



**СЪВЕТ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**

**Брюксел, 11 март 2010 г. (16.03)
(OR. en)**

**Междуинституционално досие:
2008/0246 (COD)**

**14849/3/09
REV 3 ADD 1**

**MAR 151
TRANS 407
CODEC 1221**

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

Относно: Позиция на първо четене, приета от Съвета с оглед приемането на регламент на Европейския парламент и на Съвета относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004

— Изложение на мотивите на Съвета

— Приета от Съвета на 11 март 2010 г.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ НА СЪВЕТА

I. ВЪВЕДЕНИЕ

На 4 декември 2008 г. Комисията представи предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, и за изменение на Регламент (ЕО) № 2006/2004 за сътрудничество между националните органи, отговорни за прилагане на законодателството за защита на потребителите¹.

На 23 април 2009 г. Европейският парламент прие становището си на първо четене².

На 9 октомври 2009 г. Съветът постигна политическо съгласие по проекта за регламент. След редакцията на юрист-лингвистите Съветът прие своята позиция на първо четене на 11 март 2010 г. в съответствие с обикновената законодателна процедура, посочена в член 294 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

В хода на работата си Съветът взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет. Комитетът на регионите отказа да даде становище.

¹ Док. 11990/08.

² А6-0209/2009.

II. АНАЛИЗ НА ПОЗИЦИЯТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

1. Общи въпроси

Предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища, представлява част от общата цел на ЕС да укрепи правата на пътниците, по-специално правата на хората с увреждания и хората с намалена подвижност. Законодателство от подобно естество вече бе прието за пътници, пътуващи с въздушен¹ или железопътен транспорт².

Предложението съдържа, от една страна, разпоредби относно недискриминационен достъп и помощ за хората с увреждания и хората с намалена подвижност, а от друга страна, разпоредби относно правото на помощ, информиране и обезщетяване в случай на закъснение или отмяна за всички категории пътници.

Въпреки че Съветът е съгласен с Комисията по отношение на целта на предложението, подходът на Съвета включва съществени изменения на първоначалното предложение. Редица от предложените разпоредби не бяха приемливи, тъй като налагат твърде голяма административна тежест и създават разходи за превозвачите и националните администрации, без да генерират добавена стойност за пътниците, която да компенсира недостатъците. Други бяха преработени с цел опростяване и изясняване на регламента.

Като резултат от този подход позицията на Съвета на първо четене изменя в значителна степен първоначалното предложение на Комисията, като преформулира текста и заличава някои разпоредби от него. Това означава, че всички изменения, въведени в становището на Европейския парламент на първо четене, които са свързани със заличените разпоредби, не бяха приети от Съвета.

¹ Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския Парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91, ОВ L 46, 17.2.2004 г., стр. 1, и Регламент (ЕО) № 1107/2006 от 5 юли 2006 година относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт, ОВ L 204, 26.7.2006 г., стр. 1.

² Регламент (ЕО) № 1371/2007 на 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.

2. Ключови въпроси на политиката

i) Приложно поле

Географски обхват

Комисията предложи регламентът да се прилага по отношение на пътнически услуги и круизи между пристанища в държавите-членки или на пристанища в държавите-членки.

Съветът счита, че се налага предложението на Комисията да бъде изяснено в това отношение, с цел да се избегне нарушаване на конкуренцията между пътнически услуги в рамките на ЕС и извън ЕС. Ето защо позицията на Съвета на първо четене прецизира посочените по-горе разпоредби. Тя прави разлика между пътнически услуги, при които пристанището за качване се намира на територията на държава-членка, от една страна, и пътнически услуги, при които пристанището за качване се намира извън територията на държава-членка, но пристанището за слизане се намира на територията на държава-членка, от друга страна. В последния случай регламентът ще се прилага единствено ако услугата се извършва от превозвач от Съюза. Все пак, определението за превозвач на Съюза следва да се тълкува възможно най-широко, за да могат да бъдат обхванати възможно най-много пътнически услуги между пристанища в ЕС и извън ЕС. Колкото до круизите, регламентът ще се прилага единствено за круизи, при които пристанището за качване се намира на територията на държава-членка.

Освен това Съветът въвежда определението „територия на държава-членка“.

