

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 4.12.2008
COM(2008) 817 окончателен

2008/0237 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 за сътрудничество между националните органи, отговорни за прилагане на законодателството за защита на потребителите

(представена от Комисията)

{SEC(2008) 2953}

{SEC(2008) 2954}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Основания и цели

Пазарът на пътнически международни автобусни превози вече е либерализиран. Регламент (ЕИО) № 684/92, изменен с Регламент (ЕО) № 11/98 отвори достъпа до този пазар. Заедно с Регламент (ЕО) № 12/98 относно условията, при които превозвачи, установени извън държава-членка, могат да извършват вътрешни автомобилни пътнически транспортни услуги в границите на държава-членка, това законодателство поставя основата за вътрешния пазар за международни автомобилни пътнически транспортни услуги¹. Единният пазар за транспортни услуги донесе значителни ползи на европейците, включително по-голям избор на дестинации и предлагане на конкурентни възможности за пътуване. Премахването на границите и ръстът при пътуванията не винаги са били придружавани от адекватни мерки за защита на правата на пътниците. Важно е да бъдат определени задълбочено правата на достъп до тези услуги, както и правилата, уреждащи тяхното изпълнение, тъй като този вид транспорт е необходим за придвижване до работното място, посещаване на членове от семейството и приятели, и за свободното време и туризъм; недостатъчният достъп до него може да попречи сериозно на интегрирането на много граждани и да има отрицателни последици за цялото общество. В своята Бяла книга „Европейската транспортна политика до 2010 г.: време за решения“², Европейската комисия предвижда определяне на права на пътниците във всички видове транспорт, като по този начин поставя потребителите в основата на транспортната политика. Необходимостта от действия в това отношение бе изтъкната и през 2005 г. в съобщението относно укрепването на правата на пътниците в Европейския съюз³, с което Комисията представи политически подход за разширяване на мерките за защита на пътниците при другите видове транспорт, различен от въздушния. Комисията определи правата, които би следвало да бъдат засилени чрез действия на Общността, независимо от използваните транспортни средства⁴.

Комисията определи три основни проблемни области във връзка с междуградския автобусен транспорт: 1) правата на пътниците с намалена подвижност, 2) въпроси, свързани с отговорността и 3) обезщетение и помощ в случай на прекъсване на пътуването.

В своето съобщение от 22 юни 2006 г. „Европа продължава да се движи — Устойчива мобилност за континента ни, средносрочен преглед на Бялата книга за транспорта на Европейската комисия от 2001 г.“⁵, Комисията се ангажира да проучи възможностите за

¹ Вж. още: Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за международен превоз на пътници с автобус (преработена версия) — COM(2007) 264.

² COM(2001) 370.

³ COM(2005) 46.

⁴ Правата на пътниците с намалена подвижност, автоматични и незабавни решения при прекъсване на пътуването, отговорност в случай на смърт или телесна повреда на пътниците, разглеждане на жалби и средства за обезщетение, информиране на пътниците и други инициативи.

⁵ COM(2006) 314.

повишаване на качеството на услугата и за гарантиране на правата на пътниците във всички видове транспорт.

1.2. Градски и междуградски автобусен транспорт

Този вид транспорт притежава редица характеристики, които засягат както операторите, така и пътниците.

Изразено в пътничокилометри, градските и междуградските автобусни превози имат дял от 9,3 % от всички сухопътни транспортни услуги в рамките на Европейския съюз, и след леките автомобили (82,8 %) остават най-важното транспортно средство на разположение на обществеността (дял от 8,3 % от всички видове транспорт)⁶. Секторът има стабилен ръст от 5,8 % от 474 милиона през 1995 г. до 502 милиона през 2004 г.⁷ Годишният обем на пътничопотока по международните автобусни маршрути възлиза на 72,8 милиона пътници.

Пътниците, ползващи други видове транспорт, по-специално въздушния, вече разполагат с набор от права, определени на равнището на Общността, които гарантират достатъчна защита.

За разлика от другите видове транспорт, по отношение на правата на пътниците в автобусния транспорт не съществуват нито международни споразумения (с изключение на Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на пътници и багажи на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации — CVR⁸, която е ратифицирана само от три държави-членки), нито законодателство на Общността.

Защитата на пътуващите с автобус варира в различните държави-членки. Пътниците трябва да разчитат на националните схеми за отговорност, законодателството за почтена търговия и доброволно поетите от операторите ангажименти за грижа за потребителите. Операторите в някои държави са разработили широки доброволни споразумения, включително подходящи механизми за разглеждане на жалбите и за разрешаване на спорове; това обаче не важи за повечето държави-членки. Понастоящем не съществуват общи правила за това как да бъдат разглеждани жалбите и да се разрешават споровете между пътници и компании. Това пречи на лоялната конкуренция между операторите от различните държави-членки.

Наблюдават се големи различия в правилата за отговорността на операторите и няма уеднаквяване на обезщетяването и помощта в случай на прекъсване на пътуването. И докато за другите видове транспорт са определени правила относно отговорността на равнището на Общността⁹ или на международно равнище, не такъв е случаят за

⁶ Източник: Енергетиката и транспортът на ЕС в цифри — статистически наръчник 2006 г.

⁷ Източник: Енергетиката и транспортът на ЕС в цифри — статистически наръчник 2006 г.

⁸ Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации, Конвенция за договора за международен автомобилен превоз на пътници и багажи (CVR), 1 март 1973 г.

⁹ Регламент (ЕО) № 2027/97 от 9 октомври 1997 г. относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия (ОВ L 285, 17.10.1997 г., стр. 1), изменен с Регламент (ЕС) № 889/2002 от 13 май 2002 г. (ОВ L 140, 30.5.2002 г., стр. 2). Регламент (ЕО) № 785/2004 от 21 април 2004 г. относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства (ОВ L 138, 30.4.2004 г., стр. 1); Регламент (ЕО) № 1371/2007 на

автобусния транспорт. Що се отнася до пътуването по международни маршрути, за пътниците е трудно да се ориентират по отношение на схемите за отговорност, които се прилагат в случай на произшествия¹⁰.

Съществуват общи задължения¹¹ по отношение на предоставяната на пътниците информация, които задължават операторите да поставят на видно място маршрута на услугата, автобусните спирки, разписанието, таксите и условията за превоз. В критични ситуации обаче, когато пътуването се прекъсва, пътниците могат да не получат достатъчно информация.

Като цяло, пътниците, които ползват този вид транспорт, са „уязвими“ по отношение на ниските си доходи. Наличността на автобусни транспортни услуги за лица с увреждания и за тези с намалена подвижност е ограничена, а това може да попречи на тяхната социална интеграция.

1.3. Разгледани въпроси

Предложението цели да определи правата на пътуващите с междуградски и градски автобуси, за да бъде повишена привлекателността на автобусния транспорт и доверието в него, както и за да се осигури равнопоставеност между превозвачи от различни държави-членки и между други видове транспорт.

Като цяло, предложението предвижда разпоредби относно:

- отговорност в случай на смърт или телесна повреда на пътници и загуба или повреда на техния багаж;
- недискриминация на базата на националност или място на пребиваване по отношение на условията за превоз, предлагани на пътниците от предприятия в областта на градските или междуградските автобусни превози;
- помощ за лица с увреждания и лица с намалена подвижност;
- задължения за предприятията в областта на градските и междуградските автобусни превози в случай на отмяна или закъснение на пътуването;
- задължение за предоставяне на информация;
- разглеждане на жалби;
- общите правила за контрол по прилагането.

Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14).

¹⁰ Следният пример може да бъде представен, за да бъде илюстрирана сложността на проблема: белгийски автобус с водач от Мароко претърпява произшествие във Франция.

¹¹ Регламент (ЕИО) № 684/92 от 16 март 1992 година относно общите правила за международен превоз на пътници с автобус.

2. ОБХВАТ НА ПРИЛОЖЕНИЕ

Настоящото предложение се отнася до превоза, осъществяван с градски и междуградски автобуси. Въпросът с услугите за достъп до пазари е регулиран на равнището на Общността по силата на Регламент (ЕИО) № 684/92 на Съвета от 16 март 1992 г. относно общите правила за международен превоз на пътници с автобус, изменен с Регламент (ЕО) № 11/98 на Съвета.

