietas – tinkamas vežimo sutarties sudarymo įrodymas, nepriklausomai nuo jo formos;

direktyva 2005/29/EB dėl nesąžiningos įmonių komercinės veiklos vartotojų atžvilgiu vidaus rinkoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 84/450/EEB, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 97/7/EB, 98/27/EB bei 2002/65/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2006/2004 („Nesąžiningos komercinės veiklos direktyva“) (Tekstas svarbus EEE) (OL L 149, 2005 6 11, p. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/29/oj>); 2013 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/11/ES dėl alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo, kuria iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2009/22/EB (Direktyva dėl vartotojų AGS) (OL L 165, 2013 6 18, p. 63, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj>); 2020 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2020/1828 dėl atstovaujamojo ieškinių siekiant apsaugoti vartotojų kolektyvinius interesus, kuria panaikinama Direktyva 2009/22/EB (OL L 409, 2020 12 4, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2020/1828/oj>); 1993 m. balandžio 5 d. Tarybos direktyva 93/13/EEB dėl nesąžiningų sąlygų sutartyse su vartotojais (OL L 95, 1993 4 21, p. 29, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj>).

¹³ 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

¹⁴ 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj>).

- 6) vežimo sutartis – vežėjo ir keleivio sudaryta vežimo sutartis dėl vienos ar daugiau transporto paslaugų teikimo;
- 7) bendroji daugiarūšio vežimo sutartis – vežimo sutartis dėl kelionės daugiarūšiu transportu, pagal kurią transporto paslaugas vieną po kitos teikia vienas ar daugiau vežėjų;
- 8) jungtinis daugiarūšio transporto bilietas – kelionės daugiarūšiu transportu bilietas ar bilietai, kurie yra atskiros vežimo sutartys, kurias savo iniciatyva sujungia vežėjas arba tarpininkas, ir kuriuos keleivis įsigyja vienu mokėjimu;
- 9) atskiri daugiarūšio transporto bilietai – kelionės daugiarūšiu transportu bilietai, kurie yra atskiros vežimo sutartys, kuriuos vežėjas arba tarpininkas siūlo kartu ir kuriuos keleivis įsigyja atskirais mokėjimais;
- 10) transporto paslauga – keleivių vežimo iš vieno terminalo į kitą pagal tvarkaraštį paslauga, įskaitant transporto paslaugas, teikiamas pakeitus maršrutą;
- 11) oro uostą valdanti įstaiga – Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 2 straipsnio f punkte apibrėžta įstaiga;
- 12) oro uostas – Reglamento (EB) Nr. 1107/2006 2 straipsnio j punkte apibrėžtas oro uostas;
- 13) geležinkelio stoties valdytojas – Reglamento (ES) 2021/782 3 straipsnio 3 punkte apibrėžtas stoties valdytojas;
- 14) geležinkelio stotis – Reglamento (ES) 2021/782 3 straipsnio 22 punkte apibrėžta stotis;
- 15) uosto terminalas – Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 3 straipsnio k punkte apibrėžtas terminalas;
- 16) uosto terminalo operatorius – Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 3 straipsnio s punkte apibrėžtas terminalo operatorius;
- 17) miesto arba tolimojo susisiekimo autobusų stotis – Reglamento (ES) Nr. 181/2011 3 straipsnio m punkte apibrėžta stotis;
- 18) autobusų stotį valdanti įstaiga – Reglamento (ES) Nr. 181/2011 3 straipsnio o punkte apibrėžtas subjektas;
- 19) terminalas – oro uostas, geležinkelio stotis, uosto terminalas, miesto arba tolimojo susisiekimo autobusų stotis;
- 20) terminalo valdytojas – oro uostą valdanti įstaiga, geležinkelio stoties valdytojas, uosto terminalo operatorius arba autobusų stotį valdanti įstaiga;
- 21) daugiarūšio keleivinio transporto mazgas – mažiausiai dviejų rūšių keleivinio transporto susiejimo punktas, kuriame užtikrinama prieiga prie viešojo transporto ir galimybė keisti transporto rūšį, įskaitant privataus ir viešojo transporto jungties aikštes ir aktyvųjį judumą, ir kuris veikia kaip sąsaja tarp miestų transporto mazgų ir tolimesnio susisiekimo transporto tinklų;
- 22) daugiarūšio transporto mazgo valdytojas – terminalo valdytojas, atsakingas už daugiarūšio keleivinio transporto mazgo valdymą;
- 23) kelionės daugiarūšiu transportu metu praleistas persėdimas – situacija, kai kelionės daugiarūšiu transportu metu keleivis dėl vienos arba daugiau ankstesnių transporto paslaugų vėlavimo arba atšaukimo, arba ankstesnio, nei numatyta tvarkaraštyje, išvykimo nespėja pasinaudoti viena arba daugiau transporto paslaugų;
- 24) asmuo su negalia ir riboto judumo asmuo – asmuo, turintis nuolatinę arba laikiną fizinę, psichikos, intelekto arba jutimo negalią, kuri, kai asmeniui reikia įveikti tam tikras

kliūtis, gali jam trukdyti veiksmingai naudotis visomis tokiomis pačiomis transporto galimybėmis, kokias turi kiti keleiviai, arba asmuo, kurio judumas naudojantis transportu yra mažesnis dėl jo amžiaus;

- 25) mažosios ir vidutinės įmonės (MVI) – įmonės, atitinkančios Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014 I priede nustatytus kriterijus.