Изключване от обхвата

Първоначалното предложение на Комисията по принцип обхваща всички пътнически услуги, независимо от броя превозвани пътници, разстоянието, което обхваща услугата, целта на пътуването, и т.н. Комисията бе предвидила единствено възможност държава-членка да изключи услуги, които са обхванати от договори за обществени услуги.

Съветът счита, че е важно тези разпоредби да се адаптират към това, което е възможно и необходимо на практика. Ето защо той въвежда някои изключения, за които разпоредбите на регламента няма да се прилагат. Съветът приема от обхвата да бъдат изключени пътниците, пътуващи с кораби с разрешение за превоз на не повече от 36 пътници, или с кораби с екипаж, не по-голям от трима души, или когато цялата пътническа услуга обхваща разстояние, по-малко от 500 метра в едната посока. Освен това са изключени и пътувания с екскурзионна и туристическа цел (различни от круизи).

В допълнение, държавите-членки могат, за период от две години от датата на прилагане на настоящия регламент, да освобождават корабите, плаващи по море, с брутно тегло, по-малко от 300 тона, които се използват за вътрешен транспорт. Ако обаче държава-членка реши да постъпи така, тя трябва да гарантира по адекватен начин правата на пътниците в съответствие с националното законодателство. Държавите-членки могат също да освобождават пътнически услуги, обхванати от задължения за обществени услуги, договори за обществени услуги или интегрирани услуги, при условие че правата на пътниците са гарантирани адекватно в националното законодателство.

Европейският парламент по принцип следва подхода на Комисията, но добави възможността държавите-членки да освобождават градските и извънградските услуги (изменение 10). Съветът не взема под внимание това изменение, но изключването от обхвата, което Съветът предлага, на практика означава, че много услуги от този вид ще бъдат освободени.

ii) Права на хората с увреждания и хората с намалена подвижност

Съветът изцяло подкрепя целта на Комисията да гарантира на хората с увреждания и хората с намалена подвижност недискриминационен достъп до превоз по море или по вътрешни водни пътища. Ето защо Съветът се придържа до голяма степен към предложението на Комисията, освен по отношение на опростяването и поясняването на някои разпоредби.

Във връзка с изключенията по отношение на правото на превоз, Комисията предложи да се предвиди възможност за отказване на превоз на лице с увреждания, с позоваване на изискванията за безопасност или поради структурата на пътническия кораб. Към това Съветът добави изисквания за здраве, с цел да се отчетат случаите, при които медицинското състояние на лицето не позволява да се гарантира безопасен превоз.

Във връзка с това Европейският парламент предложи заличаване на всички позовавания на изискванията за безопасност (изменения 1, 26 и 29) и добавяне на позоваване на извършването на превоз по безопасен, достоен и оперативно осъществим начин (изменение 27). Колкото до последното изменение, Съветът го включи в своята позиция на първо четене, с изключение на думата „достоен“. Съветът счита че, с изключение на лицето с увреждания или лицето с намалена подвижност, никой не може да реши какво е достоен начин на извършване на превоза и че такова решение не може да бъде взето от превозвача.

В съответствие с първоначалното предложение, превозвачът би могъл да изиска лицето с увреждане или лицето с намалена подвижност да бъде придружено от друго лице, способно да окаже помощ. Съгласно позицията на Съвета на първо четене, ако превозвачът отправи такова искане във връзка с пътническата услуга, придружаващото лице се превозва безплатно.

Колкото до помощта за хора с увреждания и хора с намалена подвижност, такава помощ ще се предоставя, при условие че въпросното лице уведоми превозвача или оператора на терминала най-късно два работни дни предварително (Комисията предложи 48 часа) и се яви на пристанището или на определеното място най-малко 60 минути преди времето на качване или заминаване. Освен това, ако лицето има специфични нужди от настаняване или място за сядане или за съпътстващо медицинско оборудване, пътникът следва да уведоми превозвача за тези нужди по време на резервацията, при условие че тази нужда е известна по това време. Това допълнително изискване, въведено от Съвета, ще позволи на превозвача да задоволи тези специфични нужди и да предостави най-добрата възможна услуга на въпросното лице.