Обикновено вътрешните градски и крайградски автобусни превози и регионалните превози на кратки разстояния се регламентират от договорите за извършване на обществени услуги, които до голяма степен отчитат правата на пътниците и качеството на услугата. По този начин националното законодателство определя задълженията на автобусните оператори и съответните права на пътниците. Държавите-членки могат да изключат тези услуги от приложното поле на регламента при условие, че равнището на правата на пътниците, залегнали в подобни договори, е равностойно на определеното в настоящия регламент.

Държавите-членки не предлагат на пътниците единни решения, няма и уеднаквено равнище на защита по отношение на отговорността на операторите и помощта, предоставяна на лицата с увреждания. Следователно настоящото предложение разглежда ситуации, определени като критични поради липса на подходяща помощ и грижа. Например, пътниците, пътуващи на дълги разстояния извън мястото си на пребиваване, стават изключително уязвими, ако тяхното пътуване прекъсне или се случи произшествие.

На този етап Комисията предлага да бъдат разгледани въпросите, които изискват значително хармонизиране сред държавите-членки поради своята сложност и/или международното си измерение (трансгранични пътувания, международни оператори).

3. Съгласуваност с други политики и цели на ЕС

Предложението за регламент ще допринесе за постигането на целите от Договора като осигури повишено равнище на защита на потребителите, преодолее дискриминацията и социалната изолация на лицата с увреждания и като даде възможност на европейските граждани да се възползват напълно от създадените от вътрешния пазар възможности.

3.1. Защита на потребителите

Определянето и по-нататъшното укрепване на правата на пътниците отразява високия приоритет, който Договорът от Амстердам отдава на защитата на потребителите. В своето съобщение „Стратегия на ЕС за политика за защита на потребителите 2007—2013 г.: увеличаване на правата на потребителите, повишаване на тяхното благосъстояние, осигуряване на ефективната им защита“¹² Комисията заявява, че поставянето на потребителите в основата на други политики на ЕС е един от приоритетите. В съобщението се отбелязва, че е постигнат напредък в интегрирането на интересите на потребителите, *inter alia* във въздушния транспорт. Целта е в бъдеще въз основа на тези постижения да се постигне по-систематизирано интегриране на интересите на потребителите. Следователно Комисията разширява правата на

¹² COM(2007) 99.

пътниците, разработени в авиационния сектор, така че да обхванат и други транспортни сектори, по-специално за пътниците с намалена подвижност.

3.2. Социална интеграция и основни права

Настоящото предложение във връзка с правата на пътниците в автобусния транспорт отговаря на целите за борба със социалната изолация, тъй като то определя принципа за недискриминация и за оказване на помощ на лицата с увреждания. Член 12 от Договора за ЕО предвижда забрана на всякаква дискриминация на основание национална принадлежност. Следователно и в сектора на градските и междуградските автобусни превози, без да се засягат задълженията за обществена услуга, които изискват социални тарифи, договорните условия и тарифите, прилагани от предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози или от продавачите на билети, се предлагат на широката общественост без никаква дискриминация на базата на националността или мястото на пребиваване на крайния потребител или на мястото на установяване на продавачите на билети в Общността. Предложението е в съответствие и с член 21 от Хартата на основните права, който определя като основен принцип забраната на всякаква дискриминация, основана на пол, раса, цвят на кожата, етнически или социален произход, генетични белези, език, религия или вяра, политически или други убеждения, принадлежност към национално малцинство, имущество, произход, увреждане, възраст или сексуална ориентация. То се вписва и в член 13 от Договора за ЕО, който дава възможност на Общността да се бори с дискриминацията в областите на компетентност на Общността. Предложението е в съответствие и с Конвенцията на Организацията на обединените нации относно правата на лицата с увреждания, подписана от всички държави-членки и Европейската общност.

3.3. Единен пазар

На последно място, предложението би позволило на пътниците да разполагат с повишена защита, така че да се възползват пълноценно от единния пазар. Настоящото предложение гарантира, че гражданите, включително тези с намалена подвижност, могат да използват пълноценно единния пазар и да имат увереност да правят това. Политиката на ЕС за защита на потребителите е в основата на следващата фаза от развитието на единния пазар, както е предвидено в съобщението на Комисията до пролетната сесия на Европейския съвет относно Прегледа на единния пазар¹³. Единният пазар създава ползи за потребителите като разширява избора и намалява цените, както и като осигурява адекватна защита. В това отношение, определянето на правата на пътниците в автобусния транспорт ще допълни постигнатия напредък в транспортния сектор в рамките на Единния европейски пазар.

4. КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

4.1. Консултация със заинтересованите страни

През юли 2005 г. службите на Комисията стартираха обществена консултация на базата на работния документ на службите на Комисията „Права на пътниците в международния автобусен транспорт“, който съдържа преглед на проблемите и

¹³ Междинен доклад относно единния пазар за гражданите за пролетната сесия на Европейския съвет през 2007 г. в Брюксел — COM(2007) 60, 21.2.2007 г.

предизвикателствата, свързани с определянето на правата на пътниците, използващи този вид транспорт, и поканиха заинтересованите страни да предоставят своя коментар по редица въпроси. Консултацията приключи с публикуването на докладите относно резултатите от обществената консултация¹⁴ и относно срещата на заинтересованите страни, проведена в Брюксел на 29 март 2006 г.¹⁵

Получените отговори показаха ясно разделение между предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози и техните сдружения и федерации от една страна, и сдруженията на потребителите, от друга. Като цяло, първите не считат, че има необходимост или считат, че има съвсем незначителна необходимост от регламентиране на равнище ЕС, докато последните призовават за широки права за пътниците. Бяха изразени и много ясни опасения по отношение на икономическия и организационния модел на този сектор и не бе постигнато единодушие относно обхвата на регламентирането и относно включването или изключването на конкретни видове услуги, по-специално такива на местно и регионално равнище. Най-често операторите изтъкват, че настоящата икономическа ситуация не позволява налагането на допълнителна тежест, че няма реална необходимост от регламентиране и че голяма част от проблемите вече са разгледани в националното законодателство или в доброволните ангажименти, които те са поели. Сдруженията на потребителите междувременно призовават за широки действия на равнището на Общността, тъй като защитата на пътниците варира значително в отделните страни.

Не съществува единно становище между участниците в консултацията относно това как да бъде решен въпроса с достъпа до услугите и как да бъде оказвана помощ на лицата с намалена подвижност, които използват този вид транспорт. Някои оператори изтъкнаха нарасналите разходи и ограничената възможност за включване на целия автомобилен парк и посочиха, че съществуват работещи алтернативи за лицата с намалена подвижност (специализирани компании за градски и/или междуградски автобусни превози), докато други посочиха възможната социална изолация на тези лица.

Бяха изразени и опасения, че разпоредбите относно обезщетяване в случаи на закъснения биха могли да доведат до намаляване на безопасността на движението.

Обобщението на получените отговори от общественото допитване, текстът на отделните отговори и протоколът от срещата на заинтересованите страни от 29 март 2006 г. можете да намерите на следния интернет адрес: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/passengers_rights_en.htm

4.2. Събиране и използване на експертни становища

През юни 2006 г. Комисията получи становището на Европейския форум за енергетика и транспорт, с което се насърчават действията на Общността в областта на правата на пътниците в автобусния транспорт. Комисията взе предвид следните проучвания: „COST действие 349 — достъпност на междуградските автобуси и градските автобуси

¹⁴ Докладът относно резултатите от обществената консултация може да бъде намерен на английски, френски и немски език на следната страница в интернет: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/passengers_rights_en.htm

¹⁵ Протоколът от срещата може да бъде намерен на следната страница в интернет: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/passengers_rights_en.htm

за дълги разстояния за лицата с намалена подвижност“, октомври 2005 г. и „Оценка и мониторинг на тенденциите по отношение на потребностите на пътниците във връзка с нивото на обслужване и третирането на пътниците“ (SHORT „EU SERVICE GUARANTEES — EUSG“)¹⁶.