II SKYRIUS

VEŽIMO SUTARTYS IR INFORMAVIMAS

4 straipsnis

Nediskriminacinės sutarties sąlygos ir tarifai

1. Nedarant poveikio socialiniams tarifams, vežėjai ar tarpininkai sutarties sąlygas ir kelionių daugiarūšiu transportu tarifus plačiai visuomenei siūlo tiesiogiai ar netiesiogiai nediskriminuodami dėl keleivio pilietybės arba dėl vežėjo ar tarpininko įsisteigimo vietos Sąjungoje.
2. Socialiniai tarifai yra priimtini, jei nediskriminuojama dėl keleivio pilietybės.

5 straipsnis

Keleiviams teikiama kelionių informacija

1. Vežėjai ir tarpininkai, vieno ar kelių vežėjų vardu siūlantys vežimo sutartis, prieš pirkėjui įsigyjant bilietą jį informuoja apie tai, ar siūlomas (-i) kelionės daugiarūšiu transportu bilietas (-ai) yra bendroji daugiarūšio vežimo sutartis, jungtinis daugiarūšio transporto bilietas ar atskiri daugiarūšio transporto bilietai, taip pat apie teises, susijusias su šia sutarties ar bilieto rūšimi.
2. Vežėjai ir tarpininkai, vieno ar kelių vežėjų vardu siūlantys vežimo sutartis kelionei daugiarūšiu transportu vykdyti, prieš pirkėjui įsigyjant bilietą suteikia jam bendrą informaciją apie trumpiausią persėdimo iš vienos rūšies transporto į kitą laiką siūlomos kelionės daugiarūšiu transportu metu.
3. Daugiarūšio transporto mazgų valdytojai taip pat pateikia bendrą informaciją apie trumpiausią persėdimo daugiarūšio transporto mazge iš vienos rūšies transporto į kitą laiką.
4. Vežėjai ir tarpininkai, vieno ar kelių vežėjų vardu siūlantys vežimo sutartis kelionei daugiarūšiu transportu vykdyti, prieš šiai kelionei prasidedant informuoja keleivį apie:
 - a) sutarčiai taikomas bendrąsias sąlygas;
 - b) greičiausios kelionės daugiarūšiu transportu tvarkaraščius ir sąlygas;
 - c) visų galimų kainų kelionių daugiarūšiu transportu tvarkaraščius ir sąlygas, visų pirma nurodant pigiausius variantus;
 - d) įtakos kelionei daugiarūšiu transportu turinčius sutrikimus ir vėlavimus(planuojamus ir tikruoju laiku);
 - e) skundų pateikimo tvarką pagal 18 straipsnį.

5. Vežėjai, siūlantys bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį ir jungtinius daugiarūšio transporto bilietus, ir, kai įmanoma, tarpininkai, siūlantys jungtinius daugiarūšio transporto bilietus, kelionės metu keleivį informuoja apie:
 - a) sutrikimus ir vėlavimus (planuojamus ir tikroju laiku);
 - b) pagrindines transporto jungtis;
 - c) transporto priemonėje ir terminaluose galinčias kilti saugumo ir saugos problemas.
6. 1–5 dalyse nurodyta informacija suteikiama tinkamiausia forma, be kitų priemonių, naudojantis tinkamomis ryšių technologijomis. Ši informacija turi būti pateikiama prieinama forma.
7. Jei techniškai įmanoma, informacija keleiviams teikiama elektroninėmis priemonėmis. Jei informacija teikiama elektroninėmis ryšio priemonėmis, vežėjai ir tarpininkai užtikrina, kad keleivis galėtų visą susirašinėjimą, įskaitant jo datą ir laiką, išsaugoti patvariojoje laikmenoje. Visomis ryšio priemonėmis keleivis turi galėti greitai susisiekti su vežėjais ar tarpininkais ir veiksmingai bendrauti.
8. Jei keleivis bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį sudaro ne tiesiogiai su vežėju, o per tarpininką, šis tarpininkas atitinkamiems vežėjams pateikia keleivio kontaktinius duomenis ir užsakymo informaciją. Vežėjas šiuos kontaktinius duomenis gali naudoti tik tiek, kiek tai būtina šiame reglamente jam nustatytais informavimo, rūpinimosi, pinigų sugrąžinimo, nukreipimo kitu maršrutu ir kompensavimo įpareigojimams ir vežėjo pareigoms pagal taikytinus Sąjungos aviacijos saugos ir saugumo teisės aktus vykdyti. Per 72 valandas nuo vežimo sutarties įvykdymo vežėjas ištrina kontaktinius duomenis, nebent tolesnis kontaktinių duomenų saugojimas būtų pagrįstas tuo, kad reikia vykdyti įsipareigojimus, susijusius su keleivio teise būti nukreiptam kitu maršrutu, susigrąžinti pinigus arba gauti kompensaciją.
9. Vežėjams ir tarpininkams, kurie yra MVI, šio straipsnio nuostatos dėl informacijos teikimo tikroju laiku netaikomos.

6 straipsnis

Vežėjų ir tarpininkų prieiga prie kelionių informacijos

1. Nedarant poveikio Reglamento (ES) 2021/782 10 straipsnio 1 daliai, vežėjai, siūlantys bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį, kitiems savo sutartis parduodantiems vežėjams ir tarpininkams suteikia prieigą prie 5 straipsnio 2–5 dalyse nurodytos kelionių informacijos.
2. Vežėjai, siūlantys bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį, platina šią informaciją ir prieigą prie jos suteikia nediskriminuodami ir nepagrįstai nedelsdami. Vienkartinio prašymo pakanka, kad būtų galima turėti nuolatinę prieigą prie informacijos. Vežėjas, įpareigotas užtikrinti informacijos prieinamumą pagal 1 dalį, gali prašyti sudaryti sutartį ar kitą susitarimą, kurių pagrindu būtų platinama informacija arba suteikiama prieiga. Informacijos naudojimo sutarties ar susitarimo sąlygos negali be reikalo riboti informacijos pakartotinio naudojimo galimybių. Tomis sąlygomis neturi būti naudojamos konkurencijai riboti. Vežėjai, siūlantys bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį, gali reikalauti iš kitų vežėjų ir tarpininkų teisingos, pagrįstos ir proporcingos finansinės kompensacijos už teikiant prieigą patirtas išlaidas.