Някои от измененията на Европейския парламент засягат предоставянето на информация във форма, достъпна за хората с увреждания и хората с намалена подвижност. Те бяха възприети от Съвета. Същото се отнася и до измененията на Парламента във връзка с промяната от „животно-придружител“ на „куче-придружител“.

iii) Задължения на превозвачите и на операторите на терминали в случай на прекъсване на пътуването

Предложението на Комисията предвижда правото на информация, помощ (в т.ч. храна, напитки и евентуално настаняване в хотел), пренасочване и възстановяване на средства, както и изплащане на всички пътници на обезщетение, което се равнява на стойността на билета, в случай на закъснение и, в определени случаи, на отмяна на пътническа услуга или круиз. Въпреки това обезщетението на стойността билета не се изплаща, ако закъснението или отмяната са причинени от извънредни обстоятелства, възпрепятстващи извършването на пътническата услуга.

Съветът е съгласен с принципа, че превозвачите и операторите на терминали следва да се грижат за своите пътници и разшири обхвата на този принцип с цел включването на всички случаи на отмяна. Независимо от това, в някои случаи не е възможно или разумно предоставянето например на информация за закъснение в пристанища без персонал. Ето защо позицията на Съвета на първо четене въвежда концепцията за пристанищни терминали, т.е. терминал с персонал на пристанище със съоръжения и персонал (като регистрация, билетни каси или салони). Някои задължения на превозвачите и операторите на терминали се отнасят единствено до пътници, които заминават от такива пристанищни терминали. Такъв е случаят с информирането и помощта, както и, до известна степен, с пренасочването и възстановяването на средства.

Друго съображение, което е в основата на позицията на Съвета на първо четене, е морската безопасност. За да се избегне възможността превозвачите, по икономически причини, да отплуват или да се движат с прекалено висока скорост при атмосферни условия, които застрашават безопасната експлоатация на кораба, бе въведено изключение по отношение на задължението за предоставяне на настаняване или обезщетение на стойността на билета в такива случаи. Освен това, понятията атмосферни условия и извънредни обстоятелства са обяснени накратко в две съображения. Въведени са допълнителни изключения по отношение на правото на помощ и обезщетение за случаите, при които пътникът е информиран за отмяната или закъснението преди закупуването на билета или при които пътникът предизвиква отмяната или закъснението. В крайна сметка, на превозвача се дава възможност да ограничи разходите за настаняване до 120 евро и да въведе минимален праг, под който няма да се изплащат обезщетения (билети с цена 10 евро или по-малко).

Европейският парламент предложи изключения в случай на „непреодолима сила“ (изменения 23 и 60) или на отмяна или закъснение, за които е съобщено предварително (изменение 59). Духът на тези изменения бе възприет от Съвета. Освен това, Парламентът предложи разходите за настаняване да не надхвърлят двойния размер на цената на билета (изменение 53). Съветът счита, че това в определени случаи е твърде неблагоприятно за пътниците и превозвачите и намира ограничението от 120 евро за по-разумно както за пътниците, така и за превозвачите.

iv) Разглеждане на жалби и национални органи по прилагането

Предложението на Комисията съдържа подробни правила относно начина, по който превозвачите следва да разглеждат жалби, по-специално сериозните правни последици, които възникват, ако жалбите не получат отговор, както и относно определянето и отговорностите на националните органи по прилагането.

Съветът, въпреки че по принцип одобрява предложението, по-специално необходимостта превозвачите да отговорят на жалби на техни клиенти, въвежда по-голяма гъвкавост в системата, за да се избегнат непредвидени обстоятелства за правните системи или административните структури на държавите-членки.

Съгласно предложението на Европейския парламент всяка държава-членка следва да посочи само един национален орган по прилагането (изменения 5, 6, 66, 67 и 68) и държавите-членки, а не превозвачите, следва да установят независим механизъм за разглеждане на жалби (изменение 65). Поради съображенията за по-голяма гъвкавост, посочени по-горе, Съветът не счита за подходящо да ограничи свободата на действие на държавите-членки по такъв начин. В допълнение, Парламентът предложи националните органи по прилагането да са независими от всякакви търговски интереси (изменение 66). Позицията на Съвета на първо четене посочва, че тези органи следва да са независими от превозвачите, туроператорите и операторите на терминали.

v) Дата на прилагане на регламента

Съгласно предложението на Комисията регламентът като цяло следва да започне да се прилага две години след публикуването му, докато някои разпоредби следва да започнат да се прилагат още една година след неговото публикуване.

Позицията на Съвета на първо четене предвижда целият регламент да започне да се прилага три години след неговото публикуване.

3. Други въпроси на политиката

Съветът решава да опрости заглавието на регламента.

Съветът решава да изясни разпоредбите за подизпълнение на някои задължения, които произтичат от регламента, чрез добавянето на общ член относно други изпълнители.

Съветът решава да заличи изискването превозвачите да водят отделни отчети за разходите на предоставяне на помощ на хората с увреждания и хората с намалена подвижност, с цел да се избегне излишна административна тежест за малките превозвачи, по-специално. В същия дух, Съветът решава да ограничи задължението за установяване на стандарт за качество за такава помощ до по-големите оператори на терминали и превозвачи, както и да ограничи изискванията за обучение и инструктаж, свързани с работата с хора с увреждания до тези категории персонал, които действително се нуждаят от тях.

4. Други изменения, приети от Европейския парламент

Допълнителните изменения, които не са включени в позицията на Съвета на първо четене, засягат следното:

- отчитане на нуждите на хората с увреждания и хората с намалена подвижност винаги, когато се проектират или преустройват пристанища, терминали и пътнически кораби, без пояснението „при необходимост“ (изменение 2);
- разпоредбите относно качването на хора с увреждания или хора с намалена подвижност не засягат общите разпоредби, приложими за качването на пътници (изменение 3);
- поканата към Комисията да предложи ясни правила за правата на пътниците в местата за прехвърляне от сушата за превоз по море или вътрешни водни пътища (изменение 7);
- хоризонтален законодателен подход, обхващащ всички транспортни средства, в случай на бъдеща законодателна инициатива, свързана с правата на пътниците (изменение 8);

- включване на психосоциален недостатък в определението за лице с увреждания или лице с намалена подвижност (изменение 11);
- промяна на определението на „договор за превоз“ (изменение 14) и на „продавач на билети“ (изменение 15);
- предложените определения на „достъпна форма“ (изменение 18), „пътник“ (изменение 19), „пристигане“ (изменение 20), „заминаване“ (изменение 21), „цена на билета“ (изменение 22) и „непреодолима сила“ (изменение 23);
- правилата за достъп до превоз на хора с увреждания и хора с намалена подвижност, които следва да бъдат установени под надзора на националните органи по прилагането и които следва да включват придружаващи лица и достъп до монтирано помощно оборудване (изменение 31);
- писмено потвърждение, което да се даде за предоставянето на помощ на хора с увреждания и хора с намалена подвижност (изменение 34);
- помощ, пригодена към индивидуалните нужди на хората с увреждания или хората с намалена подвижност (изменение 35);
- отговорността на управителния орган на пристанище да гарантира, че пристанището е достъпно за хора с увреждания или хора с намалена подвижност (изменение 37);
- възможността между доставчика на помощта и пътника да се договори по-кратък срок за уведомяване относно нуждата от помощ (изменение 38);
- необходимостта да се гарантира, че пътникът получава потвърждение, че за нуждите му от помощ е направено уведомление (изменение 39);

- задължението превозвачът да предостави заместващо оборудване, подходящо за нуждите на засегнатия пътник, при повреда на оборудването за придвижване по време на пътуването (изменение 50);
- в случай на закъснение, на пътниците се предлага възстановяване на цената на билета единствено, ако решат да не пътуват с превозвача (изменение 54);
- всяко обезщетение, отпуснато по силата на настоящия регламент, може да бъде приспаднато от всяко допълнително отпуснато обезщетение (изменение 61);
- санкциите, приложими при нарушение на разпоредбите на настоящия регламент, които могат да включват разпореждане за изплащане на обезщетение (изменение 70);
- изменения 71, 72 и 75 относно приложенията към регламента.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При установяване на своята позиция на първо четене Съветът взе изцяло предвид предложението на Комисията и становището на Европейския парламент на първо четене. Във връзка с измененията, предложени от Европейския парламент, Съветът отбелязва, че значителен брой изменения — по дух, частично или изцяло — вече са включени в неговата позиция на първо четене.