4.3. Оценка на въздействието

Оценката на въздействието, извършена в съответствие с насоките, обхвана основно: принципи за отговорност на оператора в случай на смърт или телесна повреда на пътниците, сравними с принципите на отговорност при другите видове транспорт; принципи за обезщетяване и помощ в случай на отмяна и закъснение; правила за достъпност, недискриминация и помощ за лица с увреждания и лица с намалена подвижност; стандарти за качество и задължения за предоставяне на информация; правила за разглеждане на жалби и мониторинг на съответствието.

Оценени са четири варианта на политика:

Вариантът „без промяна“ предполага липса на действия на равнище ЕС.

Вариантът „минимална защита“ е свързан с установяване на обща рамка, която определя само минимални правила за защита и, където това е уместно, консолидиране/изменение и/или опростяване на съществуващото общностно или национално законодателство (застраховки на моторните превозни средства, директива за пакетните туристически пътувания, законодателство, насочено към потребителя).

Вариантът за „максимална защита“ предвижда правни действия на Общността за определяне на правата на пътниците в международния автобусен транспорт (вариант I) и във вътрешния (на дълги разстояния, регионален) и международния транспорт (вариант II) по отношение на редовния/случайния превоз. Този вариант би осигурил уеднаквено равнище на адекватна защита за пътниците във всички държави-членки.

Вариант „доброволно поемане на ангажимент и саморегулиране“: този вариант предвижда предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози да разработят и приемат доброволни мерки за саморегулиране в рамките на ЕС/в рамките на своята страна по отношение на правата на пътуващите с автобус.

Обобщение на резултатите от оценката на въздействието: „Работен документ на службите на Комисията, оценка на въздействието, придружаваща предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно правата на пътниците в международния автобусен транспорт“:

Предвид широкия обхват на въпросите, разглеждани при оценката на въздействието, различни варианти бяха посочени като най-ефективни за постигане на равновесие между разходите и ползите.

По отношение на принципа за недискриминация и оказване на помощ на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност като най-подходящ вариант бе посочена комбинацията от вариант 2: сценарий за минимална защита (само за случайни превози)

¹⁶ Може да се намери на следната страница в интернет: http://ec.europa.eu/consumers/topics/facts_en.htm.

и вариант 3.I: сценарий за максимална защита (само за редовните международни превози). За да бъде отстояван принципът за недискриминация и оказване на помощ на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, предложената политика би следвало да гарантира оптимално равнище на достъпност, задължаващо операторите и управителите на автогарите да монтират подходящи средства за достъп, като в същото време избегнат съответното увеличение на цените на билетите.

Що се отнася до схемите за отговорност, оценката на въздействието показва, че най-значителни ползи за пътниците, без съществено повишаване на разходите, биха били постигнати, ако се избере вариантът „установяване на пълноценна система“. Пътниците ще разполагат с по-добра правна и икономическа защита, а различията, произтичащи от националното законодателство, ще бъдат елиминирани.

Вариантът „установяване на пълноценна система“ изглежда най-ефективен по отношение на задълженията за предоставяне на помощ и информация в случай на прекъсване на пътуването. По-силната защита на пътниците ще доведе до предлагане на по-добро обслужване. От своя страна, по-високото равнище на грижата, полагана за пътниците, е вероятно да подобри положението на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози на пазара, на който те се конкурират както по цени, така и по качество на услугата. Следователно Комисията подкрепя варианта за „максимална защита“ по отношение на задълженията за предоставяне на помощ и информация.

Оценката на въздействието заедно с приложенията придружават настоящото предложение.

5. ПРАВНИ АСПЕКТИ

5.1. Правно основание

Правното основание за предложението е залегнало в член 71 от Договора за създаване на Европейската общност, към който се прилага процедурата на съвместно вземане на решение.

5.2. Избор на правен инструмент

Основната цел на предложението е да гарантира адекватно равнище на защита на пътниците в автобусния транспорт, включително лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност. Правилата, предвидени в настоящото предложение, следва да се прилагат единно и ефективно в целия Европейски съюз. Регламентът, приложим пряко, изглежда най-подходящият инструмент за гарантиране на най-последователното прилагане на правилата във всички държави-членки. Общността вече избира регламента като правен инструмент за защита на правата на пътниците във въздушния и железопътния транспорт. Регламентът бе определен като най-подходящ инструмент за постигане на приложими и еквивалентни права на пътниците в автобусния транспорт.

5.3. Принцип на субсидиарност

Защитата на пътниците, като част от вътрешния пазар и общата транспортна политика, е въпрос с общоевропейско измерение, който изисква решение на общностно равнище. Либерализацията на пазара и отчитането на интересите на потребителите, по-специално

на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, са два допълващи се аспекта на вътрешния пазар. Предвид нарастващият брой потребители, които пътуват за развлечение или по работа в Европейския съюз, става все по-важно да се гарантира, че където и да се намират, те могат да разчитат на подобен набор от правила. Следователно целта на предложението е да гарантира, че пътниците в автобусния транспорт разполагат с еднакво равнище на права и защита в целия Европейски съюз.

Тази цел не може да бъде постигната в задоволителна степен с поединичните действия на държавите-членки, предвид международното измерение на този вид транспорт (пътувания и/или автобусни оператори). Съществуващото международно споразумение (Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на пътници и багажи — CVR на ИКЕ на ООН) не може да бъде разглеждано като ефективен инструмент, тъй като тя е ратифицирана от много малък брой държави-членки. В този контекст са необходими действия на общностно равнище.

5.4. Принцип на пропорционалност

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност. Комисията е ограничила предложението до области, в които са необходими точни общностни правила, и не засяга въпроси, които се регулират по-добре чрез мерки за саморегулиране. То обхваща области, в които необходимостта от действия на общностно равнище е явна и широко приета. Следователно предложението е пропорционално на поставената цел и е уместно при обстоятелствата, при които тя се преследва. Без хармонизиране, пътниците, в най-добрия случай, ще разполагат с различни права, а в най-лошия случай — няма да разполагат с никаква правна закрила. Освен това за тях ще бъде трудно да познават правата си, когато пътуват в Европа, а по този начин и да настояват за тяхното спазване.

5.5. Прилагане

Пътниците, и особено лицата с увреждания и с намалена подвижност, няма да бъдат в силна позиция, ако предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози не изпълняват задълженията си. Конвенцията на Обединените нации за правата на хората с увреждания предвижда възможност за изпращане на съобщение от лицата, които твърдят, че са жертви на нарушение от страна на държава — страна по Конвенцията на ООН. Следователно разработването на по-нататъшни разпоредби на ЕО ще осигури по-ефективна еднаква правна защита в целия ЕС. Ще бъде необходимо стриктно прилагане на предложения регламент. Следователно предложението на Комисията включва член, който изисква от държавите-членки да предвидят санкции за неспазване, както и да определят органи, които да отговарят за прилагането на регламента и за разглеждането на жалби от пътници. Тези разпоредби следват същия подход като регламента на Европейския парламент и на Съвета относно обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, както и регламента относно правата на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, когато пътуват с въздушен транспорт.

5.6. Европейско икономическо пространство и Швейцария

Предложеният регламент е от значение за Европейското икономическо пространство и следва да се прилага в него. Предложението е от значение и за Швейцария.

5.7. Саморегулиране

Комисията е осведомена, че предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози са разработили поредица от доброволни споразумения и други мерки за саморегулиране, които гарантират адекватни равнища на качество на услугата. Комисията продължава да приветства подобни договорености, които допълват предложените от Общността действия.

6. РАЗПОРЕДБИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Глава I

Настоящата глава съдържа общи разпоредби относно предмета, определенията и обхвата на регламента. Предложението обхваща отговорността на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози, правилата за недискриминация и задължителното оказване на помощ на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност. Предложението също така определя задълженията на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози в случай на прекъсване на пътуването, както и съответните правила, регламентиращи разглеждането на жалбите и прилагането.

Член 1

Този член определя предмета на регламента.

Член 2

Този член определя обхвата на регламента.

Член 3

В този член се дават определенията.

Член 4

Този член се отнася до доказателството за сключване на договор за превоз и забранява предлагането на дискриминационни договорни условия на базата на националност или място на пребиваване на пътниците.

Член 5

Този член се отнася до недопускане на отказ от задължения по отношение на правата, определени с настоящото предложение.

Глава II

Тази глава определя правилата относно отговорността на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози по отношение на пътниците и техния багаж. Пътниците ще имат право на еднакви нива на обезщетение и ще се възползват от хармонизирани правила относно отговорността на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози. Отговорността на предприятията е неограничена. Освен това при определени условия предприятията не могат да оспорват щети до определена сума в случай на произшествие. Пътниците, които претърпят произшествие, имат право на авансово плащане с оглед посрещане на икономически нужди, пред каквито те или техните семейства могат да се изправят в резултат на смърт или телесна повреда. Тази глава определя и правилата за обезщетяване на загуба или повреда на багаж.

Член 6

Този член се отнася до отговорността за причиняване на смърт или на телесна повреда на пътниците.

Член 7

Този член определя общи правила относно обезщетенията.

Член 8

Този член задължава предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози да извършват авансови плащания в случай на произшествие.

Член 9

Този член определя правилата за обезщетяване на изгубен или повреден багаж.

Глава III

Тази глава по същество се отнася до лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, които използват този вид транспорт. Тази категория пътници често е възпрепятствана да пътува с градски и междуградски автобуси поради недостъпността на тези услуги и необходимостта от оказване на помощ от страна на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози. Тази глава разглежда посочените проблеми като забранява всякаква дискриминация на базата на увреждания или намалена подвижност във връзка с резервациите за пътуване или качването в превозното средство. Тя се прилага без да се засягат определени изключения и дерогации, по-конкретно във връзка с обосновани съображения за безопасност, определени от закона.

Обхватът на задължителната помощ, оказвана на автогарите и на борда на превозните средства, е определен в приложение I. Персоналът на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози, както и служителите на автогарите, следва да имат необходимите познания във връзка с оказването на помощ на лицата с увреждания.

Член 10

Този член определя правила за предотвратяване на отказа на превоз поради наличие на увреждания или намалена подвижност.

Член 11

Този член засяга дерогациите, специалните условия и информацията във връзка с правилата, залегнали в настоящата глава.

Член 12

Този член определя общи правила за достъпност за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.

Член 13

Този член определя правото на помощ за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.

Член 14

Този член определя правилата за оказване на помощ в автогарите.

Член 15

Този член се отнася до помощта, оказвана на борда на превозното средство.

Член 16

Този член определя условията за предоставяне на помощ.

Член 17

Този член засяга изпращането на уведомления на трети страни относно необходимостта от оказване на помощ на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност от страна на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози или продавачите на билети.

Член 18

Този член предвижда задължение за осигуряване на подходящо обучение за персонала по отношение на работата с лица с увреждания.

Член 19

Този член определя общи правила за обезщетяване на изгубено или повредено оборудване за подпомагане на двигателната способност.

Глава IV

Тази глава се отнася до задълженията на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози в случай на прекъсване на пътуването поради отмяна на транспортна услуга или закъснение. По-конкретно, в случай на отмяна и, при редовните превози с продължителност от поне 3 часа, в случай на закъснение при заминаване от над 2 часа, предприятията са задължени да предоставят разумни алтернативни услуги при сравними времеви параметри или, когато това не е възможно, да предоставят на пътниците информация относно други налични услуги. Ако това изискване не бъде изпълнено, предприятията следва да заплатят обезщетение в размер на 50 % от стойността на билета. Пътниците винаги имат право да получат информация относно пътуването.

Член 20

Този член определя общи правила относно отговорността при отмяна и големи закъснения. Той очертава обхвата на правото на информация, премаршрутиране и/или възстановяване на стойността на билета и обезщетение в случай на отмяна и големи закъснения.

Член 21

Този член определя правото на информация относно пътуването.

Член 22

Този член предвижда възможности за търсене на допълнително обезщетение.

Член 23

Този член задължава предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози да си сътрудничат с цел постигане на договорености за укрепване правата на пътниците и повишаване на качеството на услугите.

Глава V

Тази глава задължава предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози да изградят вътрешна процедура за разглеждане на жалби. Разглеждането на пътническите жалби става в строго определени срокове. Предприятията и органите за управление на автогарите носят отговорност за информиране на пътниците относно техните права.

Член 24

Този член се отнася до информацията относно пътуването, която се предоставя от предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози и органите за управление на автогарите.

Член 25

Този член изисква предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози и органите за управление на автогарите да предоставят информация на пътниците относно техните права съгласно настоящия регламент.

Член 26

Този член определя правила за процедура за разглеждане на жалби.

Глава VI

Настоящата глава предвижда правила за прилагане и подходяща институционална рамка. Държавите-членки трябва да определят национални органи, отговарящи за прилагането, към които пътниците могат да адресират оплакванията си относно предполагаемо нарушаване на техните права съгласно настоящия регламент. Тези национални органи трябва да си сътрудничат. Освен това държавите-членки трябва да предвидят възпиращи санкции във връзка с неспазването на правата на пътниците.

Член 27

Този член обхваща прилагането на настоящия регламент, включително определянето на национални органи за прилагане.

Член 28

Този член изисква органите за прилагане да публикуват годишен доклад за своята дейност.

Член 29

Този член определя принципа на сътрудничество между националните органи за прилагане.

Член 30

Този член засяга санкциите, налагани от държавите-членки.

Глава VII

Тази глава предвижда три години след влизането в сила на настоящия регламент, Комисията да докладва пред Съвета и Парламента относно неговото действие. Регламентът влиза в сила 20 дни след публикуването му в Официален вестник на ЕС и започва да се прилага една година след тази дата.

Член 31

Този член определя задълженията за докладване на Комисията.

Член 32

Този член засяга изменението на Регламент (ЕО) № 2006/2004 на Европейския парламент и на Съвета за сътрудничество между националните органи, отговорни за прилагане на законодателството за защита на потребителите.

Член 33

Този член определя датата, на която регламентът влиза в сила.

Приложение I

Това приложение определя обхвата на помощта, предлагана на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност а) в автогарите и б) на борда на градските или междуградските автобуси.

Приложение II

Това приложение се отнася до съдържанието на обучението, свързано с работа с лица с увреждания.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 за сътрудничество между националните органи, отговорни за прилагане на законодателството за защита на потребителите

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията¹⁷,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹⁸,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁹,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора,

като имат предвид, че:

- (1) Действията на Общността в областта на автобусния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо ниво на защита на пътниците, сравнимо с това при другите видове транспорт, без значение къде пътуват те. Освен това е необходимо в пълна степен да се отчитат изискванията за защита на потребителите като цяло.
- (2) Доколкото пътникът в автобусния транспорт е по-слабата страна по договора за превоз, правата на пътниците в това отношение следва да бъдат защитени, независимо от тяхната националност или мястото им на пребиваване в рамките на Общността.
- (3) В полза на пътниците следва да има правила относно отговорността, сравними с тези при другите видове транспорт, в случай на произшествия, които завършват със смърт или телесна повреда.
- (4) Пътниците следва да имат право да получат авансови плащания за посрещане на техните непосредствени икономически нужди след претърпяно произшествие.

¹⁷

¹⁸

¹⁹ *ОВ С [...], [...], стр. [...].*

- (5) Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози следва да носят отговорност за загубата или повредата на багаж на пътници при условия, сравними с тези при други видове транспорт.
- (6) Автобусните транспортни услуги следва да предоставят ползи на гражданите като цяло. Вследствие на това лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, независимо от това дали причината за тази намалена подвижност е увреждане, възраст или някой друг фактор, следва да разполагат с възможности за ползване на автобусни транспортни услуги, сравними с възможностите за останалите граждани. Лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност имат същото право като всички останали граждани на свободно придвижване, свобода на избора и недискриминация.
- (7) В контекста на член 9 от Конвенцията на Обединените нации за правата на лицата с увреждания и за да се предостави възможност на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност за пътуване с автобус, равна на тази на другите граждани, следва да бъдат определени правила за недискриминация и оказване на помощ по време на тяхното пътуване. Вследствие на това лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност следва да се приемат за превоз и да не им се отказва превоз на основание тяхното увреждане или липса на подвижност, с изключение на причини, свързани с основания за безопасност и предписани от закона. Те следва да се ползват от правото на помощ в автогарите, както и на борда на превозните средства, включително при качване и слизане от превозното средство. С цел да бъдат социално интегрирани, засегнатите лица следва да получават такава помощ без допълнително заплащане. Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози следва да определят правила за достъпност, като използват за предпочитане европейска система на стандартизация.
- (8) Когато се решава относно проектирането на нови автогари и когато се правят големи преустройства, ръководните органи, когато е възможно, следва да вземат предвид нуждите на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност. При всички случаи ръководните органи на автогарите следва да определят пунктове, в които тези лица могат да обявят пристигането си и необходимостта от оказване на помощ.
- (9) Правата на ползвателите на автобусни транспортни услуги следва да включват получаването на информация относно услугата както преди, така и по време на пътуването. Цялата важна информация, която се предоставя на пътниците в автобусния транспорт, следва да бъде предоставяна в алтернативни формати, които са достъпни за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.
- (10) Настоящият регламент не би следвало да ограничава правата на предприятията в областта на градските и междуградските автобусни превози да търсят обезщетение от всяко едно лице, включително и от трети лица, в съответствие с приложимото законодателство.
- (11) Неудобствата, изпитвани от пътниците във връзка с отмяната или дългите закъснения на тяхното пътуване, следва да бъдат ограничени. За тази цел за пътниците следва да се полагат съответни грижи и да им се предоставя информация. Пътниците трябва да могат да отменят своето пътуване с право на

възстановяване на стойността на билета, или да бъдат премаршрутирани при задоволителни условия, или да им бъде дадена информация относно алтернативни транспортни услуги. Ако предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози не предоставят на пътниците необходимата помощ, пътниците следва да имат право да получат финансово обезщетение.

- (12) Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози следва да си сътрудничат с цел постигане на договорености на национално или европейско равнище за подобряване на предлаганите грижи и помощ на пътниците, в случай на прекъсване на пътуването им, и по-специално в случаите на дълги закъснения.
- (13) Настоящият регламент следва да не засяга правата на пътниците съгласно Директива 90/314/ЕИО относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки²⁰. В случаи на отмяна на пакетна екскурзия по причини, несвързани с отменен автобусен превоз, настоящият регламент следва да не се прилага.
- (14) Пътниците следва да бъдат напълно информирани относно своите права, предвидени в настоящия регламент, за да могат да упражняват ефективно тези права.
- (15) Пътниците следва да могат да упражняват правата си чрез съответна процедура за подаване на жалби, въведена от предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози или, според случая, чрез подаване на жалби до органа или органите, определени за тази цел от съответната държава-членка.
- (16) Държавите-членки следва да гарантират и да упражняват надзор върху принципното съответствие на действията на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози с настоящия регламент и да назначат подходящ орган за изпълнение на такива функции по неговото прилагане. Надзорът не следва да засяга правата на пътниците да търсят законно обезщетение в съда съгласно процедурите на националното законодателство.
- (17) Държавите-членки следва да предвидят санкции за нарушаване на настоящия регламент и да осигурят прилагането на тези санкции. Санкциите следва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи.
- (18) Тъй като целите на настоящия регламент, а именно установяването на високи и равностойни нива на защита и помощ за пътниците в автобусния транспорт във всички държави-членки, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и, следователно, поради тяхното значимо международно измерение могат да бъдат постигнати в по-голяма степен на равнище Общност, Общността може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, установен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

²⁰ ОВ L 158, 23.6.1990 г., стр. 59.

- (19) Настоящият регламент не следва да засяга разпоредбите на Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. относно защитата на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни²¹.
- (20) Прилагането на настоящия регламент следва да се основава на Регламент (ЕО) № 2006/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 27 октомври 2004 година за сътрудничество между националните органи, отговорни за прилагане на законодателството за защита на потребителите (регламент за сътрудничество в областта на защита на потребителите)²². Следователно посоченият регламент следва да бъде съответно изменен.
- (21) Настоящият регламент зачита основните права и съблюдава принципите, признати в частност от Хартата на основните права на Европейския съюз,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Глава I

Общи разпоредби

Член I

Предмет

С настоящия регламент се уреждат правилата относно:

- (1) недискриминация между пътниците по отношение на условията за превоз, предлагани от предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози;
- (2) отговорността на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози в случаи на произшествия, които завършват със смърт или телесна повреда на пътници, или загуба или повреда на техния багаж;
- (3) недискриминация и задължително оказване на помощ на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност в автобусния транспорт;
- (4) задълженията на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози към пътниците в случай на отмяна на пътуването или на закъснение;
- (5) минимална информация, която трябва да бъде предоставена на пътниците;
- (6) разглеждане на жалби;
- (7) прилагане на правата на пътниците.

²¹ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

²² ОВ L 364, 9.12.2004 г., стр. 1.

Член 2
Обхват

1. Настоящият регламент се прилага за превоза на пътници от предприятия в областта на градските и/или междуградските автобусни превози при редовно обслужване на маршрути.
2. Държавите-членки могат да изключат градския, крайградския или регионален транспорт, извършван по силата на договори за обществена услуга, ако тези договори гарантират равнище на права на пътниците, подобно на изискваното в настоящия регламент.
3. По отношение на случайния превоз се прилага само глава II.

Член 3
Определения

За целите на настоящия регламент се използват следните определения :

- (1) „предприятие в областта на градските и/или междуградските автобусни превози“ означава транспортно предприятие, на което в държавата на установяване е позволено да осъществява автобусен превоз съгласно условията за пазарен достъп, определени в националното законодателство, както и транспортно предприятие, което притежава валиден лиценз на Общността, издаден в съответствие с Регламент (ЕИО) № 684/92 на Съвета с цел извършване на международен превоз на пътници.
- (2) „случаен превоз“ означава услуга по смисъла на член 2, параграф 3 от Регламент (ЕИО) № 684/92;
- (3) „редовен превоз“ означава услуга по смисъла на член 2, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 684/92;
- (4) „договор за превоз“ означава договор между предприятие в областта на градските и/или междуградските автобусни превози или негов упълномощен продавач на билети и пътника за предоставяне на една или повече транспортни услуги;
- (5) „билет“ означава валиден документ, даващ право на транспорт, или нещо еквивалентно на билет върху нехартиен носител, включително в електронна форма, издаден или одобрен от предприятие в областта на градските и/или междуградските автобусни превози или негови упълномощени продавачи на билети;
- (6) „продавач на билети“ означава продавач на дребно на автобусни транспортни услуги, сключващ договори за превоз и продавач билети от името на предприятие в областта на градските и/или междуградските автобусни превози или за собствена сметка;
- (7) „туроператор“ означава организатор или продавач на дребно по смисъла на член 2, параграфи 2 и 3 от Директива 90/314/ЕИО;

- (8) „лице с увреждания“ или „лице с намалена подвижност“ означава всяко лице, което по време на използване на транспорт е с намалена подвижност поради някакво физическо увреждане (сетивно или локомоторно, трайно или временно), умствено увреждане или дефект или всяка друга причина за увреждане, или поради възраст, и чието състояние изисква съответното внимание и приспособяване на обслужването, което се предоставя на всички пътници, към специфичните нужди на такова лице;
- (9) „резервация“ означава разрешение, в писмена или в електронна форма, даващо право на превоз при спазване на предварително потвърдени персонализирани условия за превоз;
- (10) „орган за управление на автогара“ означава организационно образувание в държава-членка, на което е поверена отговорността за управлението на автогара;
- (11) „отмяна“ означава неизвършване на транспортна услуга, която е предварително планирана и за която е направена поне една резервация;
- (12) „закъснение“ означава разликата във времето между часа на заминаване или пристигане на пътника, съгласно публикуваното разписание, и часа на неговото действително или очаквано заминаване или пристигане.

Член 4

Договор за превоз и недискриминиращи договорни условия

1. Предприятията в областта на градските и междуградските автобусни превози предоставят на пътниците доказателство за сключване на договора за превоз като издават един или повече билети. Билетите се считат за доказателство *prima facie* за сключването на договора за превоз и по този начин предоставят правата, предвидени в настоящия регламент.
2. Без да се засягат задълженията за обществена услуга, които изискват социални тарифи, договорните условия и тарифите, прилагани от предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози или от продавачите на билети, се предлагат на широката общественост без никаква дискриминация на базата на националността или мястото на пребиваване на крайния потребител или на мястото на установяване на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози или продавачите на билети в Общността.

Член 5

Изключване на отказ от задължения

1. Задълженията съгласно настоящия регламент не могат да бъдат ограничавани или отменяни, *inter alia* чрез дерогация или рестриктивна клауза в договора за превоз.
2. Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози могат да предлагат договорни условия, които са по-благоприятни за пътниците от тези, предвидени в настоящия регламент.

Глава II

Отговорност на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози по отношение на пътниците и техния багаж

Член 6

Отговорност във връзка със смърт и телесна повреда на пътници

1. Съгласно настоящата глава предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози са отговорни за загубата или щетата, произтичаща от смъртта, от телесната повреда, или психическото увреждане на пътника, причинена на пътника в резултат от произшествие, свързано с експлоатацията на градски и междуградски автобусни транспортни услуги, и настъпила, докато пътникът се намира в превозното средство, докато влиза или излиза от него.
2. Отговорността на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози не подлежи на каквото и да е парично ограничение, били то определено от закон, конвенция или договор.
3. За всяка щета в размер до 220 000 EUR предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози не може да изключи или ограничи своята отговорност като докаже, че то е положило изискваните усилия съгласно параграф 4, буква а).
4. Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози не носят отговорност съгласно параграф 1:
 - а) ако произшествието е предизвикано от външни по отношение на експлоатацията на автобусни транспортни услуги обстоятелства, които предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози, въпреки положените усилия според особеностите на случая, не е могло да избегне и чиито последици не е могло да предотврати;
 - б) доколкото произшествието е по вина на пътника или е предизвикано от небрежност от негова страна.
5. Нищо в настоящия регламент:
 - а) не предполага, че предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози е единствената страна, която носи отговорност за заплащане на щетите; или
 - б) не ограничава правата на предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози да търси обезщетение от всяка друга страна съгласно приложимото законодателство в съответната държава-членка.

Член 7
Обезщетения

1. В случай на смърт на пътник, обезщетението по отношение на отговорността, предвидена в член 6, включва:
 - а) необходимите разноски вследствие на смъртта, по-специално разноските по превоза на тялото и погребението;
 - б) ако смъртта не е настъпила незабавно, обезщетението, предвидено в параграф 2 от настоящия член.
2. В случай на телесна повреда или друг вид физическо или психическо увреждане на пътника, обезщетението включва:
 - а) необходимите разноски, по-специално за лечение и превоз;
 - б) обезщетение за финансовата загуба, причинена било поради пълната или частичната нетрудоспособност, било поради нарастването на нуждите.
3. Ако поради смъртта на пътника лица, към които пътникът по закон е имал или е щял да има в бъдеще задължение за издръжка, са лишени от издръжката си, въпросните лица също се обезщетяват за тази загуба.

Член 8
Авансови плащания

1. В случай на смърт, телесна повреда, или всяко друго физическо или психическо увреждане на пътника, причинено от произшествие във връзка с експлоатацията на автобусни транспортни услуги, предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози извършва незабавно, и във всеки случай не по-късно от петнадесет дни след установяването на самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение, авансовите плащания, необходими за посрещането на непосредствените му икономически нужди, пропорционално на претърпените щети.
2. Без да се засягат разпоредбите на параграф 1, авансовото плащане в случай на смърт не може да бъде по-малко от 21 000 EUR на пътник.
3. Авансовото плащане не представлява признаване на отговорност и може да се приспадне от сумите, изплатени впоследствие на базата на настоящия регламент, но не подлежи на възстановяване, освен в случаите, при които причинените щети са резултат от небрежност или вина от страна на пътника или при които лицето, получило авансовото плащане, не е лицето, имащо право на обезщетение.

Член 9
Отговорност за изгубен и повреден багаж

1. Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози носят отговорност за изгубен или повреден багаж, който им е бил поверен. Максималната сума на обезщетението е 1 800 EUR на пътник.
2. В случай на произшествия, свързани с експлоатацията на градски и междуградски автобусни транспортни услуги, предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози носи отговорност за загубени или повредени лични вещи, които пътникът е носил върху себе си или със себе си като ръчен багаж. Максималната сума на обезщетението е 1 300 EUR.
3. Ако предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози докаже, че щетата е настъпила вследствие на, или за нея е допринесла, грешка или небрежност от страна на пътника, предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози се освобождава изцяло или частично от отговорност по отношение на ищеца, в степента, в която тази грешка или небрежност е причинила или допринесла за щетата.

Глава III
Права на лицата с увреждания и лицата с намалена
подвижност

Член 10
Предотвратяване на отказ за превоз

1. Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози, продавачите на техни билети или туроператорите не могат да отказват на основание увреждане или намалена подвижност:
 - а) да приемат резервация за транспортна услуга или да издадат билет за пътуване, за което се прилага настоящия регламент;
 - б) да качат лице с увреждане или лице с намалена подвижност в превозното средство, при положение че въпросното лице разполага с валиден билет или резервация.
2. Резервациите и билетите се предлагат на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност без надценка.

Член 11
Дерогации и специални условия

1. Независимо от разпоредбите на член 10, предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози или продавачите на техни билети или туроператорите могат да откажат на основание увреждане или намалена

подвижност да приемат резервация, да издадат билет или да качат лице с увреждане или лице с намалена подвижност:

- а) за да спазят приложимите изисквания за безопасност, установени от международното, общностното или националното законодателство, или за да спазят изискванията за безопасност, установени от органа, който е издал разрешително на съответното предприятие в областта на градските и/или междуградските автобусни превози,
- б) когато размерът на превозното средство прави качването или превоза на лица с увреждания или лица с намалена подвижност физически невъзможно.

В случай на отказ за приемане на резервация, основан на причините, посочени в букви а) или б) от първа алинея, превозвачите, продавачите на билети или туроператорите полагат разумни усилия да предложат приемлива алтернатива на засегнатото лице.

2. Лице с увреждане или лице с намалена подвижност, на което е отказан достъп до превозно средство поради неговото увреждане или намалена подвижност, има право на възстановяване на стойността на билета и разумна алтернативна транспортна услуга до местоназначението в подобна времева рамка.
3. При същите условия, както посочените в параграф 1, буква а), предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози, продавачите на билети или туроператорите могат да изискат лицата с увреждания или лицата с намалена подвижност да бъдат придружавани от друго лице, което е в състояние да окаже нужната помощ на тези лица, ако това е абсолютно необходимо.
4. Когато предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози, продавачът на билети или туроператорът упражнява дерогация по силата на параграф 1, то уведомява незабавно лицето с увреждания или лицето с намалена подвижност относно причините, или, при поискване, го уведомява писмено в рамките на пет работни дни след отказа на резервация.

Член 12

Достъпност и информация

1. Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози, с активното участие на представители на организациите на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, заедно с посочените в член 27 правоприлагащи органи, установяват недискриминационни правила за достъп до транспорт на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, така че да бъдат спазени приложимите изисквания за безопасност. Тези правила съдържат всички условия относно достъпа до съответните автобусни услуги, включително достъпността на експлоатираните превозни средства и съоръженията на борда.

2. Правилата, предвидени в параграф 1, се правят обществено достъпни от предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози или продавачите на билети поне към момента на извършване на резервацията, по подходящ начин и на същия език, на който обикновено се предоставя информация на всички пътници. При предоставянето на тази информация се обръща особено внимание на потребностите на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.
3. При поискване предприятията в областта на градските и междуградските автобусни превози предоставят международното, общностното или националното законодателство, определящо изискванията за безопасност, на които се основават правилата за недискриминационен достъп.
4. Туроператорите предоставят правилата, предвидени в параграф 1, които се прилагат за пътувания, включени в пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки, които те организират, продават или предлагат за продажба.
5. Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози, продавачите на техни билети или туроператорите гарантират, че цялата съответна информация относно условията на превоз, информация за пътуването и за достъпността на услугите е налице в подходящ и достъпен формат за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, включително резервации и информация в интернет.

Член 13
Право на помощ

1. Органите за управление на автогарите и предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози гарантират подходяща помощ на лицата с увреждания или лицата с намалена подвижност, както е посочено в приложение I, безплатно, преди, по време на и след пътуването.
2. Органите за управление на автогарите и предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози могат да предоставят сами помощ или да сключат договор с една или повече страни за предоставянето на помощ. Те могат да сключат такъв договор или договори по своя собствена инициатива или при поискване.

Когато органите за управление на автогарите и предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози са сключили договор с една или повече страни за предоставянето на помощ, те остават отговорни за предоставянето на помощ.

3. Разпоредбите на настоящата глава не забраняват на органите за управление на автогарите и предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози да предоставят помощ при по-висок стандарт от посочения в приложение I, нито да предоставят допълнителни услуги към посочените на същото място.

Член 14
Право на помощ в автогарите

1. Не по-късно от шест месеца след влизането в сила на настоящия регламент държавите-членки определят автогарите, на които се предоставя помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност, като вземат предвид необходимостта от гарантиране на достъпност на услугите в повечето географски местоположения. Държавите-членки информират Комисията за това.
2. Органът за управление на автогара, определена от държава-членка съгласно параграф 1, отговаря за осигуряване на помощта, посочена в част а) на приложение I, без допълнителни такси на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, при условие, че съответното лице отговаря на условията, посочени в член 16.

Член 15
Право на помощ на борда на превозното средство

Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози предоставят безплатно на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност поне помощта, посочена в част б) на приложение I, на борда на превозното средство и при качване и слизане от него, при условие, че съответното лице отговаря на условията, посочени в член 16.

Член 16
Условия за предоставяне на помощ

1. Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози, органите за управление на автогарите, продавачите на билети и туроператорите си сътрудничат при предоставяне на помощ на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, при условие, че поне 48 часа преди възникване на необходимостта от оказване на помощ предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози, органът за управление на автогарата, продавачът на билети или туроператорът са уведомени относно потребността на лицето от подобна помощ.
2. Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози, продавачите на билети и туроператорите предприемат всички необходими мерки за улесняване на получаването на уведомления относно потребността от помощ, направени от лица с увреждания или лица с намалена подвижност. Това задължение е приложимо във всички пунктове за продажба, включително продажби по телефона и чрез интернет.
3. Ако не е извършено уведомление съгласно параграф 1, предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози, органите за управление на автогарите, продавачите на билети и туроператорите полагат всички разумни усилия да гарантират предоставянето на помощ по начин, който дава възможност на лицето с увреждания или лицето с намалена

подвижност да се качи на заминаващ автобус, да направи смяна на превозното средство или да слезе от пристигащо превозно средство, за което е закупило билет.

4. Помощ се оказва при условие, че съответното лице се яви на определения пункт:
 - в предварително определен от предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози час, който не може да бъде повече от 60 минути преди оповестеното време на заминаване, или
 - ако не е посочен час, не по-късно от 30 минути преди оповестеното време на заминаване.
5. Органът за управление на автогарата, определена от държава-членка съгласно член 14, параграф 1, като отчита местните условия и без да се засягат правомощията на другите субекти по отношение на зоните, които попадат извън периметъра на автогарата, определя пунктове за пристигане и заминаване в рамките на автогарата, или на пунктове под прекия контрол на органа за управление на автогарата, както навън, така и в сградата на автогарата, на които лицата с увреждания или лицата с намалена подвижност могат да се явят и да поискат помощ.
6. Пунктовете, посочени в параграф 5, са ясно обозначени и дават обща информация за автогарата и предлаганата помощ в приемлив формат.

Член 17

Предаване на информация на трета страна

1. Когато предоставянето на помощ е възложено на подизпълнител и предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози или продавачът на билети или туроператорът получи уведомление относно необходимостта от помощ поне 48 часа преди оповестения час на заминаване, то предава съответната информация на подизпълнителя поне 36 часа преди оповестения час на заминаване.
2. Когато предоставянето на помощ е възложено на подизпълнител и предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози или продавачът на билети или туроператорът не получи уведомление относно необходимостта от помощ поне 48 часа преди оповестения час на заминаване, превозвачът или продавачът на билети или туроператорът предава информацията на подизпълнителя при първа възможност.

Член 18

Обучение

Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози:

- a) гарантират, че целият техен персонал, включително служителите, наети от всеки подизпълнител, който предоставя пряка помощ на лицата с

увреждания и лицата с намалена подвижност, разполага със знания и умения, необходими за посрещане нуждите на лица с увреждания и лица с намалена подвижност;

- б) осигуряват обучение на целия си персонал, който пряко обслужва пътниците, за работа с лица с увреждания и осведоменост относно уврежданията, както е описано в приложение II;
- в) гарантират, че при наемането на работа всички нови служители преминават обучение, свързано с работата с лица с увреждания, както и че персоналът преминава опреснителни курсове, когато това е целесъобразно.

Член 19

Обезщетение във връзка с инвалидни колички и оборудване за подпомагане на двигателната способност

1. В случай на загуба или повреда на инвалидна количка или друго оборудване за подпомагане на двигателната способност, или на части от него, станала по време на обслужване на автогарата или по време на транспортирането на борда на превозното средство, на пътника, собственик на такова оборудване, се дължи обезщетение от предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози или от органа за управление на автогарата, в зависимост от това, кой е отговорял за оборудването в момента, в който е претърпяна загубата или повредата.

При необходимост се полагат всички усилия за бързо предоставяне на заместващо оборудване.

2. Не се определя граница за размера на обезщетението, платимо по силата на този член.

Глава IV

Задължения на предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози в случай на прекъсване на пътуването

Член 20

Отговорност в случай на отмяна и дълги закъснения

Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози носят отговорност за отмяна и, в случаите, когато продължителността на пътуването по разписание надвишава три часа, за закъснения при заминаване от над два часа. В подобни случаи засегнатите пътници получават поне:

- а) предложение за алтернативна транспортна услуга при разумни условия, или, ако това е неосъществимо, получават информацията относно адекватни алтернативни транспортни услуги на други транспортни оператори;
- б) възстановяване на цената на билета, освен ако са приели алтернативните транспортни услуги, посочени в буква а);
- в) право на обезщетение в размер на 100 % от цената на билета, ако предприятието в областта на градските и/или междуградските автобусни превози не предостави алтернативни услуги или информация, както е посочено в буква а). Обезщетението се изплаща в рамките на един месец след подаване на молба за обезщетение.

Член 21

Предоставяне на информация

1. В случай на закъснение, предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози, или, където това е целесъобразно, органите за управление на автогарите, информират пътниците относно очакваното време на заминаване и пристигане в момента, в който получат тази информация, но не по-късно от 30 минути след часа на заминаване по разписание или съответно един час преди часа на пристигане по разписание.
2. Ако пътниците изпуснат свързващ превоз поради закъснение, предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози полагат разумни усилия да информират съответните пътници относно алтернативни свързващи превози.