3. Informacija platinama ir prieiga prie jos suteikiama tinkamomis techninėmis priemonėmis, pavyzdžiui, programų sąsajomis. Užtikrinama, kad šios programų sąsajos atitiktų specifikacijas, nustatytas pagal Direktyvą (ES) 2016/797 priimtuose įgyvendinimo aktuose.
4. Kai 1 dalyje nurodyta informacija teikiama pagal kitus Sąjungos teisės aktus, visų pirma pagal deleguotuosius aktus, priimtus pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2010/40/ES¹⁵, laikoma, kad vykdomi ir atitinkami įpareigojimai pagal šį straipsnį.

III SKYRIUS

PRALEISTI PERSĖDIMAI

7 straipsnis

Pinigų gražinimas ir nukreipimas kitu maršrutu

1. Jei kelionės daugiarūšiu transportu pagal bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį metu dėl ankstesnės transporto paslaugos pagal tą pačią sutartį vėlavimo arba atšaukimo buvo praleistas arba galima pagrįstai tikėtis, kad bus praleistas persėdimas į kitos rūšies transportą, sutartį sudaręs vežėjas nedelsdamas pasiūlo keleiviui rinktis vieną iš šių variantų:
 - a) atgauti visą bilieto kainą tomis pačiomis sąlygomis, kuriomis už jį buvo sumokėta, už nenuvažiuotą kelionės dalį ar dalis ir jau nuvažiuotą dalį ar dalis, jei kelionė nebeatitinka keleivio pradinių kelionės planų, ir, kai tinkama, pasitaikius pirmai progai pasinaudoti grįžimo į pradinę išvykimo vietą paslauga;
 - b) pasitaikius pirmai progai tęsti kelionę į galutinę atvykimo vietą ar į ją vykti kitu maršrutu panašiomis vežimo sąlygomis;
 - c) tęsti kelionę į galutinę atvykimo vietą ar į ją vykti kitu maršrutu panašiomis vežimo sąlygomis vėlesnę keleiviui patogią dieną.Sutartį sudaręs vežėjas imasi priemonių, būtinų keleivio pasirinktam variantui įgyvendinti.
2. Tais atvejais, kai pagal 1 dalies b ir c punktus kelionę kitu maršrutu panašiomis vežimo sąlygomis vykdo tas pats vežėjas arba ją vykdyti pavesta kitam vežėjui, keleivis dėl to neturi patirti papildomų išlaidų. Šis reikalavimas taikomas ir tuo atveju, jei kelionei kitu maršrutu naudojamas aukštesnės paslaugos klasės arba alternatyvių rūšių transportas. Vežėjai deda pagrįstas pastangas, kad būtų išvengta papildomų persėdimų ir kad užtikrintų, jog vėlavimas per visą kelionės laiką būtų kuo trumpesnis.
3. Vežimo kitu maršrutu paslaugas teikiantys subjektai, siūlydami alternatyvią paslaugą, turi užtikrinti asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims tokią pagalbą ir prieinamumo lygį, kuris būtų panašus į praleistos transporto paslaugos lygį. Vežimo kitu maršrutu paslaugas teikiantys subjektai ypatingą dėmesį skiria tam,

¹⁵ 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L 207, 2010 8 6, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>).

kad asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims būtų teikiamos jų poreikius atitinkančios alternatyvios paslaugos, kurios skiriasi nuo kitiems keleiviams siūlomų paslaugų.

4. 1 dalies a punkte nurodytas pinigų gražinimas atliekamas per 14 dienų nuo prašymo gavimo dienos. Valstybės narės gali reikalauti, kad sutartį sudarę vežėjai priimtų tokius prašymus tam tikromis ryšio priemonėmis, jeigu toks reikalavimas neturi diskriminacinio poveikio. Kompensuojama gali būti pinigais, kuponais arba suteikiant kitas paslaugas, jei tik tų kuponų ir paslaugų sąlygos yra pakankamai lanksčios, visų pirma kalbant apie galiojimo laikotarpį ir paskirties vietą, ir jei keleivis aiškiai sutinka tuos kuponus ir paslaugas priimti. Gražinant bilieto kainą neišskaičiuojamos finansinio sandorio išlaidos, pavyzdžiui, mokesčiai, išlaidos už telefoną ar pašto ženklus.

8 straipsnis

Pinigų gražinimas, kai bendroji daugiarūšio vežimo sutartis buvo sudaryta per tarpininką

1. Jei keleivis bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį sudarė per tarpininką, sutartį sudaręs vežėjas gali atlikti 7 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytą pinigų gražinimą per tą tarpininką pagal šį straipsnį.
2. Tarpininkas ir sutartį sudaręs vežėjas aiškiai, suprantamai ir lengvai prieinamu būdu informuoja keleivį apie šiame straipsnyje numatytą pinigų gražinimo procesą užsakymo metu ir užsakymo patvirtinime.
3. Pinigų gražinimas per tarpininką keleiviams ir kitoms suinteresuotosioms šalims atliekamas nemokamai.
4. Vežėjas aiškiai, suprantamai ir lengvai prieinamu būdu viešai nurodo, ar jis sutinka gražinti pinigus per tarpininkus ir per kuriuos tarpininkus jis sutinka tai daryti.
5. Kai pinigų gražinimas atliekamas per tarpininkus, kurie sutartį sudariusiam vežėjui už bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį sumokėjo iš savo sąskaitos, taikomos šios taisyklės:
 - a) sutartį sudaręs vežėjas per septynias dienas vienu pavedimu gražina pinigus tarpininkui, naudodamas tą patį mokėjimo būdą, kuriuo buvo atliktas užsakymas, ir susieja mokėjimą su pirminiu rezervacijos numeriu. Septynių dienų laikotarpis pradedamas skaičiuoti nuo tos dienos, kai keleivis pasirenka pinigų gražinimą pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalies a punktą. Tarpininkas ne vėliau kaip per kitas septynias dienas gražina pinigus keleiviui, naudodamas keleivio naudotą mokėjimo būdą, ir apie tai informuoja keleivį bei vežėją;
 - b) jei keleiviui pinigai negražinami per 14 dienų nuo tos dienos, kai keleivis pasirenka pinigų gražinimą pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalies a punktą, sutartį sudaręs vežėjas susisiekia su keleiviu ne vėliau kaip kitą dieną po 14 dienų laikotarpio pabaigos, kad gautų pinigams gražinti reikalingus mokėjimo duomenis. Gavęs šiuos mokėjimo duomenis, sutartį sudaręs vežėjas per 14 dienų gražina keleiviui pinigus ir apie tai informuoja keleivį bei tarpininką.

9 straipsnis

Pagalba

1. Jei kelionės daugiarūšiu transportu pagal bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį metu dėl ankstesnės transporto paslaugos pagal tą pačią sutartį vėlavimo arba atšaukimo buvo praleistas persėdimas į kitos rūšies transportą, sutartį sudaręs vežėjas keleiviams nemokamai pasiūlo:
 - a) maisto ir gaiviųjų gėrimų atsižvelgiant į laukimo laiką, jei jų yra transporto priemonėje ar terminale arba jie pagrįstai gali būti pateikti atsižvelgiant į tokius kriterijus, kaip nuotolis iki tiekėjo, atvežimo laikas ir kaina;
 - b) kai ir kur tai fiziškai įmanoma, viešbutį ar kitą apgyvendinimo vietą ir transportą iš terminalo į apgyvendinimo vietą tais atvejais, kai būtina apsistoti vieną ar daugiau naktų arba atsiranda būtinybė apsistoti ilgiau, nei numatyta. Tais atvejais, kai tokia būtinybė atsiranda dėl Reglamento (ES) 2021/782 19 straipsnio 10 dalyje nurodytų aplinkybių, vežėjas gali apriboti apgyvendinimo trukmę iki ne daugiau kaip trijų naktų. Jeigu įmanoma, atsižvelgiama į asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų prieigos reikalavimus ir šunų vedlių poreikius.
2. Taikydamas 1 dalį, kelionę vykdančio vežėjas ypatingą dėmesį skiria asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų, taip pat juos lydinių asmenų ir šunų vedlių poreikiams.

10 straipsnis

Atsakomybė už jungtinius daugiarūšio transporto bilietus

1. Jei keleivis praleidžia vieną ar daugiau persėdimų, vežėjas arba tarpininkas, pardavęs jungtinį daugiarūšio transporto bilietą, privalo grąžinti visą už tą bilietą sumokėtą sumą ir dar sumokėti kompensaciją, lygią 75 proc. tos sumos. Teise susigrąžinti pinigus arba gauti kompensaciją nedaromas poveikis taikytinai nacionalinei teisei, pagal kurią keleiviams suteikiama papildoma kompensacija už žalą.
2. 1 dalyje nustatyta atsakomybė netaikoma, jei bilietuose, kitame dokumente arba elektroniniu būdu, leidžiančiu keleiviui atkurti informaciją ateityje, aiškiai ir nedviprasmiškai nurodyta, kad jungtinį daugiarūšio transporto bilietą sudaro atskiros vežimo sutartys, pagal šį reglamentą nesuteikiančios teisės susigrąžinti pinigus, būti nukreiptam kitu maršrutu, gauti pagalbą ar kompensaciją praleidus persėdimą, ir jei keleivis apie tai buvo aiškiai informuotas prieš įsigyjant bilietą. Pareiga įrodyti, kad informacija keleiviui buvo suteikta, tenka vežėjui arba tarpininkui, pardavusiam jungtinį daugiarūšio transporto bilietą.

Pareiga įrodyti, kad informacija keleiviui buvo suteikta, tenka vežėjui arba tarpininkui, pardavusiam jungtinį daugiarūšio transporto bilietą.
3. Vežėjai arba tarpininkai, pardavę jungtinį daugiarūšio transporto bilietą, atsako už keleivių prašymų ir galimų skundų nagrinėjimą pagal 1 dalį.
4. 1 dalyje nurodyto pinigų grąžinimo ir kompensacijos mokėjimai atliekami per 14 dienų nuo prašymo gavimo dienos.