Член 22

По-нататъшни искове

Нищо в настоящия регламент не изключва възможността пътниците да потърсят обезщетение във връзка със загуба в резултат на отмяна или закъснение на транспортна услуга пред националните съдилища.

Член 23

Допълнителни мерки в полза на пътниците

Предприятията в областта на градските и междуградските автобусни превози си сътрудничат с цел създаване на договорености на национално или европейско равнище, с участието на заинтересованите лица, професионални асоциации и асоциации на потребителите, пътниците и лицата с увреждания. Тези мерки целят подобряване на грижата за пътниците, по-специално в случаите на дълги закъснения и прекъсване или отмяна на пътуването.

Глава V

Информация за пътниците и разглеждане на жалби

Член 24

Право на информация относно пътуването

По време на цялото пътуване органите за управление на автогарите и предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози предоставят на пътниците адекватна информация в най-подходящия формат. Особено внимание се обръща на потребностите на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.

Член 25

Информация относно правата на пътниците

1. Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози и органите за управление на автогарите гарантират, че най-късно в момента на заминаване на пътниците, както и по време на пътуването, се предоставя подходяща и разбираема информация относно техните права съгласно настоящия регламент. Информацията се предоставя в най-подходящия формат. При предоставянето на тази информация се обръща особено внимание на потребностите на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност. Тази информация включва данни за осъществяване на връзка с органа за прилагане, определен от държавата-членка съгласно член 27, параграф 1.

Член 26

Жалби

1. Предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози създават механизъм за разглеждане на жалбите относно правата и задълженията, обхванати от настоящия регламент.
2. Пътниците могат да подадат жалба до предприятие в областта на градските и/или междуградските автобусни превози в рамките на един месец от деня на извършване на услугата или деня, в който услугата е трябвало да бъде извършена. В рамките на 20 работни дни адресатът на жалбата изпраща обосновано становище, или, при наличие на основателни причини, информира пътника на коя дата може да очаква отговор. Времето за изпращане на отговор не може да надвишава два месеца, считано от получаване на жалбата.
3. Ако не бъде получен отговор в сроковете, предвидени в параграф 2, се счита, че жалбата е била уважена.

Глава VI

Прилагане и национални органи за прилагане

Член 27

Национални органи за прилагане

1. Всяка държава-членка определя орган или органи за прилагане на настоящия регламент. Всеки орган предприема необходимите мерки за гарантиране зачитането на правата на пътниците, включително спазването на правилата за достъпност, посочени в член 12. По отношение на организацията си, решенията за финансиране, правната си структура и вземането на решения, всеки орган е независим от предприятията в областта на градските и/или междуградските автобусни превози.
2. Държавите-членки информират Комисията относно органа или органите, определени по реда на настоящия член, и техните съответни отговорности.
3. Всеки пътник може да се оплаче пред съответния орган, определен съгласно параграф 1, относно предполагаеми нарушения на настоящия регламент.
4. Държавите-членки, които са избрали да освободят определени услуги съгласно член 2, параграф 2, осигуряват сравним механизъм за прилагане на правата на пътниците.

Член 28

Доклад върху прилагането

1. Всяка година на 1 юни органите за прилагане, определени съгласно член 27, параграф 1, публикуват доклад за своята дейност през изминалата година, който съдържа *inter alia*:
 - а) описание на дейностите, предприети за прилагане на разпоредбите на настоящия регламент,
 - б) указване на приложимата процедура за разглеждане на индивидуални жалби,
 - в) обобщение на правилата за достъпност за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, които се прилагат в съответната държава-членка,
 - г) обобщени данни за подадените жалби,
 - д) подробности за наложените санкции,
 - е) други важни въпроси за по-доброто прилагане на настоящия регламент.

2. За да бъдат в състояние да съставят подобни доклади, органите за прилагане водят статистика за индивидуалните жалби според предмета на жалбите и засегнатите компании. Такива данни се предоставят при поискване на Комисията или на националните разследващи органи до три години след датата на инцидента.

Член 29

Сътрудничество между органите по прилагането

Органите по прилагането, определени съгласно член 27, параграф 1, обменят информация помежду си относно своята работа и принципите и практиката на вземане на решения с цел единна защита на пътниците в цялата Общност. Комисията ги подкрепя в тази им дейност.

Член 30

Санкции

Държавите-членки съставят правила относно санкциите за нарушение на настоящия регламент и вземат всички мерки, необходими за спазването на тези правила. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи. Държавите-членки уведомяват Комисията относно тези свои разпоредби, като я информират незабавно за всякакви последващи изменения в тези разпоредби.

Глава VII

Заклучителни разпоредби

Член 31

Доклад

Най-късно три години след влизането в сила на настоящия регламент Комисията представя доклад пред Европейския парламент и пред Съвета относно неговото функциониране и въздействие. При необходимост докладът се придружава със законодателни предложения за по-нататъшно детайлно прилагане на разпоредбите от настоящия регламент или за целите на неговото изменение.

Член 32

Изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004

В приложението към Регламент (ЕО) № 2006/2004 се добавя следната точка:

„18. Регламент на Европейския парламент и на Съвета от ... относно правата на пътниците в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 на Европейския парламент и на Съвета²³.

²³ ОВ L [...], [...], стр. [...].

Член 33
Влизане в сила

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.
2. Той се прилага от [една година след влизането му в сила].

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Предоставяне на помощ на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност.

а) помощ в автогарите

Помощ и мерки, необходими за даване на възможност на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност да:

- заявят пристигането си на автогарата и молбата си за оказване на помощ на определени пунктове;
- се придвижат от определен пункт до касата, чакалнята и зоната за качване в превозното средство.

б) помощ на борда на превозното средство

Помощ и мерки, необходими за даване на възможност на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност да:

- се качат в превозното средство чрез осигуряване на подежни устройства, инвалидни колички или друго подходящо оборудване;
- натоварят багажа си;
- свалят багажа си от превозното средство;
- слязат от превозното средство;
- се придвижат до тоалетните, при необходимост;
- водят признато куче придружител в автобуса;
- се придвижат до своето място;
- получат важна информация за пътуването в достъпен формат;
- се качат/слязат от превозното средство по време на паузи в пътуването, ако това е възможно.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Обучение за работа с лица с увреждания

а) обучение, свързано с осведомеността относно уврежданията

Обучението на персонала, който обслужва пряко пътниците, включва:

- осведоменост и подходящо отношение към пътници с физически, сетивни (слухови и зрителни), скрити или когнитивни увреждания, включително как да се прави разграничение между различните способности на индивидите, чиято мобилност, ориентация или възможност за комуникация може да е намалена;
- бариери пред лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, включително в нагласата, средата/физически и организационни бариери;
- признати животни придружители, включително ролята и потребностите на животното придружител;
- справяне в непредвидени ситуации;
- междуличностни умения и начини за комуникация с глухи и с лица с увреден слух, лица със зрителни увреждания, с речеви увреждания и с когнитивни увреждания;
- работа с инвалидни колички и друго оборудване за подпомагане на двигателната способност, така че да бъде избегнато нанасянето на щети (за целия персонал, който отговаря за обработката на багажа, ако има такъв).

б) обучение, свързано с оказване на помощ на лицата с увреждания

Обучението на персонала, който оказва пряка помощ на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, включва:

- как да се помогне на лицата в инвалидни колички да се прехвърлят в и от инвалидната количка;
- умения за предоставяне на помощ на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, които пътуват с признати животни придружители, включително ролята и потребностите на тези животни;
- техники за придружаване на незрящи и частично зрящи лица и за обработка и превоз на признати животни придружители;
- познаване на видовете оборудване, което може да подпомогне лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, както и познания за работа с подобно оборудване;
- ползване на оборудване за качване/слизане от превозното средство и познаване на съответните процедури за подпомагане на качването/слизането, които гарантират безопасността и запазването на достойнството на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност;

- достатъчно познаване на необходимостта от надеждна и професионална помощ. Също така осъзнаване на възможността определени лица с увреждания да се почувстват уязвими по време на пътуването поради своята зависимост от предоставяната помощ;
- познания за оказване на първа помощ.