11 straipsnis

Bendra prašymų gražinti pinigus ir skirti kompensaciją forma

1. Komisija priima įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatoma bendra prašymų gražinti pinigus ir skirti kompensaciją pagal šį reglamentą forma. Ta bendra forma turi būti parengta prieinama forma. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 26 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
2. Keleivis turi teisę pateikti prašymus naudodamas 1 dalyje nurodytą bendrą formą. Vežėjai ir tarpininkai negali atmesti prašymo gražinti pinigus ir skirti kompensaciją vien dėl to, kad keleivis ta forma nepasinaudojo. Jei prašymas nėra pakankamai tikslus, vežėjai ir tarpininkai prašo keleivio patikslinti prašymą ir padeda keleiviui tai padaryti.
3. Vežėjai ir tarpininkai savo interneto svetainėje pateikia išsamią informaciją, pavyzdžiui, nurodo e. pašto adresą, kuriuo prašymai pagal 1 dalį gali būti siunčiami elektroninėmis priemonėmis. Šis reikalavimas netaikomas, jei yra kitų elektroninių ryšio priemonių, kuriomis naudodamiesi keleiviai gali prašyti gražinti pinigus arba skirti kompensaciją, pavyzdžiui, jei yra forma interneto svetainėje arba mobiliosios programėlės, su sąlyga, kad tokiomis priemonėmis galima rinktis ir gauti bendroje formoje nurodytą informaciją ir kad jos yra prieinamos viena iš oficialiųjų Sąjungos kalbų ir šioje srityje tarptautiniu mastu pripažinta kalba. Naudodamiesi tokiomis priemonėmis keleiviai turi turėti galimybę informaciją pateikti bet kuria iš Sąjungos kalbų.
4. Komisija bendrą formą visomis Sąjungos kalbomis paskelbia savo interneto svetainėje. Pagal 20 straipsnio 1 dalį ir 21 straipsnio 1 dalį valstybių narių paskirta įstaiga ar įstaigos užtikrina, kad keleiviai galėtų pasinaudoti bendra forma.

IV SKYRIUS

ASMENYS SU NEGALIA IR RIBOTO JUDUMO ASMENYS

12 straipsnis

Teisė naudotis transporto paslaugomis

1. Vežėjai, siūlantys bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį, ir daugiarūšio transporto mazgų valdytojai nustato nediskriminacines prieigos taisykles, taikomas vežant asmenis su negalia ir riboto judumo asmenis. Šios nuostatos atitinka atitinkamas nuostatas dėl apribojimų, susijusių su asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų vežimu, įtvirtintas Sąjungos teisės aktuose dėl keleivių teisių.
2. Asmenys su negalia ir riboto judumo asmenys gali be papildomo mokesčio atlikti rezervaciją ir nusipirkti kelionės daugiarūšiu transportu bilietus, nepriklausomai nuo to, ar tai būtų bendroji daugiarūšio vežimo sutartis, jungtinis daugiarūšio transporto bilietas ar atskiri daugiarūšio transporto bilietai. Vežėjas ar tarpininkas negali atsisakyti priimti rezervacijos arba atsisakyti parduoti bilietą asmeniui su negalia ar riboto judumo asmeniui arba reikalauti, kad toks asmuo būtų lydimas kito asmens, išskyrus atvejus, kai tai absoliučiai būtina siekiant laikytis 1 dalyje nurodytų prieigos taisyklių.

3. 1 dalyje nurodytos priegigos taisyklės nustatomos aktyviai dalyvaujant asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims atstovaujančioms organizacijoms ir, kai aktualu, asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų atstovams.
4. Vežėjai, siūlantys bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį, ir daugiarūšio transporto mazgų valdytojai paskelbia 1 dalyje nurodytas priegigos taisykles ir, gavę prašymą, pateikia jas prieinama forma.
5. Jei vežėjas reikalauja, kad asmenį su negalia arba riboto judumo asmenį lydėtų kitas asmuo, galintis suteikti pagal 2 dalį reikalaujamą pagalbą, lydintysis asmuo turi teisę keliauti nemokamai ir, jei įmanoma, sėdėti šalia asmens su negalia arba riboto judumo asmens.
6. Kai vežėjas ar tarpininkas naudojasi 12 straipsnio 2 dalyje numatyta išimtimi, jis, gavęs prašymą, per penkias darbo dienas nuo atsisakymo priimti rezervaciją ar išduoti bilietą arba nuo sąlygos būti lydimum nustatymo raštu arba, jei reikia, kita prieinama forma informuoja atitinkamą asmenį su negalia arba riboto judumo asmenį apie priežastis, dėl kurių jis pasinaudojo ta išimtimi. Vežėjas ar tarpininkas deda pagrįstas pastangas, kad tokiam asmeniui pasiūlytų priimtina alternatyvią vežimo galimybę, atsižvelgiant į jo priegigos poreikius.

13 straipsnis

Asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims teikiama informacija apie priegigą

Vežėjai ir tarpininkai, vieno ar kelių vežėjų vardu siūlantys vežimo sutartis, ir daugiarūšio transporto mazgų valdytojai informuoja asmenis su negalia ir riboto judumo asmenis apie daugiarūšio transporto mazgo ir susijusios infrastruktūros bei paslaugų prieinamumą. Paprašius ši informacija pateikiama prieinama forma.

14 straipsnis

Asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims teikiama pagalba

Kai yra sudaryta bendroji daugiarūšio vežimo sutartis, vežėjai, terminalų valdytojai ir tarpininkai bendradarbiauja teikdami nemokamą pagalbą asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims pagal 12 straipsnio 1 dalyje nurodytas priegigos taisykles ir siūlo taikyti bendrą pranešimo mechanizmą pagal toliau nurodytus principus:

- a) pagalba teikiama, jei vežėjui ar tarpininkui, su kuriuo buvo sudaryta bendroji daugiarūšio vežimo sutartis, terminalo valdytojui arba, kai taikytina, 15 straipsnyje nurodytam bendram informacijos centrui apie tai, kad keleiviui reikės tokios pagalbos, pranešama likus ne mažiau kaip 48 valandoms iki tada, kai reikės suteikti pagalbą; apie kelionę reikia pateikti vieną pranešimą; pranešimas siunčiamas visiems su kelione susijusiems vežėjams, terminalų valdytojams ir bendriems informacijos centrams;
- b) pranešimas priimamas be papildomo mokesčio, nepriklausomai nuo naudojamų ryšio priemonių;
- c) vežėjai, terminalų valdytojai ir tarpininkai imasi visų būtinų priemonių, kad gautų pranešimus; jei bilietų pardavėjai nesugeba tvarkyti tokių pranešimų, jie nurodo alternatyvias bilietų pardavimo vietas arba alternatyvias pranešimų teikimo priemones;

- d) jei pateikiamas pranešimas pagal a punktą, vežėjai ir terminalų valdytojai suteikia tokią pagalbą, kad asmuo galėtų pasinaudoti transporto paslaugomis, kurias jis rezervavo pagal bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį;
- e) jei nepateikiamas pranešimas pagal a punktą arba jei nepateikiamas joks pranešimas, vežėjai ir terminalų valdytojai deda visas pagrįstas pastangas suteikti tokią pagalbą, kad asmuo su negalia ar riboto judumo asmuo galėtų keliauti;
- f) leidžiama, kad asmenį su negalia arba riboto judumo asmenį lydėtų šuo vedlys, kaip nustatyta pagal atitinkamus Sąjungos¹⁶ ar nacionalinės teisės aktus.

15 straipsnis

Bendri informacijos centrai pagalbai gauti daugiarūšio keleivinio transporto mazguose

1. Valstybės narės užtikrina, kad jų teritorijoje veikiantys terminalų valdytojai ir vežėjai bendradarbiautų, siekdami daugiarūšio keleivinio transporto mazguose, esančiuose I priede išvardytuose miestų transporto mazguose, įsteigti ir administruoti asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims skirtus bendrus informacijos centrus. Bendrų informacijos centrų veikimo sąlygos nustatomos 12 straipsnio 1 dalyje nurodytose prielaidose. Šie bendri informacijos centrai atsakingi už:
 - a) pagalbos prašymų priėmimą terminaluose;
 - b) atskirų pagalbos prašymų perdavimą terminalų operatoriams ir vežėjams.
2. Valstybės narės gali reikalauti, kad jų teritorijoje veikiantys terminalų valdytojai ir vežėjai bendradarbiautų, siekdami įsteigti ir administruoti bendrus informacijos centrus kituose daugiarūšio keleivinio transporto mazguose, nei nurodyti 1 dalyje.

16 straipsnis

Kompensavimas už judėjimo įrangą, pagalbinius prietaisus ir šunis vedlius

1. Jeigu terminalų valdytojai ir vežėjai, padedantys asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims persėsti iš vienos transporto priemonės į kitą pagal bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį arba daugiarūšio keleivinio transporto mazge, praranda arba sugadina asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų naudojamą judėjimo įrangą, įskaitant neįgaliųjų vežimėlius ir pagalbinius prietaisus, arba praranda ar sužeidžia šunis vedlius, jie yra atsakingi už šį praradimą, sugadinimą ar sužalojimą ir nepagrįstai nedelsdami turi tai kompensuoti. Tą kompensaciją sudaro:
 - a) prarastos arba sugadintos judėjimo įrangos arba pagalbinių prietaisų pakeitimo arba remonto išlaidos;
 - b) pasimetusio ar sužeisto šuns vedlio pakeitimo arba jo gydymo išlaidos;
 - c) pagrįstos laikinos pakaitinės judėjimo įrangos, pagalbinių prietaisų ar šunų vedlių pakeitimo išlaidos, jei vežėjas arba terminalo valdytojas tokios pakaitinės priemonės nesuteikia arba neturi suteikti pagal 2 dalį.

¹⁶ 2013 m. birželio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 576/2013 dėl gyvūnų augintinių vežimo nekomerciniais tikslais, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 998/2003 (Tekstas svarbus EEE) (OL L 178, 2013 6 28, p. 1.)

2. Kai taikoma 1 dalis, vežėjai arba terminalų valdytojai skubiai deda visas pagrįstas pastangas, kad būtų suteikta skubiai reikalinga laikina pakaitinė judėjimo įranga ar pagalbiniai prietaisai. Asmeniui su negalia arba riboto judumo asmeniui leidžiama tą laikiną pakaitinę įrangą arba prietaisą turėti tol, kol bus sumokėta 1 dalyje nurodyta kompensacija.
3. Jei vežėjas arba terminalo valdytojas išmoka kompensaciją pagal 1 dalį, jokia šio reglamento nuostata negali būti aiškinama kaip apribojanti jų teisę pagal taikytiną teisę reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis.

V SKYRIUS

PASLAUGŲ KOKYBĖ IR SKUNDAI

17 straipsnis

Paslaugų kokybės standartai

1. Kad užtikrintų paslaugų kokybę, vežėjai, siūlantys bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį, nustato paslaugų kokybės standartus ir įgyvendina kokybės valdymo sistemą. Paslaugų kokybės standartai apima bent II priede išvardytus elementus.
2. Vežėjai, siūlantys bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį, stebi savo veiklos rezultatus, kaip nurodyta paslaugų kokybės standartuose. Savo paslaugų kokybės ataskaitą jie paskelbia savo interneto svetainėje ne vėliau kaip [praėjus 2 metams nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos], o vėliau ją skelbia kas dvejus metus. Ataskaitoje nepateikiami asmens duomenys.
3. Valstybėje narėje veikiančios daugiarūšio transporto mazgų valdytojai paslaugų kokybės standartus nustato remdamiesi atitinkamais II priede išvardytais elementais. Jie stebi savo veiklos rezultatus vadovaudamiesi tais standartais, o gavę nacionalinių valdžios institucijų prašymą suteikia joms galimybę susipažinti su informacija apie veiklos rezultatus.

18 straipsnis

Skundai

1. Kiekvienas vežėjas, siūlantis bendrąją daugiarūšio vežimo sutartį ar jungtinius daugiarūšio transporto bilietus, kiekvienas tarpininkas, siūlantis jungtinius daugiarūšio transporto bilietus, ir kiekvienas daugiarūšio transporto mazgo valdytojas, atitinkamose savo atsakomybės srityse nustato skundų nagrinėjimo mechanizmą, susijusį su šiame reglamente nustatytais teisėmis ir pareigomis. Jie užtikrina, kad jų kontaktiniai duomenys ir darbo kalba (-os) būtų plačiai žinomi keleiviams.
2. Informacija apie skundų nagrinėjimo procedūrą turi būti viešai prieinama, be kita ko, asmenims su negalia ir riboto judumo asmenims. Pateikus prašymą, ši informacija pateikiama valstybės narės, kurioje vežėjas, tarpininkas arba daugiarūšio transporto mazgo valdytojas vykdo veiklą, oficialiąja (-iosiomis) kalba (-omis).

VI SKYRIUS

INFORMAVIMAS IR VYKDYMO UŽTIKRINIMAS

19 straipsnis

Keleivių informavimas apie jų teises

1. Vežėjai ir tarpininkai, parduodami kelionių daugiarūšiu transportu bilietus, informuoja keleivius apie jų teises ir pareigas pagal šį reglamentą. Kad įvykdytų šį informavimo reikalavimą, jie gali naudotis Komisijos visomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis parengta ir visuomenei pateikta šio reglamento nuostatų santrauka.
2. Vežėjai ir tarpininkai, siūlantys keliones daugiarūšiu transportu, taip pat praneša keleiviams pagal 20 straipsnio 1 dalį valstybių narių paskirtos įstaigos ar įstaigų kontaktinius duomenis transporto priemonėje ir savo interneto svetainėje.
3. Vežėjai ir tarpininkai šiame straipsnyje nurodytą informaciją pateikia spausdintine arba elektronine forma, arba bet kokiomis kitomis priemonėmis, be kita ko, prieinama forma. Jie nurodo, kur tokią informaciją galima gauti atšaukimo, praleisto persėdimo ar ilgo vėlavimo atveju.

20 straipsnis

Nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga

1. Kiekviena valstybė narė paskiria įstaigą ar įstaigas, atsakingas už šio reglamento vykdymo užtikrinimą. Šiuo tikslu valstybės narės gali paskirti įstaigą, kuri jau yra atsakinga už keleivių teises reglamentuojančių Sąjungos teisės aktų vykdymo užtikrinimą. Kiekviena įstaiga imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų gerbiamos keleivių teisės.
2. Valstybės narės informuoja Komisiją apie įstaigą ar įstaigas, paskirtas pagal šį straipsnį, ir apie jos ar jų atitinkamas pareigas. Komisija ir paskirtos įstaigos šią informaciją skelbia savo interneto svetainėse.
3. Nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos ne vėliau kaip XXXX m. birželio 1 d. [2 metai nuo šio reglamento taikymo pradžios], o vėliau – kas dvejus metus savo interneto svetainėje paskelbia savo praėjusių dvejų kalendorinių metų veiklos ataskaitą, kurioje visų pirma aprašomi veiksmai, kurių buvo imtasi šiam reglamentui įgyvendinti, ir pateikiami statistiniai duomenys apie skundus bei taikytas sankcijas.

21 straipsnis

Skundų nagrinėjimas nacionalinėse vykdymo užtikrinimo įstaigose ir kitose įstaigose

1. Valstybės narės paskiria nacionalinę vykdymo užtikrinimo įstaigą arba bet kurią kitą įstaigą subjektu, atsakingu už skundų nagrinėjimą pagal šio straipsnio 2 dalį.
2. Jei pagal šio straipsnio 1 dalį ir 20 straipsnio 1 dalį paskirtos skirtingos įstaigos, sukuriama informacijos teikimo mechanizmai tų įstaigų keitimuisi informacija užtikrinti, kad nacionalinei vykdymo užtikrinimo įstaigai būtų padedama atlikti jai paskirtas priežiūros ir vykdymo užtikrinimo užduotis, o pagal šią dalį paskirta skundų nagrinėjimo įstaiga galėtų rinkti individualiems skundams nagrinėti būtiną informaciją.

3. Nedarant poveikio vartotojų galimybei pasinaudoti alternatyviomis teisės kreiptis dėl žalos atlyginimo priemonėmis pagal Direktyvą 2013/11/ES, negavę palankaus sprendimo dėl skundo, pateikto pagal 18 straipsnį vežėjui, tarpininkui arba daugiarūšio transporto mazgo valdytojui, keleiviai gali pateikti skundą dėl įtariamo šio reglamento pažeidimo pagal 1 dalį paskirtai įstaigai.
4. Keleivių skundus dėl incidento, susijusio su bendrąja daugiarūšio vežimo sutartimi, nagrinėja valstybės narės, kurioje yra įsisteigęs sutartį sudaręs vežėjas, pagal 1 dalį paskirta įstaiga.
5. Keleivių skundus dėl incidento, susijusio su vežėjų siūlomu jungtiniu daugiarūšio transporto bilietu, nagrinėja pagal 1 dalį paskirta valstybės narės, kurioje yra įsisteigęs šį bilietą siūlantis vežėjas, arba, jei vežėjas yra įsisteigęs už Sąjungos ribų, valstybės narės, kurioje yra įsisteigęs fizinis ar juridinis asmuo, veikiantis kaip jo teisinis atstovas, įstaiga. Jei vežėjas tokio atstovo neturi, skundus nagrinėja valstybės narės, kurioje prasideda arba baigiasi kelionė, pagal 2 dalį paskirta įstaiga.
6. Nedarant poveikio 3 ir 4 dalims, keleivių skundus dėl tarpininko nagrinėja pagal 1 dalį paskirta valstybės narės, kurioje yra įsisteigęs tarpininkas, arba, jei tarpininkas yra įsisteigęs už Sąjungos ribų, valstybės narės, kurioje yra įsisteigęs fizinis ar juridinis asmuo, veikiantis kaip jo teisinis atstovas, įstaiga. Jei tarpininkas tokio atstovo neturi, skundus nagrinėja valstybės narės, kurioje prasideda arba baigiasi kelionė, pagal 2 dalį paskirta įstaiga.
7. Jei skundas susijęs su įtariamais daugiarūšio transporto mazgų valdytojų padarytais pažeidimais, skundą nagrinėja valstybės narės, kurios teritorijoje įvyko incidentas, pagal 1 dalį paskirta įstaiga.

22 straipsnis

Rizika grindžiamas požiūris į stebėseną, kaip laikomasi keleivių teisių taisyklių

1. Nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos, remdamosi rizikos vertinimu, parengia taisyklių laikymosi stebėsenos programą, skirtą stebėti, kaip laikomasi šiame reglamente nustatytų įpareigojimų. Programa leidžia nustatyti ir ištaisyti pasikartojančius pažeidimus įgyvendinant keleivių teises. Į taisyklių laikymosi stebėsenos programą įtraukiama reprezentatyvioji stebėsenos veiklos imtis.
2. Rizikos vertinimas grindžiamas faktiniu vertinimu, kuriame atsižvelgiama į keleivių šioms įstaigoms pateiktus skundus, jei tokių yra, į šių įstaigų vykdytos stebėsenos veiklos išvadas, 23 straipsnio 1 ir 3 dalyse nurodytą informaciją ir kitus informacijos šaltinius, susijusius su šio reglamento taikymu atitinkamos valstybės narės teritorijoje.
3. Rizikos vertinimas pirmą kartą atliekamas ne vėliau kaip XXXX m. birželio 30 d. [1 metai nuo šio reglamento taikymo pradžios], o vėliau – kas dvejus metus.
4. Taisyklių laikymosi stebėsenos veikla grindžiama rizikos vertinimu ir vykdoma atliekant, be kita ko, auditą, patikras, pokalbius, patikrinimus ir dokumentų analizę. Ji apima veiklą, apie kurią pranešama arba nepranešama iš anksto. Stebėsenos veikla yra proporcinga nustatyta rizikai.
5. Nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos užtikrina, kad vežėjai ir terminalų valdytojai greitai pašalintų pažeidimus, nustatytus vykdant stebėsenos veiklą. Jos reikalauja, kad vežėjai reikalui esant pateiktų pažeidimų šalinimo veiksmų planą.

6. 1 dalyje nurodyta taisyklių laikymosi stebėsenos programa, 2 dalyje nurodytas rizikos vertinimas ir jų rezultatai pateikiami Komisijai ne vėliau kaip XXXX m. birželio 30 d. [2 metai nuo šio reglamento taikymo pradžios], o vėliau – kas dvejus metus. Kai taikoma, jie įtraukiami į 20 straipsnio 3 dalyje nurodytas ataskaitas.

23 straipsnis

Keitimasis informacija su nacionalinėmis vykdymo užtikrinimo įstaigomis

1. Vežėjai, tarpininkai, terminalų valdytojai ir daugiarūšio transporto mazgų valdytojai, nacionalinėms vykdymo užtikrinimo įstaigoms pateikus prašymą, nepagrįstai nedelsdami ir bet kokių atveju per vieną mėnesį nuo prašymo gavimo pateikia toms įstaigoms aktualius dokumentus ir informaciją.
2. Sudėtingais atvejais nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga gali pratęsti šį laikotarpį ne ilgiau kaip trims mėnesiams nuo prašymo gavimo dienos.
3. Vykdydamos savo funkcijas nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos atsižvelgia į informaciją, kurią joms pateikė įstaiga, paskirta nagrinėti skundus, jei tai yra ne ta pati įstaiga.

24 straipsnis

Valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimas

1. Valstybės narės reguliariai siunčia Komisijai svarbią informaciją apie šio reglamento taikymą, o Komisija šią informaciją elektronine forma pateikia kitoms valstybėms narėms.
2. Komisijos prašymu nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos tiria konkrečius atvejus, kai įtariama, kad vienas ar keli vežėjai, terminalų valdytojai ir tarpininkai nesilaiko šiame reglamente nustatytų įpareigojimų, ir per keturis mėnesius nuo prašymo gavimo pateikia Komisijai savo išvadas.

VII SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

25 straipsnis

Sankcijos

Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus šį reglamentą, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų įgyvendinamos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Valstybės narės praneša apie tas taisykles ir priemones Komisijai ir nedelsdamos jai praneša apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus.

26 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas, įsteigtas pagal Reglamento (ES) 2021/782 38 straipsnį.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

27 straipsnis

Ataskaita

Ne vėliau kaip XXX [penkeri metai nuo 28 straipsnyje nurodytos taikymo pradžios datos] Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šio reglamento įgyvendinimo ir rezultatų ataskaitą.

Ataskaita grindžiama pagal šį reglamentą pateiktina informacija.

28 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo [1 metai nuo įsigaliojimo].

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė