

Bruksela, 14 stycznia 2020 r.
(OR. en)

5176/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0237(COD)

TRANS 14
CONSOM 5
CODEC 20

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	ST 14047/19 + COR 1
Nr dok. Kom.:	ST 12442/17 + ADD 1
Dotyczy:	Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym – Wynik prac

Delegacje otrzymują w załączeniu podejście ogólne dotyczące wyżej wymienionego wniosku w wersji przyjętej przez Radę ds. TTE w dniu 2 grudnia 2019 r. wraz z motywami uzgodnionymi przez Grupę Roboczą ds. Transportu Lądowego.

Wniosek w sprawie
ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym
(wersja przekształcona)
(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady wprowadzonych ma być szereg zmian³. Dla zachowania przejrzystości rozporządzenie to należy przekształcić.

¹ Dz.U. C z , s. .

² Dz.U. C z , s. .

³ Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14).

- (2) W ramach wspólnej polityki transportowej istotne jest zapewnienie ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym oraz podniesienie jakości i efektywności kolejowych przewozów pasażerskich, aby pomóc we zwiększaniu udziału transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu.
- (3) Pomimo dokonania znacznych postępów na drodze do zapewnienia ochrony konsumentów w Unii nadal konieczne są dalsze usprawnienia systemu ochrony praw pasażerów w ruchu kolejowym.
- (4) Ponieważ pasażer w ruchu kolejowym jest słabszą stroną umowy przewozu, prawa pasażera powinny podlegać ochronie.
- (5) Przyznanie tych samych praw pasażerom w ruchu kolejowym korzystającym z połączeń międzynarodowych i połączeń krajowych [...] **ma na celu** podniesienie poziomu ochrony konsumentów w Unii, zapewnienie równych warunków działania przedsiębiorstwom kolejowym i zagwarantowanie pasażerom jednolitego poziomu praw.
- (6) Miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe przewozy pasażerskie mają inny charakter niż przewozy dalekobieżne. Państwom członkowskim należy zatem zezwolić na zwolnienie miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, **a także takich przewozów transgranicznych**, [...] w granicach Unii, z wymogu stosowania określonych przepisów dotyczących praw pasażerów.
- (7) Celem niniejszego rozporządzenia jest poprawa poziomu kolejowych przewozów pasażerskich w Unii. Dlatego też państwa członkowskie powinny tymczasowo mieć możliwość udzielania zwolnień dotyczących połączeń w regionach, gdzie znacząca część połączenia wykonywana jest poza Unią [...].
- (7a) Ponadto, aby umożliwić sprawne przejście od ram ustanowionych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 do ram na mocy niniejszego rozporządzenia, należy stopniowo wycofywać wcześniejsze zwolnienia krajowe w celu utrzymania niezbędnej pewności i ciągłości prawa.**

- (8) [...] Zwolnienia [...] **odnoszące się do [...] korzystania z przewozów kolejowych przez osoby z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się powinny zostać wycofane w niektórych przewozach krajowych, które wcześniej były wyłączone na szczeblu krajowym.** Ponadto zwolnienia nie powinny mieć zastosowania do przysługujących osobom pragnącym nabyć bilety na podróż koleją praw do nabycia biletów bez niepotrzebnych trudności, do przepisów dotyczących odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych za pasażerów i ich bagaż, do wymogu posiadania przez przedsiębiorstwa kolejowe odpowiedniego ubezpieczenia oraz do wymogu zobowiązującego je do stosowania odpowiednich środków w celu zapewnienia pasażerom osobistego bezpieczeństwa na stacjach kolejowych i w pociągach oraz w celu zarządzania ryzykiem.
- (8a) **W przypadku gdy za jedną stację odpowiada kilku zarządców stacji, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyznaczenia organu, na którym spoczywają obowiązki, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu.**
- (10) Bardziej szczegółowe wymagania dotyczące przekazywania informacji o podróży są określone w specyfikacjach technicznych (TSI), o których mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 454/2011⁴.
- (11) Wzmocnienie praw pasażerów w ruchu kolejowym powinno opierać się na istniejących przepisach prawa międzynarodowego zawartych w załączniku A — Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., ze zmianami zawartymi w Protokole wprowadzającym zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 3 czerwca 1999 r. (Protokół z 1999 r.). Pożądane jest jednak rozszerzenie zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, tak aby zapewnić ochronę nie tylko pasażerom w międzynarodowym ruchu kolejowym, ale także pasażerom w krajowym ruchu kolejowym. W dniu 23 lutego 2013 r. Unia przystąpiła do COTIF.

⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 123 z 12.5.2011, s. 11).

- (12) **Państwa członkowskie powinny zakazać dyskryminacji ze względu na narodowość pasażera lub miejsce prowadzenia działalności przedsiębiorstwa kolejowego, sprzedawcy biletów lub operatora turystycznego na terenie Unii. Nie należy jednak zakazywać stosowania taryf socjalnych, pod warunkiem że są one proporcjonalne i nie są uzależnione od narodowości zainteresowanego pasażera. Przedsiębiorstwa kolejowe, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni mogą swobodnie określać swoje praktyki handlowe, w tym specjalne oferty i promocję określonych kanałów sprzedaży. [...]** W świetle rozwoju internetowych platform prowadzących sprzedaż biletów na przewóz osób państwa członkowskie powinny zwracać szczególną uwagę na zapewnienie, by nie dochodziło do dyskryminacji w trakcie uzyskiwania dostępu do internetowych interfejsów lub zakupu biletów. [...].
- (13) Rosnąca popularność roweru jako środka transportu w całej Unii ma konsekwencje dla ogólnej mobilności i turystyki. Wzrost udziału łączonych podróży koleją i rowerem w strukturze transportu ogranicza wpływ transportu na środowisko. Dlatego też przedsiębiorstwa kolejowe powinny jak najbardziej ułatwiać łączone podróże koleją i rowerem, zwłaszcza poprzez umożliwienie przewozu rowerów w pociągach.
- (13a) **Prawa i obowiązki dotyczące przewozu rowerów w pociągach powinny mieć zastosowanie do rowerów, z których można łatwo korzystać przed podróżą koleją i po tej podróży. Przewóz rowerów w opakowaniach i torbach, stosownie do przypadku, jest objęty przepisami niniejszego rozporządzenia dotyczącymi bagażu.**

- (13b) Prawa użytkowników w ruchu kolejowym obejmują otrzymywanie informacji dotyczących połączenia zarówno przed podróżą, jak i w jej trakcie. O ile to tylko możliwe, przedsiębiorstwa kolejowe [...] powinny przekazywać te informacje z odpowiednim wyprzedzeniem i jak najszybciej. **Sprzedawcy biletów powinni przekazywać odpowiednie informacje przed podróżą.** Informacje te należy udostępniać w formatach przystępnych dla osób z niepełnosprawnością lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- (13c) **Wielkość sprzedawców biletów jest znacznie zróżnicowana: od mikroprzedsiębiorstw do dużych przedsiębiorstw, przy czym niektórzy z nich oferują swoje usługi tylko poza internetem lub tylko przez internet. Zatem obowiązek zapewnienia pasażerom informacji o podróży powinien być proporcjonalny do możliwości sprzedawcy biletów.**
- (14) [...]
- (14a) **Bilety przesiadkowe umożliwiają pasażerom bezproblemowe podróże i w związku z tym należy czynić racjonalne starania, aby oferować takie bilety na krajowe, międzynarodowe, miejskie, podmiejskie i regionalne usługi, w tym także usługi kolejowe objęte zwolnieniem w niniejszym rozporządzeniu. Przy obliczaniu czasu opóźnienia do celów odszkodowań w przypadku takich usług kolejowych powinno być możliwe wyłączenie z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia opóźnień w trakcie części podróży.**
- (14aa) **W odniesieniu do usług świadczonych przez to samo przedsiębiorstwo kolejowe przeniesienie pasażerów z jednej usługi na drugą powinno być ułatwione dzięki zapewnieniu wspólnych biletów przesiadkowych, ponieważ nie są potrzebne żadne umowy handlowe między przedsiębiorstwami kolejowymi.**
- (14ab) **Pasażerowie powinni być wyraźnie informowani o tym, czy bilety sprzedawane przez przedsiębiorstwo kolejowe w ramach jednej transakcji handlowej stanowią bilet przesiadkowy. W przypadku gdy pasażerowie nie są prawidłowo informowani, przedsiębiorstwo kolejowe powinno ponosić odpowiedzialność, tak jakby te bilety stanowiły bilet przesiadkowy.**

- (14b) **Należy promować ofertę biletów przesiadkowych. Prawidłowe informacje dotyczące usługi kolejowej są jednak niezbędne również wtedy, gdy pasażerowie kupują bilety od sprzedawcy biletów lub operatora turystycznego. W przypadku gdy sprzedawcy biletów lub operatorzy turystyczni sprzedają jako pakiet oddzielne bilety, powinni oni wyraźnie poinformować pasażera, że bilety te nie oferują takiego samego poziomu ochrony co bilety przesiadkowe. W przypadku gdy bilety nie stanowią biletu przesiadkowego, a sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni nie spełnią tego wymogu, powinni oni ponosić proporcjonalną odpowiedzialność wykraczającą poza zwrot ceny biletów.**
- (15) W świetle Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz w celu zapewnienia osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się możliwości podróży koleją porównywalnych do tych, jakimi dysponują inni obywatele, należy ustanowić przepisy zakazujące dyskryminacji oraz regulujące udzielanie pomocy podczas podróży. Osoby z niepełnosprawnością oraz osoby o ograniczonej możliwości poruszania się spowodowanej niepełnosprawnością, wiekiem lub jakimkolwiek innym czynnikiem mają takie samo jak wszyscy inni obywatele prawo do swobodnego przemieszczania się i niedyskryminacji. Należy między innymi zwrócić szczególną uwagę na przekazywanie osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się informacji na temat dostępności przewozów kolejowych, warunków dostępu do taboru kolejowego i wyposażenia w pociągach. W celu możliwie najlepszego przekazywania informacji o opóźnieniach pasażerom dotkniętym niepełnosprawnością sensoryczną należy korzystać w razie potrzeby z systemów informacji wizualnej i głosowej. Osoby z niepełnosprawnością [...] powinny mieć możliwość zakupu biletu w pociągu bez dodatkowych opłat, **w przypadku gdy nie ma żadnego dostępnego sposobu zakupu biletu przed wejściem do pociągu. Ponadto powinna istnieć możliwość ograniczenia tego prawa w okolicznościach związanych z bezpieczeństwem lub obowiązkową rezerwacją miejsca w pociągu.** Personel powinien być należycie przeszkolony, aby być w stanie zaspakajać potrzeby osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w szczególności przy udzielaniu pomocy. W celu zapewnienia równych warunków podróżowania wspomnianym osobom należy zapewnić pomoc na stacjach oraz w pociągu **lub, w przypadku braku wyszkolonego personelu towarzyszącego w pociągu i na stacji, należy czynić wszelkie racjonalne starania w celu umożliwienia tym osobom dostępu do podróży pociągiem.** [...].

- (15a) Aby ułatwić dostęp do usług kolejowych osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wymagania od przedsiębiorstw kolejowych i zarządców stacji ustanowienia krajowych pojedynczych punktów kontaktowych w celu koordynacji informacji i pomocy.
- (16) Postępując zgodnie z TSI dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji powinni uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnością lub osób o ograniczonej możliwości poruszania się. [...]
- (17) Pożądane jest, aby niniejsze rozporządzenie stworzyło system odszkodowań dla pasażerów w przypadku opóźnień, **w tym w przypadkach gdy opóźnienie jest spowodowane odwołaniem lub utratą połączenia.** [...]. W przypadku opóźnienia pociągu pasażerskiego przedsiębiorstwa kolejowe powinny wypłacać pasażerom odszkodowanie stanowiące określony procent ceny biletu.
- (18) Przedsiębiorstwa kolejowe powinny być zobowiązane do ubezpieczenia się – lub **posiadania odpowiednich gwarancji** [...] – od odpowiedzialności wobec pasażerów za wypadki w ruchu kolejowym. [...]

- (19) Wzmocnione prawa do odszkodowania i pomocy w przypadku opóźnienia, utraty połączenia lub odwołania połączenia powinny wpłynąć stymulująco na rynek pasażerskich przewozów kolejowych, z korzyścią dla pasażerów.
- (20) W przypadku opóźnienia pasażerom należy zapewnić możliwość kontynuowania lub zmiany trasy podróży do miejsca docelowego przy zachowaniu porównywalnych warunków podróży. W takim przypadku należy uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- (21) Przedsiębiorstwo kolejowe nie powinno być jednak zobowiązane do wypłaty odszkodowania, jeżeli jest w stanie dowieść, że opóźnienie powstało w wyniku wydarzeń, **takich jak [...] ekstremalne warunki pogodowe lub klęski żywiołowe zagrażające** bezpiecznemu wykonaniu przewozu. Każde tego rodzaju zdarzenie powinno mieć charakter wyjątkowej katastrofy naturalnej, odbiegającej od normalnych warunków pogodowych o danej porze roku takich jak jesienne burze czy powódzie na obszarach miejskich [...]. **Ponadto, w przypadku gdy opóźnienia są spowodowane przez pasażera lub niektóre działania osób trzecich, przedsiębiorstwo kolejowe nie powinno być zobowiązane do wypłaty odszkodowania za opóźnienie.** Przedsiębiorstwa kolejowe powinny udowodnić, że nie były w stanie przewidzieć opóźnienia ani mu zapobiec, nawet gdyby zastosowano wszelkie stosowne środki, **łącznie z odpowiednim prewencyjnym utrzymaniem ich taboru kolejowego. Strajki personelu przedsiębiorstwa kolejowego i działania – lub ich brak – innych operatorów kolejowych korzystających z tej samej infrastruktury, zarządcy infrastruktury lub zarządców stacji nie powinny zwalniać z odpowiedzialności za opóźnienia.**
- (21b) **Należy zachęcać przedsiębiorstwa kolejowe do uproszczenia procedury ubiegania się przez pasażerów o odszkodowanie lub zwrot. W szczególności państwa członkowskie powinny mieć możliwość wymagania od przedsiębiorstw kolejowych przyjmowania zgłoszeń za pomocą pewnych środków komunikacji, na przykład stron internetowych lub aplikacji mobilnych, pod warunkiem że wymogi te nie są dyskryminacyjne.**
- (22) We współpracy z zarządcami infrastruktury i **stacji** przedsiębiorstwa kolejowe [...] powinny opracować plany postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych, aby zminimalizować skutki poważnych zakłóceń w podróży poprzez zapewnienie odpowiednich informacji i odpowiedniej opieki pasażerom dotkniętym zakłóceniami w podróży.

[...]

[...]

- (25) Pożądane jest również przyznanie ofiarom wypadków i osobom będącym na ich utrzymaniu pomocy finansowej na zaspokojenie ich krótkoterminowych potrzeb w okresie następującym bezpośrednio po wypadku.
- (26) W interesie pasażerów w ruchu kolejowym jest podejmowanie, w porozumieniu z organami publicznymi, odpowiednich działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa osobistego na stacjach oraz w pociągach.
- (27) Pasażerowie w ruchu kolejowym powinni mieć możliwość złożenia do każdego przedsiębiorstwa kolejowego wykonującego dane przewozy – **lub do zarządców stacji na pewnych stacjach** w odniesieniu do **ich odpowiednich obszarów odpowiedzialności** [...] – skargi w **zakresie** praw i obowiązków ustanowionych niniejszym rozporządzeniem [...]. **Pasażerowie w ruchu kolejowym powinni** mieć prawo do otrzymania odpowiedzi w rozsądnym terminie.
- (27a) **Z myślą o sprawnym rozpatrywaniu skarg przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji powinni mieć prawo ustanowić wspólne usługi dla klientów i mechanizmy rozpatrywania skarg.**
- (27b) **Przepisy niniejszego rozporządzenia nie powinny mieć wpływu na prawa pasażerów do składania skarg do organu krajowego lub do dochodzenia roszczeń na drodze prawnej w ramach procedur krajowych.**
- (28) Przedsiębiorstwa kolejowe oraz zarządzający stacjami powinni określać standardy jakości obsługi w pasażerskich przewozach kolejowych, [...] zarządzać nimi i je monitorować. **Przedsiębiorstwa kolejowe powinny również podawać takie standardy do wiadomości publicznej.**

- (29) W celu utrzymania wysokiego poziomu ochrony konsumentów w transporcie kolejowym państwa członkowskie należy zobowiązać do wyznaczenia krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów, których zadaniem jest ściśle monitorowanie stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia oraz ich egzekwowanie na poziomie krajowym. Organy te powinny być w stanie stosować szereg środków egzekucyjnych. Pasażerowie powinni mieć możliwość składania do tych organów skarg na domniemane naruszenia niniejszego rozporządzenia. W celu zapewnienia skutecznego rozpatrywania tych skarg organy te powinny również współpracować między sobą.
- (29a) **Państwa członkowskie, które nie mają systemu kolei i które nie planują go mieć w najbliższej przyszłości, ponosiłyby nieproporcjonalne i bezcelowe obciążenie, jeżeli byłyby poddane obowiązkom wykonania w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych, zarządców stacji i zarządców infrastruktury przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu. Dlatego też takie państwa członkowskie powinny być zwolnione z tych obowiązków.**
- (30) Przetwarzanie danych osobowych powinno przebiegać zgodnie z przepisami prawa Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych, a w szczególności zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁵.
- (31) Państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje mające zastosowanie w przypadku naruszania niniejszego rozporządzenia i zapewnić ich stosowanie. Sankcje, które mogą obejmować wypłatę odszkodowania danej osobie, powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.
- (32) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, to jest rozwój kolei w Unii oraz wprowadzenie praw pasażerów, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na szczeblu unijnym, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym samym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

- (33) Aby zapewnić wysoki poziom ochrony pasażerów, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów – zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – w celu zmiany [...] załącznika [...] I [...] w odniesieniu do przepisów ujednoliconych CIV [...] oraz w celu dostosowania – **w związku ze zmianami w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych – kwoty zaliczki w razie śmierci pasażera** [...]. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁶. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (34) Niniejsze rozporządzenie zredagowano z poszanowaniem praw podstawowych i zasad zapisanych w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej, a zwłaszcza w art. 21, 26, 38 i 47, dotyczących, odpowiednio, zakazu wszelkich form dyskryminacji, integracji osób z niepełnosprawnością, wysokiego poziomu ochrony konsumentów oraz prawa do skutecznego środka prawnego i dostępu do bezstronnego sądu. Sądy państw członkowskich muszą stosować niniejsze rozporządzenie w sposób spójny z tymi prawami i zasadami,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

⁶ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

Rozdział I

Przepisy ogólne

Artykuł 1

Przedmiot

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

- a) braku dyskryminacji między pasażerami w odniesieniu do warunków transportu;
- b) odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i ich obowiązków w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu;
- c) praw pasażerów w razie wypadku, który miał miejsce podczas korzystania z usług kolejowych i którego wynikiem jest śmierć lub zranienie pasażera lub utrata lub uszkodzenie jego bagażu;
- d) praw pasażerów w przypadku odwołania lub opóźnienia;
- e) minimalnych informacji przekazywanych pasażerom;
- f) niedyskryminacji osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz [...] pomocy dla nich;
- g) określenia i monitorowania norm jakości usług oraz zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
- h) rozpatrywania skarg;
- i) ogólnych przepisów dotyczących egzekwowania przepisów.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie na terenie całej Unii do krajowych i międzynarodowych podróży i usług kolejowych wykonywanych przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych posiadających licencję wydaną zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE⁷.
 - 1a. **Państwa członkowskie mogą zwolnić z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia – z wyjątkiem art. 11 i 12 – usługi, które są realizowane wyłącznie ze względu na ich znaczenie historyczne lub wartość turystyczną.**
 - 1b. **Zwolnienia przyznane zgodnie z art. 2 ust. 4 i 6 rozporządzenia nr 1371/2007 przed dniem [Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie] pozostają ważne do dnia, w którym wygasają. Zwolnienia przyznane zgodnie z art. 2 ust. 5 przed dniem [Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie] pozostają ważne do dnia [Dz.U.: proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania].**
 - 1c. **W przypadku gdy państwo członkowskie przyznało zwolnienie swoim krajowym kolejowym usługom pasażerskim na podstawie art. 2 ust. 4 rozporządzenia nr 1371/2007, może ono odnowić to zwolnienie maksymalnie dwukrotnie na okres do pięciu lat w obu przypadkach.**
2. Z zastrzeżeniem ust. 4 państwa członkowskie mogą zwolnić następujące usługi ze stosowania niniejszego rozporządzenia:
 - a) miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie [...], **w tym takie** usługi transgraniczne na terenie Unii;
 - b) międzynarodowe kolejowe usługi pasażerskie, które w znacznej części – co obejmuje co najmniej jeden planowy przystanek – realizowane są poza terytorium Unii [...].

⁷ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

3. Państwa członkowskie informują Komisję o zwolnieniach przyznanych na podstawie **ust. 1a, 1c i [...] 2 [...]**.
4. [...] W **odniesieniu do** usług objętych zwolnieniem zgodnie z **ust. 1c [...]** **zastosowanie mają art. 5, 10, 11 i 12, rozdział V oraz art. 27 i 28. W odniesieniu do usług objętych zwolnieniem zgodnie z ust. 2 lit. a) zastosowanie mają art. 5, art. 10 ust. 2, 4 i 5, art. 11 i 12, art. 20 ust. 1, art. 21, 27 i 28.**

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE;
- 2) „zarządca infrastruktury” oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 3 **pkt 2** dyrektywy 2012/34/UE;
- 3) „zarządca stacji” oznacza jednostkę organizacyjną w państwie członkowskim, której powierzono zarządzanie [...] **co najmniej jedną** stacją kolejową i która może być zarządcą infrastruktury⁸;
- 4) „operator turystyczny” oznacza organizatora lub sprzedawcę detalicznego, innego niż przedsiębiorstwo kolejowe, w rozumieniu **art. 3** pkt 8 i 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302⁹;

⁸ **Należy dodać nowy motyw: W przypadku gdy za jedną stację odpowiada kilku zarządców stacji, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyznaczenia organu, na którym spoczywają obowiązki, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu.**

⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie imprez turystycznych i powiązanych usług turystycznych, zmieniająca rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE oraz uchylająca dyrektywę Rady 90/314/EWG (Dz.U. L 326 z 11.12.2015, s. 1).

- 5) „sprzedawca biletów” oznacza każdego sprzedawcę detalicznego kolejowych usług transportowych, [...] sprzedającego bilety na **podstawie umowy lub innego ustalenia między sprzedawcą detalicznym a [...] przedsiębiorstwem kolejowym [...]**;
- 6) „umowa transportu” oznacza odpłatną lub nieodpłatną umowę o przewóz **kolejowy** pomiędzy przedsiębiorstwem kolejowym [...] a pasażerem na wykonanie jednej lub więcej usług transportowych;
- 7) „rezerwacja” oznacza potwierdzenie na papierze lub w formie elektronicznej uprawniające do transportu z zastrzeżeniem wcześniej potwierdzonych uzgodnień transportowych w odniesieniu do danej osoby;
- 8) „bilet przesiadkowy” oznacza bilet lub bilety [...] **zdefiniowane w art. 3 pkt 35 dyrektywy 2012/34/UE**;
- 9) „usługa” oznacza usługę pasażerskiego transportu kolejowego realizowaną między stacjami kolejowymi [...] zgodnie z rozkładem. **Obejmuje ona również usługi transportowe oferowane w przypadku zmiany trasy**;
- 10) „podróż” oznacza przewóz pasażera między stacją początkową a stacją końcową [...];
- 11) „krajowa kolejowa usługa pasażerska” oznacza kolejową usługę pasażerską, w ramach której nie jest przekraczana granica państwa członkowskiego;
- 11a) „miejska i podmiejska kolejowa usługa pasażerska” oznacza kolejową usługę pasażerską zdefiniowaną w art. 3 pkt 6 dyrektywy 2012/34/UE;
- 11b) „regionalna kolejowa usługa pasażerska” oznacza kolejową usługę pasażerską zdefiniowaną w art. 3 pkt 7 dyrektywy 2012/34/UE;
- 12) „międzynarodowa kolejowa usługa pasażerska” oznacza międzynarodową kolejową usługę pasażerską zdefiniowaną w art. 3 pkt 5 dyrektywy 2012/34/UE;

- 13) „opóźnienie” oznacza różnicę między zaplanowanym czasem przyjazdu pasażera zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy a rzeczywistym lub spodziewanym czasem jego przyjazdu do stacji [...] w miejscu **docelowym**;
- 14) „abonament” lub „bilet okresowy” oznacza bilet na nieograniczoną liczbę podróży, umożliwiający uprawnionemu posiadaczowi przejazdu koleją na określonej trasie lub w określonej sieci w określonym czasie;
- 15) „utracone połączenie” oznacza sytuację, w której pasażer spóźni się na kolejne połączenie lub połączenia w trakcie podróży **kolejowej, sprzedanej w ramach biletu przesiadkowego, w wyniku opóźnienia lub odwołania wcześniejszej usługi lub wcześniejszych usług lub odjazdu usługi przed planowaną godziną odjazdu**;
- 16) „osoba z niepełnosprawnością” oraz „osoba o ograniczonej możliwości poruszania się” oznaczają każdą osobę, która jest dotknięta trwałym lub przejściowym upośledzeniem sprawności fizycznej, umysłowej, intelektualnej lub sensorycznej mogącym w zetknięciu z różnymi barierami utrudniać tym osobom korzystanie w sposób pełny i skuteczny z transportu na równi z innymi pasażerami lub której mobilność przy korzystaniu z transportu jest ograniczona na skutek wieku;
- 17) [...]

18) [...]

19) [...]

20) „stacja” oznacza miejsce na linii kolejowej, w którym pociąg pasażerski może zatrzymać się, czy też rozpocząć lub zakończyć trasę.

Rozdział II

Umowa transportu, informacje oraz bilety

Artykuł 4

Umowa transportu

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału zawieranie i sposób realizacji umowy transportu oraz dostarczanie informacji i wystawianie biletów regulowane są przepisami załącznika I tytuły II i III.

Artykuł 5

Niedyskryminacyjne warunki umowy transportu¹⁰

Bez uszczerbku dla taryf socjalnych przedsiębiorstwa kolejowe, [...] sprzedawcy biletów **lub operatorzy turystyczni** oferują warunki umowne i taryfy ogółowi społeczeństwa bez stosowania bezpośredniej lub pośredniej dyskryminacji ze względu na narodowość [...] końcowego klienta lub miejsce prowadzenia działalności przedsiębiorstwa kolejowego, [...] sprzedawcy biletów **lub operatora turystycznego** na terenie Unii.

¹⁰ *Należy dodać nowy motyw:* Państwa członkowskie powinny zakazać dyskryminacji ze względu na narodowość pasażera lub miejsce prowadzenia działalności przedsiębiorstwa kolejowego, sprzedawcy biletów lub operatora turystycznego na terenie Unii. Nie należy jednak zakazywać stosowania taryf socjalnych, pod warunkiem że są one proporcjonalne i nie są uzależnione od narodowości zainteresowanego pasażera. Przedsiębiorstwa kolejowe, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni mogą swobodnie określać swoje praktyki handlowe, w tym specjalne oferty i promocję określonych kanałów sprzedaży.

Artykuł 6

Rowery

1. Pasażerom przysługuje prawo przewozu rowerów¹¹ w pociągu, z **zastrzeżeniem ograniczeń, o których mowa w ust. 3**; w stosownych przypadkach [...] **można pobierać** opłatę rozsądnej wysokości. W **pociągach, w których wymagana jest obowiązkowa rezerwacja, musi istnieć możliwość dokonania rezerwacji na przewóz roweru.**

W przypadku gdy pasażer dokonał rezerwacji na rower i odmówiono przewozu roweru bez należytej uzasadnionej przyczyny, pasażerowi przysługuje prawo do zmiany trasy lub zwrotu kosztów zgodnie z art. 16, do odszkodowania – zgodnie z art. 17 i pomocy – zgodnie z art. 18 ust. 2.

- 1a. **W przypadku gdy w pociągu dostępne są miejsca przeznaczone na rowery, pasażerowie umieszczają swoje rowery w takich miejscach. W przypadku gdy takie miejsca nie są dostępne, pasażerowie [...] muszą nadzorować swoje rowery i poczynić wszelkie racjonalne starania w celu zapewnienia, aby nie powodowały one szkody [...] [...] dla innych pasażerów, sprzętu ułatwiającego poruszanie się, bagażu lub operacji kolejowych.**

[...]

¹¹ **Należy dodać nowy motyw: (13a) Prawa i obowiązki dotyczące przewozu rowerów w pociągach powinny mieć zastosowanie do rowerów, z których można łatwo korzystać przed podróżą koleją i po tej podróży. Przewóz rowerów w opakowaniach i torbach, stosownie do przypadku, jest objęty przepisami niniejszego rozporządzenia dotyczącymi bagażu.**

3. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą ograniczyć prawo do wnoszenia rowerów ze względów bezpieczeństwa lub względów operacyjnych, w szczególności ograniczeń miejsca w godzinach szczytu, lub w przypadku gdy tabor na to nie pozwala. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą również ograniczyć przewóz rowerów na podstawie ich masy i wymiarów. Publikują one warunki transportu rowerów, w tym aktualne informacje na temat dostępności miejsca, wykorzystując aplikacje telematyczne, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 454/2011, na swoich oficjalnych stronach internetowych.
4. Państwa członkowskie mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe do przygotowania planów zwiększenia i poprawy transportu rowerów oraz do przygotowania innych rozwiązań zachęcających do połączonego korzystania z kolei i rowerów, a także do aktualizacji tych rozwiązań.

Artykuł 7

Wykluczenie wyłączeń i ograniczeń

1. Zobowiązania wobec pasażerów na podstawie niniejszego rozporządzenia nie podlegają ograniczeniu ani wyłączeniu, zwłaszcza na mocy klauzuli derogacyjnej lub ograniczającej zawartej w umowie transportu.
2. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą oferować pasażerom warunki umowy **transportu**, które są korzystniejsze od warunków określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 8

Obowiązek informowania o zaprzestaniu wykonywania usług

Przedsiębiorstwa kolejowe lub, w stosownych przypadkach, właściwe organy odpowiadające za umowy o świadczenie publicznej usługi kolejowej podają decyzje o stałym lub czasowym zaprzestaniu wykonywania usług do wiadomości publicznej, zanim te decyzje wejdą w życie, przy wykorzystaniu odpowiednich środków, w tym w formatach przystępnych dla osób z niepełnosprawnością zgodnie z wymogami dostępności określonymi w dyrektywie (UE) 2019/882¹² i w rozporządzeniach Komisji nr 454/2011 i nr 1300/2014.

Artykuł 9

Informacje o podróży¹³

1. Przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów oferujący umowy transportu w imieniu jednego lub kilku przedsiębiorstw kolejowych przekazują pasażerowi na jego żądanie przynajmniej informacje wymienione w załączniku II część I w odniesieniu do podróży objętych umowami transportu oferowanymi przez dane przedsiębiorstwo kolejowe. [...].
2. Przedsiębiorstwa kolejowe [...] przekazują pasażerowi w trakcie podróży [...] przynajmniej informacje wymienione w załączniku II część II. W **przypadku gdy zarządca stacji na stacji przesiadkowej dysponuje takimi informacjami, przekazuje te informacje pasażerom.**

¹² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70).

¹³ **Należy dodać nowy motyw: Wielkość sprzedawców biletów jest znacznie zróżnicowana: od mikroprzedsiębiorstw do dużych przedsiębiorstw, przy czym niektórzy z nich oferują swoje usługi tylko poza internetem lub tylko przez internet. Zatem obowiązek zapewnienia pasażerom informacji o podróży powinien być proporcjonalny do możliwości sprzedawcy biletów.**

3. Informacje, o których mowa w ust. 1 i 2, są przekazywane w najodpowiedniejszej formie, **w miarę możliwości na podstawie informacji o podróży w czasie rzeczywistym**, w tym z wykorzystaniem [...] **odpowiednich** technologii komunikacyjnych. Szczególną uwagę poświęca się zapewnieniu, aby informacje te były dostępne dla osób z niepełnosprawnością zgodnie z wymogami dostępności określonymi w dyrektywie (UE) **2019/882** i w rozporządzeniach Komisji nr 454/2011 i nr **1300/2014**.
4. [...] Zarządcy infrastruktury [...] **przekazują** przedsiębiorstwom kolejowym i **zarządcom stacji** [...] [...] dane w czasie rzeczywistym dotyczące **przyjazdów i odjazdów** pociągów [...] w sposób niedyskryminacyjny i **bez zbędnej zwłoki**. **Sprzedawcy biletów mają dostęp do tych danych w czasie rzeczywistym na żądanie.**

Artykuł 10

Dostępność biletów [...] i rezerwacje

1. Przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów oferują bilety oraz, w miarę dostępności, bilety przesiadkowe, o **których mowa w art. 10a**, i rezerwacje. [...].
2. Bez uszczerbku dla ust. 3 i 4 przedsiębiorstwa kolejowe [...] [...] **sprzedają** pasażerom bilety **bezpośrednio albo za pośrednictwem sprzedawców biletów lub operatorów turystycznych** z wykorzystaniem przynajmniej jednego z następujących [...] **sposobów** sprzedaży:
 - a) w kasach biletowych, **innych punktach sprzedaży** lub automatach biletowych;
 - b) przez telefon, internet lub za pomocą jakichkolwiek innych powszechnie dostępnych technologii informacyjnych;
 - c) w pociągach.

[...] **Właściwe organy, zdefiniowane w art. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007,** mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe do oferowania biletów na usługi wykonywane w ramach umów o świadczenie usług publicznych za pomocą więcej niż jednego [...] **sposobu** sprzedaży.

3. [...]

4. W przypadku gdy na stacji początkowej nie ma kasy biletowej ani automatu biletowego, pasażerowie muszą zostać poinformowani na stacji o:

- a) możliwości i sposobie dokonania zakupu biletu telefonicznie, przez internet lub w pociągu;
- b) najbliższej stacji kolejowej lub miejscu, w którym znajdują się kasy lub automaty biletowe.

5. W przypadku gdy na stacji początkowej nie ma kasy biletowej, [...] automatu biletowego **ani** **żadnego innego dostępnego sposobu zakupu biletu z góry**, osobom z niepełnosprawnością [...] umożliwia się zakup biletu w pociągu bez dopłaty, **chyba że możliwość taka jest ograniczona lub wyłączona ze względów bezpieczeństwa lub z powodu obowiązku rezerwacji miejsca w pociągu. W przypadku gdy w pociągu nie ma personelu, przedsiębiorstwo kolejowe informuje osoby z niepełnosprawnością o tym, czy i jak mogą one zakupić bilet. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby osoby z niepełnosprawnością były uznawane jako takie zgodnie z prawem i praktykami krajowymi.**

Państwa członkowskie mogą rozszerzyć zakres prawa, o którym mowa w akapicie pierwszym, na wszystkich pasażerów. W przypadku gdy państwa członkowskie stosują tę możliwość, informują o tym Komisję. Europejska Agencja Kolejowa publikuje te informacje na swojej stronie internetowej dotyczącej wykonania rozporządzeń Komisji nr 1300/2014 i nr 454/2011.

6. [...]

Artykuł 10a

Bilety przesiadkowe¹⁴

1. **Przedsiębiorstwa kolejowe, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni czynią wszelkie racjonalne [...] starania, aby oferować bilety przesiadkowe na krajowe i międzynarodowe kolejowe usługi pasażerskie [...], a w szczególności na usługi realizowane przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe. Przedsiębiorstwa kolejowe współpracują ze sobą w celu oferowania biletów przesiadkowych, na ile to możliwe, zarówno na krajowe, jak i międzynarodowe kolejowe usługi pasażerskie.**
2. **W przypadku podróży obejmujących co najmniej jedną przesiadkę pasażer jest przed zakupem biletu lub biletów informowany, czy ten bilet lub te bilety stanowią bilet przesiadkowy.**

¹⁴ **Należy dodać nowy motyw: Bilety przesiadkowe umożliwiają pasażerom bezproblemowe podróże i w związku z tym należy czynić racjonalne starania, aby oferować takie bilety na krajowe, międzynarodowe, miejskie, podmiejskie i regionalne usługi, w tym także usługi kolejowe objęte zwolnieniem w niniejszym rozporządzeniu. Przy obliczaniu czasu opóźnienia do celów odszkodowań w przypadku takich usług kolejowych powinno być możliwe wyłączenie z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia opóźnień w trakcie części podróży.**

3. Bilet lub bilety zakupione w ramach jednej transakcji handlowej od przedsiębiorstwa kolejowego stanowią bilet przesiadkowy i przedsiębiorstwo kolejowe ponosi odpowiedzialność zgodnie z art. 16, 17 i 18, jeżeli pasażer spóźni się na kolejne połączenie lub połączenia. Nie ma to zastosowania, jeżeli na bilecie lub biletach wyraźnie wskazano, że bilety te stanowią odrębne umowy transportu, i pasażer został o tym poinformowany przed zakupem, zgodnie z ust. 2.
4. W przypadku gdy bilet lub bilety zostały zakupione w ramach jednej transakcji handlowej i sprzedawca biletów lub operator turystyczny połączył bilety z własnej inicjatywy, sprzedawca biletów lub operator turystyczny, który sprzedał bilet lub bilety, odpowiada za zwrot i odszkodowanie w wysokości 50 % kwoty zapłaconej w tej transakcji za ten bilet lub te bilety, w przypadku gdy pasażer spóźni się na kolejne połączenie lub połączenia. Nie ma to zastosowania, jeżeli na biletach lub na innym dokumencie lub w formie elektronicznej w sposób, który pozwala pasażerowi na odtworzenie tej informacji w przyszłości, wskazane jest, że bilety te stanowią odrębne umowy transportu, i pasażer został o tym poinformowany przed zakupem.

Na mocy niniejszego ustępu sprzedawcy biletów lub operatorzy turystyczni odpowiadają za rozpatrywanie wniosków i ewentualnych skarg pasażerów. Zwrot i odszkodowanie, o których mowa w akapicie pierwszym, wypłaca się w terminie 30 dni od daty otrzymania wniosku. Prawo, o którym mowa w niniejszym ustępie, pozostaje bez uszczerbku dla mającego zastosowanie prawa krajowego przyznającego pasażerom dalsze odszkodowanie.

5. Ciężar udowodnienia, że informację, o której mowa w niniejszym artykule, przekazano, spoczywa na przedsiębiorstwie kolejowym, operatorze turystycznym lub sprzedawcy biletów, którzy sprzedali bilet lub bilety.

Rozdział III

Odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych za pasażerów oraz ich bagaż

Artykuł 11

Odpowiedzialność wobec pasażerów i za bagaż

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału i bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów krajowych przyznających pasażerom prawo do dalszego odszkodowania odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów oraz za ich bagaż regulowana jest przepisami załącznika I tytuł IV rozdziały I, III i IV oraz tytuły VI i VII.

Artykuł 12

Ubezpieczenie i pokrycie odpowiedzialności [...]

Przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone **lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia**, zgodnie z art. 22 dyrektywy 2012/34/UE [...], [...].

Artykuł 13

Zaliczki

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

Artykuł 14

Kwestionowanie odpowiedzialności

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

Rozdział IV

Opóźnienia, utrata połączeń i odwołania

Artykuł 15

Odpowiedzialność za opóźnienie, utratę połączeń i odwołanie

Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego za opóźnienia, utratę połączeń oraz odwołania regulowana jest przepisami załącznika I tytuł IV rozdział II.

Artykuł 16

Zwrot kosztów oraz zmiana trasy

1. W przypadku gdy istnieją uzasadnione powody, aby przypuszczać – w momencie odjazdu albo w przypadku utraty **lub odwołania** połączenia – [...] że opóźnienie przyjazdu do miejsca docelowego wyniesie [...] 60 minut **lub więcej** w stosunku do umowy transportu, **przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące opóźnioną lub odwołaną usługę** [...] bezzwłocznie **oferuje pasażerowi** [...] wybór jednego spośród następujących świadczeń i **czyni niezbędne kroki**:
 - a) zwrot pełnego kosztu biletu na warunkach, na jakich został opłacony, za część lub części niezrealizowanej podróży oraz za część lub części już zrealizowane, jeżeli taka podróż jest już bezcelowa w kontekście pierwotnego planu podróży pasażera, wraz z zapewnieniem, w odpowiednich przypadkach, połączenia powrotnego do miejsca wyjazdu w najbliższym dostępnym terminie [...];
 - b) kontynuacja lub zmiana trasy, przy porównywalnych warunkach transportu, do miejsca docelowego w najbliższym dostępnym terminie;
 - c) kontynuacja lub zmiana trasy, przy porównywalnych warunkach transportu, do miejsca docelowego w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera.

2. [...] W **przypadku gdy do celów ust. 1 lit. b) i c) porównywalna zmieniona trasa [...] jest realizowana przez to samo przedsiębiorstwo kolejowe lub to przedsiębiorstwo kolejowe zleca innemu przedsiębiorstwu wykonanie tej zmienionej trasy, nie powoduje to dodatkowych kosztów dla pasażera. Wymóg ten ma także zastosowanie w przypadku, gdy zmiana trasy obejmuje skorzystanie z transportu w wyższej klasie usługi lub z zastępczych środków transportu.** [...] Przedsiębiorstwa kolejowe czynią racjonalne starania, aby uniknąć dodatkowych połączeń **oraz aby wydłużenie łącznego czasu podróży było jak najmniejsze.** [...] Pasażerom nie oferuje się podróży środkami transportu niższej klasy, chyba że takie środki transportu stanowią jedyny dostępny sposób pokonania zmienionej trasy.

Bez uszczerbku dla akapitu pierwszego przedsiębiorstwo kolejowe może, na wniosek pasażera, wydać zgodę na zawarcie przez pasażera umów transportu z innymi dostawcami usług transportowych, które umożliwiają pasażerowi dotarcie do miejsca docelowego przy porównywalnych warunkach, i zwrócić poniesione koszty.

3. Dostawcy usług transportowych na zmienionej trasie zwracają szczególną uwagę na zapewnienie osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się porównywalnego poziomu dostępności usługi zastępczej. **Dostawcy usług transportowych na zmienionej trasie mogą osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zapewnić usługi zastępcze odpowiednie do ich potrzeb i różniące się od tych oferowanych innym pasażerom.**
4. **Zwrotów, o których mowa w ust. 1 lit. a) i w ust. 2 akapit drugi, dokonuje się w terminie 30 dni od daty otrzymania wniosku. Państwa członkowskie mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe do przyjmowania takich wniosków za pomocą określonych środków komunikacji, pod warunkiem że wniosek nie powoduje skutków dyskryminacyjnych.**

Odszkodowanie [...]

1. Pasażerowi [...] **przysługuje** odszkodowanie od przedsiębiorstwa kolejowego za opóźnienie w przypadku opóźnienia pomiędzy podanymi na [...] **bilecie lub bilecie przesiadkowym** miejscem wyjazdu a miejscem **docelowym**, za które [...] nie otrzymał on zwrotu kosztów biletu zgodnie z art. 16, przy czym pasażer nie traci prawa do transportu. **Pasażerom przysługuje również odszkodowanie w przypadku odwołania lub opóźnienia wynoszącego 60 minut lub więcej, w przypadku gdy zmiana trasy ma miejsce na podstawie art. 16 ust. 1 lit. b). W takim przypadku opóźnienie oblicza się na podstawie planowego czasu przyjazdu do miejsca docelowego zgodnie z oryginalnym biletem lub biletem przesiadkowym i rzeczywistego czasu przyjazdu do miejsca docelowego.** Minimalna kwota odszkodowania za opóźnienia wynosi:
 - a) 25 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od 60 do 119 minut;
 - b) 50 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej.
2. Ust. 1 ma zastosowanie również do pasażerów, którzy mają abonament lub bilet okresowy. Jeżeli pasażerowie ci napotykać na powtarzające się opóźnienia lub odwołania w okresie ważności abonamentu lub biletu okresowego, [...] **przysługuje** im odpowiednie odszkodowanie zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe. Warunki te określają kryteria dotyczące opóźnienia i sposób obliczania odszkodowania. W przypadku gdy opóźnienia nieprzekraczające 60 minut występują wielokrotnie w okresie ważności abonamentu lub biletu okresowego, opóźnienia te **można** [...] sumować, a pasażerom **można** wypłacać [...] odszkodowanie zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przedsiębiorstwo kolejowe.

3. **Bez uszczerbku dla ust. 2** odszkodowanie za opóźnienie oblicza się w stosunku do pełnej ceny, jaką pasażer faktycznie zapłacił za opóźnioną usługę. W przypadku gdy umowa transportu dotyczy podróży w obie strony, odszkodowanie za opóźnienie w podróży docelowej lub powrotnej oblicza się w stosunku **do ceny wskazanej za tę stronę podróży na bilecie. W przypadku gdy nie ma takiego wskazania ceny na każdą z dwóch stron podróży, odszkodowanie oblicza się w stosunku** do połowy ceny zapłaconej za bilet. W analogiczny sposób cena biletu na opóźnioną usługę wykonywaną na podstawie każdej innej formy umowy transportu, która pozwala na przejazd na kilku kolejnych odcinkach trasy, obliczana jest proporcjonalnie do pełnej ceny biletu.
4. Przy obliczaniu czasu opóźnienia nie uwzględnia się opóźnień, co do których przedsiębiorstwo kolejowe może udowodnić, że zdarzyły się poza terytorium Unii.
- 4a. **Państwa członkowskie mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe do przyjmowania wniosków o odszkodowanie za pomocą określonych środków komunikacji, pod warunkiem że wniosek nie powoduje skutków dyskryminacyjnych.**
5. Wypłata odszkodowania co do ceny biletu następuje w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie. Odszkodowanie może zostać wypłacone w postaci kuponów lub innych usług, jeżeli ich warunki są elastyczne (szczególnie w odniesieniu do okresu ważności i miejsca docelowego). Odszkodowanie jest wypłacane w formie pieniężnej na wniosek pasażera.
6. Odszkodowanie co do ceny biletu nie jest pomniejszane o finansowe koszty transakcji, takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub znaczki. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą wprowadzić próg minimalny, poniżej którego odszkodowanie nie będzie wypłacane. Wysokość progu nie przekracza 4 EUR na bilet.
7. Pasażer nie ma prawa do odszkodowania, jeżeli został poinformowany o opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli opóźnienie powstałe w wyniku kontynuacji podróży inną usługą lub poprzez zmianę trasy jest krótsze niż 60 minut.

8. Pasażer nie ma prawa do odszkodowania w przypadku opóźnień, odwołań i utraty połączeń spowodowanych bezpośrednio następującymi przyczynami lub z natury rzeczy z nimi powiązanych:
- a) okoliczności niezwiązane z ruchem kolei, takie jak ekstremalne warunki pogodowe lub poważne katastrofy naturalne, których przedsiębiorstwo kolejowe mimo zastosowania niezbędnej w danych okolicznościach staranności nie mogło uniknąć ani których skutkom nie mogło zapobiec;
 - b) wina podróżnego; lub
 - c) postępowanie osoby trzeciej, którego przedsiębiorstwo kolejowe mimo zastosowania niezbędnej w danych okolicznościach staranności nie mogło uniknąć i którego skutkom nie mogło zapobiec, takie jak samobójstwo, osoby na torach, kradzież kabli, sytuacja nadzwyczajna w pociągu, działania organów ścigania, sabotaż lub terroryzm.

Strajki personelu przedsiębiorstwa kolejowego, działania lub zaniechania ze strony innych przedsiębiorstw korzystających z tej samej infrastruktury kolejowej i działania lub zaniechania ze strony zarządców infrastruktury i stacji nie są objęte wyłączeniem, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszej litery.

[...]

Pomoc

1. W przypadku opóźnienia przyjazdu lub odjazdu **lub odwołania usługi** pasażerowie są informowani o sytuacji i o spodziewanym czasie odjazdu oraz spodziewanym czasie przyjazdu **usługi lub o usłudze zastępczej** przez przedsiębiorstwo kolejowe [...] lub przez zarządcę stacji niezwłocznie po pojawieniu się takich informacji. **W przypadku gdy sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni dysponują takimi informacjami, przekazują je pasażerowi.**
2. W przypadku opóźnienia, o którym mowa w ust. 1, wynoszącego [...] 60 minut **lub więcej** **lub odwołania usługi przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące opóźnioną lub odwołaną usługę oferuje** pasażerom [...] nieodpłatnie:
 - a) posiłki i napoje odpowiednio do czasu oczekiwania, jeżeli są one dostępne w pociągu lub na stacji lub mogą zostać w rozsądnym zakresie dostarczone, z uwzględnieniem kryteriów, takich jak odległość od dostawcy, czas wymagany na dokonanie dostawy oraz koszt;
 - b) o ile jest to fizycznie możliwe, zakwaterowanie w hotelu lub innym miejscu oraz transport pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania w przypadkach konieczności pobytu przez jedną lub kilka nocy albo jeżeli niezbędny jest pobyt dodatkowy;
 - c) o ile jest to fizycznie możliwe, transport z pociągu do stacji kolejowej, do miejsca odjazdu zastępczego środka transportu lub do miejsca docelowego usługi, jeżeli pociąg został unieruchomiony na trasie.
3. Jeżeli usługa kolejowa **zostaje przerwana i** nie może być w ogóle **lub z rozsądnym opóźnieniem** kontynuowana, przedsiębiorstwo kolejowe [...] **oferuje** pasażerom jak najszybciej zastępcze usługi transportowe i **czyni niezbędne kroki.**
4. Na żądanie pasażera przedsiębiorstwa kolejowe zaświadcza[ją [...], że usługa kolejowa uległa opóźnieniu, że opóźnienie doprowadziło do utraty połączenia lub że usługa została odwołana [...].

5. Stosując ust. 1, 2, 3 i 4, wykonujące usługę przedsiębiorstwo kolejowe zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osób im towarzyszących.
6. [...] W przypadku ustanowienia planów postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych na podstawie art. 13a ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE przedsiębiorstwa kolejowe koordynują z zarządcą stacji i zarządcą infrastruktury działania służące ich przygotowaniu się do możliwości wystąpienia poważnych zakłóceń i znacznych opóźnień skutkujących utknięciem dużej liczby pasażerów na stacji.

Artykuł 19

[...]

[...]

Rozdział V

Osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się

Artykuł 20

Prawo do transportu

1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji, przy aktywnym udziale przedstawicieli [...] osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, ustanawiają niedyskryminacyjne przepisy dotyczące dostępu do transportu dla osób z niepełnosprawnością, **w tym ich asystentów osobistych uznanych jako takich zgodnie z krajowymi praktykami**, i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, lub dysponują takimi zasadami [...]. [...] **Zarządca stacji i przedsiębiorstwo kolejowe ustanawiają w tych przepisach, który podmiot jest odpowiedzialny za udzielanie pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1300/2014.**
2. Osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się rezerwacje i bilety oferowane są bez dodatkowych opłat. Przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny nie mogą odmówić osobie z niepełnosprawnością lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się dokonania rezerwacji lub wystawienia biletu ani żądać, aby osobie tej towarzyszyła inna osoba, chyba że jest to absolutnie konieczne w celu zapewnienia zgodności z przepisami dotyczącymi dostępu, o których mowa w ust. 1.

Informacja dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się

1. Na żądanie zarządcy stacji, przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny przekazują osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się informacje, w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w rozporządzeniach **Komisji (UE) nr 454/2011 i nr 1300/2014** i w dyrektywie **(UE) 2019/882**, o dostępności stacji i związanych z nią obiektów, usług kolejowych oraz o warunkach dostępu do taboru kolejowego, zgodnie z przepisami dotyczącymi dostępu, o których mowa w art. 20 ust. 1, oraz informują osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się o udogodnieniach w pociągu.
2. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny korzysta z odstępstwa, o którym mowa w art. 20 ust. 2, na żądanie informuje on na piśmie w terminie pięciu dni roboczych zainteresowane osoby z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się o przyczynach odmowy dokonania rezerwacji lub wystawienia biletu lub żądania, aby towarzyszyła jej inna osoba. Przedsiębiorstwo kolejowe, sprzedawca biletów lub operator turystyczny czynią racjonalne starania, aby zaproponować danej osobie zastępczy wariant transportu, uwzględniający jej potrzeby w zakresie dostępności.
3. Na stacjach, na których nie ma personelu, przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy stacji zapewniają prezentację łatwo dostępnej informacji – w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w rozporządzeniach **Komisji (UE) nr 454/2011 i nr 1300/2014** i w dyrektywie **(UE) 2019/882**, zgodnie z przepisami dotyczącymi dostępu, o których mowa w art. 20 ust. 1 – dotyczącej najbliższej stacji, na której obecny jest personel, oraz bezpośrednio dostępnej pomocy dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Pomoc na stacjach kolejowych i w pociągu

1. **Osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się udziela się pomocy w następujący sposób:**

- a) **Asystent osobisty uznany jako taki zgodnie z krajowymi praktykami może podróżować według specjalnej taryfy i, w stosownych przypadkach, nieodpłatnie i w miarę możliwości siedzieć obok osoby z niepełnosprawnością.**

W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe wymaga, aby osoba z niepełnosprawnością podróżowała z osobą towarzyszącą zgodnie z art. 20 ust. 2, osoba towarzysząca jest uprawniona do podróżowania bezpłatnie i w miarę możliwości siedzi obok osoby z niepełnosprawnością.

Może jej towarzyszyć pies towarzyszący zgodnie z odpowiednim prawem krajowym;

- [...] **b)** podczas odjazdu ze stacji kolejowej, na której obecny jest personel, przesiadania się na takiej stacji lub przyjazdu na nią [...] **udziela się pomocy** [...] nieodpłatnie w taki sposób, aby osoba ta była w stanie wsiąść **do pociągu, przesiąść się do stanowiącej przesiadkę usługi kolejowej, na którą posiada bilet, lub wysiąść z pociągu** [...].
Taka pomoc jest dostępna zawsze, gdy na stacji znajduje się wyszkolony personel;

- c) na stacjach kolejowych, na których nie ma personelu, przedsiębiorstwa kolejowe udzielają pomocy nieodpłatnie w pociągu oraz podczas wsiadania do pociągu i wysiadania z niego, jeżeli w pociągu znajduje się wyszkolony personel;

[...] d) w przypadku braku **wyszkolonego** personelu **towarzyszącego** w **pociągu** i na [...] stacji **czynione są** wszelkie racjonalne starania w celu umożliwienia [...] osobom z **niepełnosprawnością** lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się dostępu do podróży pociągiem.

[...]

[...]

- e) przedsiębiorstwo kolejowe czyni wszelkie racjonalne starania, aby zapewnić tym osobom dostęp do takich samych usług w pociągu jak pozostałym pasażerom, w przypadku gdy osoby te nie mogą mieć dostępu do tych usług w sposób niezależny i bezpieczny.

5. Przepisy, o których mowa w art. 20 ust. 1, określają warunki dotyczące praw, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 23

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

Warunki udzielania pomocy

Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni współpracują ze sobą w celu udzielania pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się [...], **jak określono w art. 20 i 22** oraz zgodnie z poniższymi literami:

- a) pomoc udzielana jest pod warunkiem, że przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę stacji, sprzedawcę biletów lub operatora turystycznego, u którego zakupiono bilet, **lub pojedynczy punkt kontaktowy, o którym mowa w lit. f), stosownie do przypadku, pasażer lub jego przedstawiciel powiadomił** o potrzebie udzielenia pomocy [...] **pasażerowi** co najmniej 48 godzin przed sytuacją, w której taka pomoc będzie potrzebna. **Takie powiadomienia przekazuje się wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym i zarządom stacji zaangażowanym w realizację podróży.** W przypadku gdy bilet lub bilet okresowy pozwala na odbycie kilku podróży, wystarczy jedno powiadomienie, pod warunkiem że przekazana zostanie wystarczająca informacja na temat terminu kolejnych podróży i **w każdym razie co najmniej 48 godzin przed sytuacją, w której taka pomoc będzie po raz pierwszy potrzebna.** **Pasażer lub jego przedstawiciel czyni wszelkie racjonalne starania w celu poinformowania o jakimkolwiek anulowaniu takich kolejnych podróży z wyprzedzeniem co najmniej 12-godzinnym. [...];**
- b) przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni podejmują wszystkie działania konieczne do przyjęcia powiadomień. **W przypadku gdy sprzedawcy biletów nie są w stanie przetwarzać takich powiadomień, wskazują alternatywne punkty zakupu lub alternatywne sposoby dokonania takiego powiadomienia;**
- c) jeżeli nie dokonano powiadomienia zgodnie z lit. a), przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji czynią wszelkie racjonalne starania w celu udzielenia pomocy w taki sposób, by osoba z niepełnosprawnością lub osoba o ograniczonej możliwości poruszania się mogła odbyć podróż;

- d) [...] zarządca stacji lub inna upoważniona osoba wyznacza punkty [...], w których osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się mogą zgłaszać swoje przybycie na stację kolejową oraz [...] poprosić o pomoc;
- e) pomoc udzielana jest pod warunkiem, że dana osoba z niepełnosprawnością lub osoba o ograniczonej możliwości poruszania się pojawi się w wyznaczonym punkcie w terminie określonym przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę stacji udzielających takiej pomocy. Wyznaczony termin nie może przekraczać 60 minut przed ogłoszoną godziną odjazdu lub terminem, w jakim wszyscy pasażerowie są wzywani do odprawy. Jeżeli nie został określony konkretny termin stawienia się osoby z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, osoba ta musi stawić się w wyznaczonym punkcie nie później niż 30 minut przed ogłoszoną godziną odjazdu lub terminem, w jakim wszyscy pasażerowie są wzywani do odprawy;
- f) **państwa członkowskie mogą wymagać, aby zarządcy stacji i przedsiębiorstwa kolejowe na ich terytorium współpracowały w celu ustanowienia i prowadzenia pojedynczych punktów kontaktowych dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Warunki prowadzenia pojedynczych punktów kontaktowych ustanawia się w przepisach dotyczących dostępności, o których mowa w art. 20 ust. 1. Te pojedyncze punkty kontaktowe są odpowiedzialne za:**
 - (i) **przyjmowanie na stacjach wniosków o pomoc;**
 - (ii) **przekazywanie poszczególnych wniosków o pomoc zarządcom stacji i przedsiębiorstwom kolejowym; oraz**
 - (iii) **przekazywanie informacji na temat dostępności.**

Odszkodowanie za sprzęt ułatwiający poruszanie się, [...] urządzenia wspomagające i psy towarzyszące

1. W przypadku gdy przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji spowodują utratę lub uszkodzenie **sprzętu ułatwiającego poruszanie się, takiego jak** wózki inwalidzkie, [...] urządzeń wspomagających **lub utratę lub zranienie certyfikowanych** psów towarzyszących wykorzystywanych przez osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, ponoszą odpowiedzialność za tę utratę lub uszkodzenie oraz wypłacają z tego tytułu odszkodowanie.
2. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, stanowi równowartość kosztu zastąpienia lub naprawy sprzętu **ułatwiającego poruszanie się** lub urządzeń **wspomagających**, które utraciono lub które uległy uszkodzeniu. W **odniesieniu do psów towarzyszących odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, stanowi równowartość kosztu zastąpienia psa lub leczenia zranienia.**
3. [...] W **przypadku zastosowania ust. 1** przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji czynią **wszelkie** [...] racjonalne starania [...], by zapewnić **natychmiastowo potrzebny** tymczasowy zastępczy [...] sprzęt **ułatwiający poruszanie się** lub urządzenia wspomagające [...]. Osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zezwala się na zachowanie [...] **tego** tymczasowego sprzętu zastępczego lub tych tymczasowych urządzeń zastępczych do momentu wypłaty odszkodowania, o którym mowa w ust. 1 i 2.

Artykuł 26

Szkolenia personelu

Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji:

- a) zapewniają, aby wszyscy członkowie personelu [...] udzielający w **ramach swoich regularnych zadań** bezpośredniej pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się wiedzieli, jak sprostać potrzebom osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym osób o upośledzonej sprawności umysłowej i intelektualnej;
- b) zapewniają – dla wszystkich członków personelu pracujących na stacji i **w pociągach**, którzy mają bezpośrednią styczność z podróżnymi – szkolenia i **regularne szkolenia przypominające** mające na celu podniesienie poziomu świadomości na temat potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. [...]

[...]

[...]

Rozdział VI

Bezpieczeństwo, skargi oraz jakość usług

Artykuł 27

Osobiste bezpieczeństwo pasażerów

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

Artykuł 28

Skargi

1. Wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe [...] i zarządcy stacji [...] na stacjach obsługujących w ujęciu rocznym średnio ponad 10 000 pasażerów dziennie ustanawiają mechanizm rozpatrywania skarg w zakresie praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem w swoich obszarach odpowiedzialności¹⁵. Podają oni do ogólnej wiadomości pasażerów swoje dane kontaktowe oraz powiadamiają o swoim języku lub językach roboczych. **Mechanizm ten nie ma zastosowania do rozdziału III¹⁶.**

¹⁵ **Należy dodać nowy motyw:** Z myślą o sprawnym rozpatrywaniu skarg przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji powinni mieć prawo ustanowić wspólne usługi dla klientów i mechanizmy rozpatrywania skarg.

¹⁶ **Należy dodać nowy motyw:** Przepisy niniejszego rozporządzenia nie mają wpływu na prawa pasażerów do składania skarg do organu krajowego lub do dochodzenia roszczeń na drodze prawnej w ramach procedur krajowych.

2. **W ramach mechanizmów, o których mowa w ust. 1, pasażerowie mogą złożyć skargę do któregokolwiek przedsiębiorstwa kolejowego [...] lub zarządcy [...] stacji [...] w odniesieniu do ich odpowiednich obszarów odpowiedzialności.** Termin na złożenie skargi wynosi [...] **trzy** miesiące od daty zdarzenia, które jest przedmiotem skargi. W ciągu jednego miesiąca od otrzymania skargi adresat udziela odpowiedzi, wraz z uzasadnieniem, lub też w usprawiedliwionych przypadkach informuje pasażera, **że otrzyma on odpowiedź** [...] w terminie krótszym niż trzy miesiące od daty otrzymania skargi [...]. Przedsiębiorstwa kolejowe [...] i zarządcy stacji [...] przechowują [...] dane dotyczące zdarzeń konieczne do rozpatrzenia skargi przez [...] **cały okres procedury rozpatrywania skarg, w tym procedur rozpatrywania skarg, o których mowa w art. 33 i 34,** oraz udostępniają [...] je krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów na ich żądanie.
3. Szczegółowe informacje dotyczące procedury rozpatrywania skarg muszą być **publicznie** dostępne, **w tym** dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
4. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje w sprawozdaniu [...], o którym mowa w art. 29, informację o liczbie i rodzaju otrzymanych i rozpatrzonych skarg, a także o czasie udzielenia odpowiedzi i ewentualnych podjętych działaniach mających na celu poprawę sytuacji.

Artykuł 29

Normy jakości usług

1. Przedsiębiorstwa kolejowe [...] ustanawiają normy jakości usług i wdrażają system zarządzania jakością, aby utrzymać jakość usług. Normy jakości usług obejmują co najmniej pozycje wymienione w załączniku III.
2. Przedsiębiorstwa kolejowe [...] monitorują swoje wyniki w zakresie norm jakości usług. Przedsiębiorstwa kolejowe [...] publikują sprawozdanie na temat wyników w zakresie jakości usług [...] **na swojej stronie internetowej najpóźniej do dnia 30 czerwca [Dz.U.: proszę wstawić datę przypadającą 2 lata od wejścia w życie], a następnie co dwa lata.** [...] Ponadto sprawozdania te udostępnia się na stronie internetowej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej.
3. **Zarządcy stacji ustanawiają normy jakości usług w odniesieniu do odpowiednich pozycji wymienionych w załączniku III. Monitorują swoje wyniki w zakresie tych norm i zapewniają na żądanie krajowym organom publicznym dostęp do informacji na temat ich wyników.**

Rozdział VII

Informacja i egzekwowanie przepisów

Artykuł 30

Informowanie pasażerów o przysługujących im prawach

1. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, sprzedawcy biletów i operatorzy turystyczni przy sprzedaży biletów na podróż pociągiem informują pasażerów o ich prawach i obowiązkach wynikających z niniejszego rozporządzenia. W celu wypełnienia tego wymogu informacyjnego mogą oni skorzystać ze streszczenia przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowanego przez Komisję we wszystkich językach urzędowych Unii i im udostępnionego. Ponadto zamieszczają oni wzmiankę na bilecie w formie papierowej lub elektronicznej lub w inny sposób, w tym w formatach przystępnych dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie **(UE) 2019/882 i w rozporządzeniach Komisji nr 454/2011 i nr 1300/2014**. Wzmianka ta informuje o tym, gdzie można uzyskać takie informacje w przypadku odwołania, utraty połączenia lub znacznego opóźnienia. **W przypadku gdy zamieszczenie wzmianki na bilecie nie jest wykonalne, informują oni pasażera za pomocą innych środków.**
2. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji udostępniają pasażerom – na stacjach i w pociągu – w odpowiedni sposób, w tym w przystępnych formatach zgodnie z wymogami dostępności określonymi w dyrektywie **(UE) 2019/882 i w rozporządzeniu Komisji nr 1300/2014**, informacje na temat ich praw i obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia oraz dane umożliwiające kontakt z organem lub organami wyznaczonymi przez państwa członkowskie na podstawie art. 31.

Artykuł 31

Wyznaczenie krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów

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

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

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

Obowiązki w zakresie egzekwowania przepisów w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych, zarządców stacji i zarządców infrastruktury przewidziane w niniejszym rozdziale nie mają zastosowania do Cypru ani Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei.

Artykuł 32

Zadania z zakresu egzekwowania przepisów

1. Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów ściśle monitorują przestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia, **w tym z rozporządzeniami Komisji nr 454/2011 i nr 1300/2014 w zakresie, w jakim o tych rozporządzeniach jest mowa w niniejszym rozporządzeniu**, oraz podejmują działania niezbędne, aby zapewnić przestrzeganie praw pasażerów. W tym celu przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji i zarządcy infrastruktury przekazują tym organom, na ich żądanie, odpowiednie dokumenty i informacje. Wykonując swoje funkcje, wspomniane organy uwzględniają informacje przekazane im przez organ wyznaczony zgodnie z art. 33 do rozpatrywania skarg, jeżeli jest to inny organ. Mogą one również zdecydować o wszczęciu czynności z zakresu egzekwowania przepisów na podstawie indywidualnych skarg przekazanych przez ten organ.
2. Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów publikują co **dwa lata** – najpóźniej na koniec [...] **czerwca** kolejnego roku kalendarzowego – statystyki dotyczące ich działalności, w tym zastosowanych sankcji.

3. Przedsiębiorstwa kolejowe przekazują swoje dane kontaktowe krajowemu organowi lub krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów w państwach członkowskich, w których prowadzą działalność.

Artykuł 33

Rozpatrywanie skarg przez krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów lub inne wyznaczone organy

1. Bez uszczerbku dla przysługujących konsumentom praw do korzystania z alternatywnych mechanizmów dochodzenia roszczeń na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE¹⁷ po negatywnym rozpatrzeniu skargi złożonej w przedsiębiorstwie kolejowym [...] **lub** u zarządcy [...] stacji na podstawie art. 28 pasażer może złożyć skargę do [...] organu, **o którym mowa w ust. 2, w terminie 3 miesięcy od otrzymania informacji o odrzuceniu pierwotnej skargi. W przypadku braku odpowiedzi w terminie 3 miesięcy od złożenia pierwotnej skargi pasażer ma prawo złożyć skargę do organu, o którym mowa w ust. 2. [...] W razie konieczności organ ten informuje skarżącego o [...] przysługującym mu prawie do złożenia skargi do organu oferującego alternatywne metody rozwiązywania sporów w celu dochodzenia indywidualnych roszczeń.**
2. Każdy pasażer może złożyć skargę w sprawie domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia **albo** do krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów, albo do innego organu wyznaczonego w tym celu przez państwo członkowskie.
3. Organ ten potwierdza odbiór skargi w terminie dwóch tygodni od jej otrzymania. Procedura rozpatrywania skarg trwa maksymalnie trzy miesiące **od daty utworzenia akt skargi.** W przypadku skomplikowanych spraw organ może [...] wydłużyć ten okres do sześciu miesięcy. W takim wypadku informuje pasażera o powodach wydłużenia terminu rozpatrzenia skargi oraz o przewidywanym czasie potrzebnym na ukończenie postępowania w danej sprawie. Wyłącznie sprawy, które wiążą się z postępowaniem sądowym, mogą być rozpatrywane dłużej niż sześć miesięcy. W przypadku gdy organ jest również organem oferującym alternatywne metody rozwiązywania sporów w rozumieniu dyrektywy 2013/11/UE, obowiązują terminy określone w tej dyrektywie.

¹⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (Dz.U. L 165 z 18.6.2013, s. 14).

Zapewnia się dostępność procedury rozpatrywania skarg dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

4. Skargi pasażerów dotyczące zdarzenia z udziałem przedsiębiorstwa kolejowego rozpatruje [...] organ, o którym mowa w ust. 2, z państwa członkowskiego, które udzieliło temu przedsiębiorstwu licencji.
5. W przypadku gdy skarga dotyczy domniemanego naruszenia popełnionego przez zarządców stacji lub zarządców infrastruktury, [...] **skargę tę rozpatruje organ, o którym mowa w ust. 2**, z państwa członkowskiego, na którego terytorium zdarzenie miało miejsce.
6. W ramach współpracy prowadzonej na podstawie art. 34 [...] organy mogą odstąpić od stosowania ust. 4 i 5, w przypadku gdy z uzasadnionych powodów – w szczególności ze względu na miejsce zamieszkania lub język – leży to w interesie pasażera.

Artykuł 34

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

1. W przypadku gdy na podstawie art. 31 i 33 wyznaczono różne organy, ustanawia się mechanizmy sprawozdawcze w celu zapewnienia wymiany informacji między tymi organami, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679, aby pomóc krajowemu organowi odpowiedzialnemu za egzekwowanie przepisów w wykonywaniu powierzonych mu zadań w zakresie nadzoru i egzekwowania przepisów, a także po to, by organ rozpatrujący skargi wyznaczony na podstawie art. 33 mógł gromadzić informacje niezbędne do rozpatrzenia indywidualnych skarg.
2. Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów wymieniają między sobą informacje dotyczące swojej pracy oraz zasad podejmowania decyzji i praktyki w tym zakresie do celów koordynacji. Komisja udziela im pomocy w wykonywaniu tego zadania.

3. [...] W skomplikowanych sprawach, takich jak sprawy obejmujące wiele skarg lub dotyczące kilku operatorów, podróży transgranicznych lub wypadków na terytorium państwa członkowskiego innego niż to, które przyznało licencję przedsiębiorstwu, w szczególności w przypadku gdy nie jest jasne, który krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów jest właściwy, lub gdy mogłoby to ułatwić lub przyspieszyć rozstrzygnięcie skargi, krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów podejmują współpracę w celu określenia organu przewodniego, który będzie służył jako pojedynczy punkt kontaktowy dla wszystkich pasażerów. Wszystkie krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, których dotyczy dana skarga, współpracują w celu ułatwienia jej rozstrzygnięcia (w tym poprzez wymianę informacji, pomoc w tłumaczeniu dokumentów i dostarczanie informacji na temat okoliczności zdarzeń). Pasażerów informuje się, który organ pełni funkcję organu przewodniego.

Rozdział VIII

Przepisy końcowe

Artykuł 35

Sankcje

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

Artykuł 36

Przekazanie uprawnień

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 37 w celu:

- (i) dostosowania kwot, o których mowa w art. 13 **ust. 2** [...], **aby uwzględnić zmiany w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych z wyłączeniem energii i nieprzetworzonej żywności, publikowanym przez Komisję (Eurostat);**
- (ii) zmiany załącznika I [...] w celu uwzględnienia zmian **Przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV), określonych w załączniku A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) [...].**

Artykuł 37

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 36, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [*data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹⁸.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

¹⁸ Porozumienie międzyinstytucjonalne pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej a Komisją Europejską w sprawie lepszego stanowienia prawa (Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1).

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie niniejszego artykułu wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 38

Sprawozdanie

Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wdrożenia i skutków niniejszego rozporządzenia do dnia pięć lat od przyjęcia niniejszego rozporządzenia.

Sprawozdanie jest opracowywane na podstawie informacji dostarczanych na podstawie niniejszego rozporządzenia. W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszą odpowiednie wnioski.

Artykuł 39

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 traci moc **ze skutkiem od dnia [Dz.U.: proszę wstawić datę przypadającą 24 miesiące od wejścia w życie]**.

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

Artykuł 40

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [Dz.U.: proszę wstawić datę przypadającą 24 miesiące od wejścia w życie].

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

**Wyciąg z przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu
kolejami (CIV)**

Załącznik A

**do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r.
zmienionej protokołem wprowadzającym zmiany do Konwencji o międzynarodowym
przewozie kolejami z dnia 3 czerwca 1999 r.**

TYTUŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszych przepisów ujednoliconych:

- a) „przewoźnik” oznacza przewoźnika umownego, z którym pasażer zawarł umowę przewozu zgodnie z niniejszymi przepisami ujednoliconymi, lub kolejnego przewoźnika odpowiedzialnego na podstawie tej umowy;
- b) „przewoźnik podwykonawca” oznacza przewoźnika, który nie zawarł umowy przewozu z pasażerem, ale któremu przewoźnik, o którym mowa w lit. a), powierzył wykonanie całości lub części przewozu koleją;
- c) „ogólne warunki przewozu” oznaczają warunki przewoźnika w postaci ogólnych warunków umów lub taryf prawnie obowiązujących w każdym państwie członkowskim, które z chwilą zawarcia umowy o przewóz stają się jej integralną częścią;
- d) „pojazd” oznacza pojazd silnikowy lub przyczepę przewożoną przy okazji przewozu pasażerów.

TYTUŁ II

ZAWARCIE I WYKONANIE UMOWY PRZEWOZU

Artykuł 6

Umowa przewozu

1. Przez zawarcie umowy przewozu przewoźnik zobowiązuje się do przewiezienia podróżnego oraz, odpowiednio, jego bagażu i pojazdów do miejsca przeznaczenia i do wydania bagażu i pojazdów w miejscu przeznaczenia.
2. Umowę przewozu potwierdza się jednym lub kilkoma biletami na przewóz wydawanymi podróżnemu. Jednak brak biletu, nieprawidłowości lub utrata biletu nie powodują nieważności umowy przewozu, która, nie naruszając postanowień art. 9, podlega postanowieniom przepisów ujednoliconych.
3. Z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego, bilet jest miarodajnym dowodem zawarcia oraz treści umowy przewozu.

Artykuł 7

Bilet

1. Ogólne warunki przewozu określają formę i treść biletu oraz języki i czcionki, które należy zastosować przy ich druku i wypełnianiu biletu.
2. Bilet powinien zawierać przynajmniej następujące dane:
 - a) oznaczenie przewoźnika lub przewoźników;
 - b) oświadczenie, że pomimo zawarcia w umowie odmiennego postanowienia przewóz podlega niniejszym przepisom ujednoliconym; zapis taki może przybrać postać skrótu CIV;
 - c) wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy umożliwiające podróżnemu dochodzenie swoich praw wynikających z umowy.
3. Podróżny jest zobowiązany przy otrzymaniu biletu upewnić się, czy został on wystawiony według jego wskazówek.
4. Bilet może być odstąpiony, gdy nie jest imienny i podróż nie została jeszcze rozpoczęta.
5. Bilet może być sporządzony w formie elektronicznego zapisu danych, które mogą być przekształcane w formę pisemną. Sposób zbierania i opracowywania powinien zapewniać ich praktyczną równowartość, zwłaszcza w zakresie mocy dowodowej danych zawartych w bilecie.

Artykuł 8

Oplata i zwrot należności za przejazd

1. Oplatę za przejazd uiszcza się przed rozpoczęciem podróży, chyba że między podróżnym a przewoźnikiem została zawarta odmienna umowa.
2. Ogólne warunki przewozu określają zasady zwrotu opłaty za przejazd.

Artykuł 9

Prawo przewozu. Wyłączenie z przewozu

1. Podróżny musi być zaopatrzony z chwilą rozpoczęcia podróży w ważny bilet na przejazd i okazać go podczas kontroli biletów. Ogólne warunki przewozu mogą stanowić, że:
 - a) podróżny, który nie może okazać ważnego biletu, jest obowiązany oprócz opłaty za przejazd uiścić dopłatę;
 - b) podróżnego, który odmawia natychmiastowego uiszczenia opłaty za przejazd lub dopłaty, można usunąć z pociągu; oraz
 - c) określać, czy i na jakich zasadach dokonuje się zwrotu opłaty.
2. Ogólne warunki przewozu mogą przewidywać wyłączenie z przewozu lub możliwość usunięcia w czasie podróży:
 - a) osób stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa i prawidłowego funkcjonowania ruchu lub dla bezpieczeństwa pozostałych podróżnych;
 - b) osób, które w sposób niedopuszczalny są uciążliwe dla innych podróżnych;osoby te nie mają prawa żądać zwrotu opłaty za bilet ani opłaty uiszczonej za przewóz ich bagażu.

Artykuł 10

Przestrzeganie przepisów władz administracyjnych

Podróżny jest zobowiązany zastosować się do przepisów wydawanych przez władze celne lub inne władze administracyjne.

Artykuł 11

Odwołanie i opóźnienie pociągu. Utrata połączenia

Przewoźnik zobowiązany jest w danym wypadku poświadczyć na bilecie odwołanie pociągu lub utratę połączenia.

TYTUŁ III

PRZEWÓZ BAGAŻU RĘCZNEGO, ZWIERZĄT, PRZESYŁEK BAGAŻOWYCH I POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Rozdział I

Przepisy wspólne

Artykuł 12

Przedmioty i zwierzęta dopuszczone do przewozu

1. Podróżny może zabrać ze sobą łatwo przenośne przedmioty (bagaż ręczny) oraz żywe zwierzęta, zgodnie z postanowieniami ogólnych warunków przewozu. Ponadto podróżny może zabrać ze sobą przedmioty przestrzenne zgodnie ze szczególnymi postanowieniami Ogólnych warunków przewozu. Wyłączone są od przewozu jako bagaż ręczny przedmioty i zwierzęta, które mogą być dla podróżnych uciążliwe lub spowodować szkodę.
2. Podróżny może nadać, jako przesyłkę bagażową, przedmioty oraz zwierzęta zgodnie z postanowieniami ogólnych warunków przewozu.
3. Szczególne postanowienia ogólnych warunków przewozu mogą dopuszczać przewóz pojazdów przy okazji przewozu podróżnych.
4. Przewóz przedmiotów i materiałów niebezpiecznych, jako bagażu ręcznego, przesyłek bagażowych albo w lub na pojazdach samochodowych, które zgodnie z postanowieniami niniejszego tytułu przewożone są koleją, musi być zgodny z postanowieniami Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID).

Artykuł 13

Sprawdzenie

1. Jeżeli ustawy lub przepisy państwa, na którego terytorium zdarzy się taki przypadek, tego nie zabraniają, w razie uzasadnionego domniemania naruszenia warunków przewozu przewoźnik ma prawo sprawdzić, czy przedmioty lub zwierzęta (bagaż ręczny, bagaż nadany, pojazdy wraz z ich załadunkiem) odpowiadają warunkom przewozu. Podróżnego wzywa się do uczestniczenia przy sprawdzeniu. Jeśli podróżny nie zjawi się lub nie jest osiągalny, sprawdzenie powinno być dokonane w obecności dwóch niezależnych świadków.
2. W razie stwierdzenia naruszenia warunków przewozu przewoźnik może zażądać od podróżnego zapłacenia kosztów sprawdzenia.

Artykuł 14

Przestrzeganie przepisów władz administracyjnych

Podróżny jest zobowiązany zastosować się do przepisów wydawanych przez władze celne i inne władze administracyjne w czasie przewozu zarówno w odniesieniu do jego osoby, jak i przewożonych przez niego przedmiotów i zwierząt (bagaż ręczny, przesyłki bagażowe, pojazdy wraz z ich załadunkiem). Podróżny powinien być obecny przy rewizji bagażu ręcznego i nadanego, chyba że ustawy i przepisy danego państwa dopuszczają wyjątki w tym zakresie.

Rozdział II

Bagaż ręczny i zwierzęta

Artykuł 15

Nadzór

Nadzór nad bagażem ręcznym i zwierzętami zabranymi ze sobą należy do podróżnego.

Rozdział III

Przesyłki bagażowe

Artykuł 16

Nadanie przesyłki bagażowej

1. Zobowiązania umowne dotyczące przewozu przesyłek bagażowych powinny być potwierdzone na kwicie bagażowym, który wydaje się podróżnemu.
2. Brak, nieprawidłowości lub utrata kwitu bagażowego nie powodują nieważności umowy przewozu bagażu, która, nie naruszając postanowień art. 22, podlega postanowieniom niniejszych przepisów ujednoliconych.
3. Z zastrzeżeniem dowodu przeciwnego, kwit bagażowy jest miarodajnym dowodem nadania przesyłki bagażowej oraz warunków jej przewozu.
4. Do chwili złożenia dowodu przeciwnego zakłada się, że w czasie przyjęcia do przewozu przesyłka bagażowa była zewnętrznie w dobrym stanie i że liczba i masa sztuk odpowiadały danym wpisanym na kwicie bagażowym.

Artykuł 17

Kwit bagażowy

1. Ogólne warunki przewozu określają formę i treść kwitu bagażowego oraz języki i czcionki, które należy stosować przy ich druku i wypełnianiu. Art. 7 ust. 5 stosuje się odpowiednio.
2. Kwit bagażowy powinien zawierać przynajmniej następujące dane:
 - a) oznaczenie przewoźnika lub przewoźników;
 - b) oświadczenie, że pomimo zawarcia w umowie odmiennego postanowienia przewóz podlega niniejszym przepisom ujednoliconym; zapis taki może przybrać postać skrótu CIV;
 - c) wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy umożliwiające podróżnemu dochodzenie swoich praw wynikających z umowy.
3. Przy otrzymaniu kwitu bagażowego podróżny obowiązany jest upewnić się, czy został on wystawiony zgodnie z jego wskazówkami.

Artykuł 18

Nadanie i przewóz

1. Z zastrzeżeniem wyjątku przewidzianego w ogólnych warunkach przewozu, bagaż można nadać do przewozu tylko za okazaniem biletu na przejazd ważnego co najmniej do stacji przeznaczenia bagażu. Formalności wymagane przy nadaniu bagażu, nieokreślone w niniejszym artykule, regulują przepisy obowiązujące w miejscu nadania.
2. Jeżeli ogólne warunki przewozu przewidują przyjmowanie bagażu do przewozu bez okazania biletu, postanowienia przepisów ujednoliconych dotyczące praw i obowiązków podróżnego odnośnie do jego bagażu stosuje się odpowiednio do nadawcy bagażu.

3. Przewoźnik może dokonać przewozu bagażu innym pociągiem lub innym środkiem transportu i inną drogą niż te, z których korzysta podróżny.

Artykuł 19

Uiszczenie opłaty za przewóz bagażu

Opłatę za przewóz bagażu uiszcza się przed rozpoczęciem podróży, chyba że między podróżnym a przewoźnikiem została zawarta odmienna umowa.

Artykuł 20

Oznakowanie bagażu

Podróżny zobowiązany jest podać na każdej sztuce bagażu w dobrze widocznym miejscu i w sposób trwały:

- a) swoje nazwisko i adres;
- b) miejsce przeznaczenia.

Artykuł 21

Prawo do dysponowania bagażem

1. Jeśli okoliczności na to pozwalają i nie sprzeciwiają się temu przepisy celne lub innych władz administracyjnych, bagaż może być, na żądanie podróżnego, wydany w miejscu jego nadania za zwrotem kwitu bagażowego i, jeśli ogólne warunki przewozu to przewidują, za okazaniem biletu.
2. Ogólne warunki przewozu mogą zawierać inne postanowienia dotyczące prawa do dysponowania bagażem, w tym zmiany miejsca jego przeznaczenia oraz ewentualnych obciążeń finansowych, jakie wówczas ponosi podróżny.

Artykuł 22

Wydanie

1. Bagaż wydaje się za zwrotem kwitu bagażowego i po zapłaceniu ewentualnych należności obciążających przesyłkę.

Przewoźnik ma prawo, lecz nie jest obowiązany sprawdzić, czy posiadacz kwitu bagażowego jest uprawniony do odbioru bagażu.

2. Za równoznaczne z wydaniem bagażu posiadaczowi kwitu bagażowego uważa się dokonane zgodnie z przepisami obowiązującymi w miejscu wydania:
 - a) przekazanie bagażu organom celnym lub podatkowym do ich pomieszczeń ekspedycyjnych lub składów, jeżeli pomieszczenia te nie są pod nadzorem przewoźnika;
 - b) przekazanie żywych zwierząt osobom trzecim na przechowanie.
3. Posiadacz kwitu bagażowego może żądać wydania bagażu w miejscu przeznaczenia w uzgodnionym czasie, a w stosownym wypadku po upływie czasu potrzebnego do załatwienia formalności wymaganych przez władze celne lub inne władze administracyjne.
4. W razie nieoddania kwitu bagażowego przewoźnik jest zobowiązany wydać bagaż tylko tej osobie, która udowodni, że ma do niego prawo; jeśli dowód ten zostanie uznany za niewystarczający, przewoźnik może żądać zabezpieczenia.
5. Bagaż wydaje się w miejscu przeznaczenia, do którego został nadany.
6. Posiadacz kwitu bagażowego, któremu nie wydano bagażu na warunkach określonych w ust. 3, może żądać stwierdzenia na kwicie bagażowym dnia i godziny, w których żądał wydania tego bagażu.
7. Na żądanie osoby uprawnionej przewoźnik jest obowiązany sprawdzić bagaż, w celu stwierdzenia istniejącej zdaniem tej osoby szkody; jeśli przewoźnik nie uczynił zadość temu żądaniu, posiadacz kwitu bagażowego ma prawo odmówić przyjęcia bagażu.
8. W sprawach nieuregulowanych powyżej wydanie bagażu odbywa się zgodnie z przepisami obowiązującymi w miejscu wydania.

Rozdział IV

Pojazdy samochodowe

Artykuł 23

Warunki przewozu

Postanowienia szczególne dotyczące przewozu pojazdów, zawarte w ogólnych warunkach przewozu, określają w szczególności: warunki przyjęcia do przewozu, nadania, załadunku i przewozu, warunki wyładunku i wydania oraz obowiązki pasażerów.

Artykuł 24

Kwit na przewóz

1. Przy przewozie pojazdów samochodowych kwit na przewóz powinien być wydany i przekazany podróżnemu. Kwit może stanowić część biletu na przejazd.
2. Postanowienia szczególne dla przewozu pojazdów samochodowych zawarte w ogólnych warunkach przewozu ustalają formę i treść kwitu na przewóz pojazdów oraz języki i czcionki, które należy stosować przy jego druku i wypełnianiu. Art. 7 ust. 5 stosuje się odpowiednio.
3. Kwit na przewóz pojazdów powinien zawierać przynajmniej następujące dane:
 - a) oznaczenie przewoźnika lub przewoźników;
 - b) oświadczenie, że pomimo zawarcia w umowie odmiennego postanowienia przewóz podlega niniejszym przepisom ujednoliconym; zapis taki może przybrać postać skrótu CIV;
 - c) wszelkie inne wskazówki niezbędne dla udowodnienia zawarcia oraz treści umowy, umożliwiające podróżnemu dochodzenie swoich praw wynikających z umowy.

4. Przy otrzymaniu kwitu na przewóz pojazdu podróżny obowiązany jest upewnić się, czy został on wystawiony zgodnie z jego wskazówkami.

Artykuł 25

Obowiązujące prawo

Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego rozdziału, postanowienia rozdziału III dotyczące przewozu bagażu mają zastosowanie do przewozu pojazdów samochodowych.

TYTUŁ IV

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA

Rozdział I

Odpowiedzialność za śmierć i zranienie podróżnych

Artykuł 26

Podstawa odpowiedzialności

1. Przewoźnik odpowiada za szkody powstałe w wyniku śmierci, zranienia lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnego, spowodowane w wyniku wypadku związanego z ruchem kolejowym, powstałego podczas przebywania podróżnego w wagonie albo przy wsiadaniu lub wysiadaniu z wagonu, niezależnie od infrastruktury kolejowej, z której podróżny korzystał.
2. Przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności:
 - a) jeżeli wypadek został spowodowany przez okoliczności zewnętrzne w stosunku do ruchu kolei, których przewoźnik mimo zastosowania niezbędnej w powstałej sytuacji staranności nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec;
 - b) jeżeli wypadek nastąpił z winy podróżnego;
 - c) jeżeli wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej oraz jeśli przewoźnik mimo zastosowania nakazanej sytuacją staranności nie mógł uniknąć takiego zachowania się i którego skutkom nie mógł zapobiec; za stronę trzecią nie uważa się innego przedsiębiorstwa eksploatującego tę samą linię kolejową; prawo regresu pozostaje nienaruszone.
3. Jeżeli wypadek został spowodowany zachowaniem się osoby trzeciej i jeżeli odpowiedzialność przewoźnika nie jest całkowicie wyłączona, zgodnie z ust. 2 lit. c), ponosi on pełną odpowiedzialność, uwzględniając ograniczenia przepisów ujednoliconych, lecz bez uszczerbku dla roszczeń zwrotnych, które może on mieć w stosunku do tej osoby trzeciej.

4. Niniejsze przepisy ujednolicone nie naruszają odpowiedzialności, jaka może ciążyć na przewoźniku w przypadkach nieprzewidzianych w ust. 1.
5. Jeśli przewóz podlegający jednej umowie przewozu wykonywany jest kolejno przez więcej niż jednego przewoźnika, to w przypadku śmierci lub uszkodzeń ciała podróżnych odpowiedzialność ponosi przewoźnik, który na mocy umowy przewozu zobowiązany był wykonać usługę przewozu, podczas której miał miejsce wypadek. Jeśli usługa ta nie została wykonana przez tego przewoźnika, lecz przez przewoźnika podwykonawcę, odpowiedzialność zgodną z niniejszymi przepisami ujednoliconymi ponoszą solidarnie obaj przewoźnicy.

Artykuł 27

Odszkodowanie w przypadku śmierci

1. W przypadku śmierci podróżnego odszkodowanie obejmuje:
 - a) wszelkie niezbędne koszty, spowodowane śmiercią podróżnego, a w szczególności koszty przewozu zwłok i wydatki związane z pogrzebem;
 - b) jeżeli śmierć nie nastąpiła natychmiast, odszkodowanie określone w art. 28.
2. Jeżeli, z powodu śmierci podróżnego, osoby, wobec których miał on lub mógłby mieć ustawowy obowiązek alimentacyjny, są pozbawione jego wsparcia, osoby takie również otrzymują odszkodowanie za tę stratę. Roszczenia o odszkodowania osób pozostających na utrzymaniu podróżnego, wobec których nie miał on ustawowego obowiązku alimentacyjnego, podlegają prawu krajowemu.

Artykuł 28

Odszkodowanie w przypadku uszkodzeń ciała

W przypadku uszkodzeń ciała lub wszelkiego innego naruszenia fizycznego lub umysłowego stanu zdrowia podróżnego odszkodowanie obejmuje:

- a) wszelkie niezbędne koszty, a w szczególności koszty leczenia i transportu;
- b) zadośćuczynienie stratom finansowym powstałym na skutek całkowitej lub częściowej utraty zdolności do pracy lub na skutek zwiększonych potrzeb spowodowanych wypadkiem.

Artykuł 29

Naprawienie innych szkód wynikających z obrażeń ciała

Prawo krajowe określa, czy i w jakiej mierze przewoźnik jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania za szkody wynikające z obrażeń ciała, inne niż przewidziane w art. 27 i 28.

Artykuł 30

Forma i wysokość odszkodowania za śmierć i zranienie

1. Odszkodowanie przewidziane w art. 27 ust. 2 i w art. 28 lit. b) powinno być uiszczone w formie pieniężnej. Jednakże w razie gdy prawo krajowe dopuszcza przyznanie renty, odszkodowanie uiszcza się w tej formie, jeśli poszkodowany podróżny lub osoby uprawnione wymienione w art. 27 ust. 2 żądają wypłaty renty.
2. Wysokość odszkodowania przyznanego zgodnie z ust. 1 określa prawo krajowe. Jednakże przy zastosowaniu niniejszych przepisów ujednoliconych ustala się dla każdego podróżnego górną granicę w wysokości 175 000 jednostek obrachunkowych jako kwotę jednorazową lub jako rentę roczną odpowiadającą tej sumie, jeżeli prawo krajowe przewiduje granicę maksymalną o niższej wysokości.

Artykuł 31

Inne środki komunikacji

1. Z zastrzeżeniem postanowień ust. 2, postanowienia dotyczące odpowiedzialności za śmierć i zranienie podróżnych nie mają zastosowania do szkód, które powstały podczas przewozu, który zgodnie z umową przewozu nie był przewozem kolejowym.
2. Jeżeli jednak wagony kolejowe przewozi się promem, postanowienia o odpowiedzialności w razie śmierci i zranienia podróżnego stosuje się do szkód wymienionych art. 26 ust. 1 i art. 33 ust. 1, spowodowanych wskutek wypadku związanego z ruchem kolejowymi, który zdarzył się w czasie przebywania podróżnego w wymienionych wagonach albo przy wsiadaniu do nich lub wysiadaniu z nich.
3. Jeżeli, wskutek wyjątkowych okoliczności, ruch kolejowy jest czasowo przerwany i podróżni są przewożeni innymi środkami transportu, przewoźnik ponosi odpowiedzialność zgodnie z niniejszymi przepisami ujednoliconymi.

Rozdział II

Odpowiedzialność w razie niedotrzymania rozkładu jazdy

Artykuł 32

Odpowiedzialność w razie odwołania pociągu, jego opóźnienia lub utraty połączenia

1. Przewoźnik odpowiada za szkody, jakie poniósł podróżny, jeżeli skutek odwołania pociągu, jego opóźnienia lub utraty przez podróżnego połączenia podróż nie może być kontynuowana tego samego dnia lub skutek zaistniałych okoliczności od podróżnego nie można zgodnie ze zdrowym rozsądkiem wymagać kontynuowania podróży tego samego dnia. Szkody obejmują racjonalnie uzasadnione koszty spowodowane powiadomieniem osób oczekujących na podróżnego w miejscu przeznaczenia.
2. Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli odwołanie pociągu, jego opóźnienie lub utrata połączenia są spowodowane jedną z następujących przyczyn:
 - a) okoliczności zewnętrzne w stosunku do ruchu kolei, których przewoźnik mimo zastosowania niezbędnej w powstałej sytuacji staranności nie mógł uniknąć ani których skutkom nie mógł zapobiec;
 - b) wina podróżnego; lub
 - c) zachowanie się osoby trzeciej oraz jeśli przewoźnik mimo zastosowania nakazanej sytuacją staranności nie mógł uniknąć takiego zachowania się i którego skutkom nie mógł zapobiec; za stronę trzecią nie uważa się innego przedsiębiorstwa eksploatującego tę samą linię kolejową; prawo regresu pozostaje nienaruszone.
3. Prawo krajowe określa, czy i w jakiej mierze przewoźnik jest zobowiązany do wypłacenia odszkodowań za szkody inne niż przewidziane w ust. 1. Niniejsze postanowienie nie narusza postanowień art. 44.

Rozdział III

Odpowiedzialność za szkody powstałe podczas przewozu bagażu ręcznego, zwierząt, przesyłek bagażowych i pojazdów samochodowych

DZIAŁ 1

Bagaż ręczny i zwierzęta

Artykuł 33

Odpowiedzialność

1. W razie śmierci lub zranienia podróżnego przewoźnik odpowiada ponadto za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, które podróżny będący ofiarą wypadku miał przy sobie lub wiozł ze sobą jako bagaż ręczny; dotyczy to również zwierząt, które podróżny miał ze sobą. Art. 26 stosuje się odpowiednio.
2. W pozostałych wypadkach przewoźnik odpowiada za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, bagażu ręcznego lub zwierząt, których nadzór, zgodnie z art. 15 spoczywa na podróżnym, jedynie gdy szkoda wynikła z jego winy.
Z wyjątkiem art. 51, innych artykułów tytułu IV oraz tytułu VI nie stosuje się.

Artykuł 34

Ograniczenie odszkodowania w razie uszkodzenia lub utraty rzeczy

Jeżeli przewoźnik odpowiada na podstawie art. 33 ust. 1, to górna granica odszkodowania wynosi 1 400 jednostek obrachunkowych dla każdego podróżnego.

Artykuł 35

Zwolnienie od odpowiedzialności

Przewoźnik nie odpowiada wobec podróżnego za szkody powstałe wskutek niezastosowania się podróżnego do przepisów celnych i przepisów innych władz administracyjnych.

DZIAŁ 2

Przesyłki bagażowe

Artykuł 36

Podstawa odpowiedzialności

1. Przewoźnik odpowiada za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu w czasie od przyjęcia do przewozu aż do wydania, jak również za szkodę spowodowaną opóźnionym wydaniem.
2. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie w wydaniu nastąpiło z winy podróżnego, z powodu jego zlecenia niewywołanego winą przewoźnika, z powodu wady własnej bagażu albo wskutek okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec.
3. Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie nastąpiło wskutek szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku niżej wymienionych okoliczności:
 - a) braku lub usterki opakowania;
 - b) specjalnych właściwości bagażu;
 - c) nadania jako przesyłki bagażowej przedmiotów wyłączonych od przewozu.

Artykuł 37

Ciężar dowodu

1. Dowód, że opóźnienie w wydaniu, zaginięcie lub uszkodzenie spowodowane zostało przez jedną z okoliczności przewidzianych w art. 36 ust. 2, ciąży na przewoźniku.

2. Jeżeli przewoźnik wykáže, że bez względu na okoliczności danego przypadku zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednego lub kilku szczególnych niebezpieczeństw przewidzianych w art. 36 ust. 3, istnieje domniemanie, że szkoda z nich wynika. Osoba uprawniona zachowuje jednak prawo udowodnienia, że szkoda nie została spowodowana, całkowicie lub częściowo, przez jedno z tych niebezpieczeństw.

Artykuł 38

Kolejni przewoźnicy

Jeżeli przewóz będący przedmiotem jednej umowy przewozu i wykonywany jest przez kilku kolejnych przewoźników, każdy z przewoźników przez samo przyjęcie przesyłki bagażowej wraz z kwitem bagażowym lub pojazdu samochodowego z kwitem przewozowym uczestniczy, jeżeli chodzi o przewiezienie przesyłki bagażowej lub pojazdu samochodowego, w umowie przewozu stosownie do warunków określonych w kwicie bagażowym lub w kwicie przewozowym i przyjmuje wynikające z niej obowiązki. W tym wypadku każdy przewoźnik odpowiada za wykonanie przewozu na całej drodze aż do wydania.

Artykuł 39

Przewoźnicy podwykonawcy

1. Jeżeli przewoźnik zlecił przewoźnikowi podwykonawcy w całości lub w części wykonanie przewozu, to niezależnie, czy miał do tego upoważnienie na podstawie umowy przewozu czy nie, odpowiada za wykonanie całego przewozu.
2. Wszelkie postanowienia niniejszych przepisów ujednoliconych dotyczące odpowiedzialności przewoźnika mają zastosowanie do odpowiedzialności przewoźnika podwykonawcy w zakresie wykonanego przez niego przewozu. Jeżeli wytoczono powództwo przeciwko pracownikom i jakimkolwiek innym zatrudnionym, którymi przewoźnik podwykonawca posłużył się przy wykonywaniu przewozu, mają zastosowanie postanowienia art. 48 i 52.
3. Jakikolwiek szczególne porozumienie, na mocy którego przewoźnik przyjmuje zobowiązania niewynikające z niniejszych przepisów ujednoliconych albo zrzeka się praw przysługujących przez niniejsze przepisy ujednolicone, ma zastosowanie do przewoźnika podwykonawcy jedynie, gdy wyrazi na nie pisemną zgodę. Niezależnie od zgody przewoźnika podwykonawcy lub jej braku, przewoźnik związany jest postanowieniami tego szczególnego porozumienia.

4. Jeżeli przewoźnik i przewoźnik podwykonawca odpowiadają razem, ich odpowiedzialność jest solidarna.
5. Całkowita kwota odszkodowań należnych od przewoźnika, przewoźnika podwykonawcy oraz ich pracowników i innych zatrudnionych, którymi się oni posługują przy wykonywaniu przewozu, nie może przekraczać maksymalnych kwot odszkodowania przewidzianych w Przepisach ujednoliconych.
6. Żadne z postanowień niniejszego artykułu nie narusza praw do roszczenia zwrotnego powstałego między przewoźnikiem a przewoźnikiem podwykonawcą.

Artykuł 40

Domniemanie zaginięcia

1. Osoba uprawniona może, bez dalszych dowodów, uważać sztukę bagażu za zaginioną, jeżeli jej nie wydano lub nie przygotowano do wydania w ciągu czternastu dni od chwili zażądania jej wydania stosownie do art. 22 ust. 3.
2. Jeżeli sztuka bagażu, uznana za zaginioną, zostanie odnaleziona w ciągu roku od zażądania jej wydania, przewoźnik jest obowiązany zawiadomić o tym osobę uprawnioną, jeżeli miejsce jej zamieszkania jest znane lub jeżeli można je ustalić.
3. W ciągu trzydziestu dni po otrzymaniu zawiadomienia, o którym mowa w ust. 2, osoba uprawniona może zażądać, aby wydano jej bagaż. W tym wypadku opłaca ona koszty przewozu bagażu od miejsca nadania do miejsca, w którym ma nastąpić wydanie, i zwraca otrzymane odszkodowanie, po potrąceniu kosztów objętych tym odszkodowaniem. Osoba uprawniona zachowuje jednak prawo do odszkodowania z tytułu opóźnionego wydania, przewidziane w art. 43.
4. Jeżeli odnalezionej sztuki bagażu nie zażądano w terminie przewidzianym w ust. 3 lub jeżeli odnaleziono ją dopiero po upływie roku od zażądania jej wydania, przewoźnik rozporządza nią według ustaw i przepisów miejsca, w którym sztuka bagażu się znajduje.

Artykuł 41

Odszkodowanie w razie zaginięcia bagażu

1. Przewoźnik jest zobowiązany zapłacić za całkowite lub częściowe zaginięcie bagażu, bez dalszego odszkodowania:
 - a) jeżeli udowodniono wysokość szkody, odszkodowanie równe wysokości szkody, najwyżej jednak 80 jednostek obrachunkowych za brakujący kilogram masy brutto lub 1 200 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu;
 - b) jeżeli nie udowodniono wysokości szkody, kwotę zryczałtowaną, licząc po 20 jednostek obrachunkowych za brakujący kilogram masy brutto lub 300 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu.

Rodzaj odszkodowania za brakujący kilogram lub sztukę bagażu ustalają ogólne warunki przewozu.

2. Przewoźnik zwraca ponadto opłatę za przewóz bagażu, opłaty celne i akcyzowe oraz inne kwoty zapłacone przy przewozie zagubionej sztuki bagażu.

Artykuł 42

Odszkodowanie w razie uszkodzenia bagażu

1. W razie uszkodzenia bagażu przewoźnik obowiązany jest zapłacić, bez dalszego odszkodowania, kwotę, która odpowiada obniżeniu się wartości bagażu.
2. Odszkodowanie nie może jednak przewyższać:
 - a) jeżeli cały bagaż doznał obniżenia wartości wskutek uszkodzenia — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia;
 - b) jeżeli tylko część bagażu doznała obniżenia wartości wskutek uszkodzenia — kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia części, która doznała obniżenia wartości.

Artykuł 43

Odszkodowanie za opóźnienie w wydaniu bagażu

1. W razie opóźnienia w wydaniu przesyłki bagażowej przewoźnik jest obowiązany zapłacić za każde rozpoczęte 24 godziny, licząc od chwili zażądania wydania, najwyżej jednak za 14 dni:
 - a) jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wskutek opóźnienia powstała szkoda łącznie z uszkodzeniem bagażu, odszkodowanie w wysokości szkody, które nie może przekraczać 0,80 jednostki obrachunkowej za kilogram masy brutto lub 14 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu wydanego z opóźnieniem;
 - b) jeżeli osoba uprawniona nie udowodni, że wskutek opóźnienia powstała szkoda, odszkodowanie zryczałtowane w wysokości 0,14 jednostki obrachunkowej za kilogram masy brutto lub 2,80 jednostek obrachunkowych za sztukę bagażu wydanego z opóźnieniem.

Rodzaj odszkodowania za kilogram lub sztukę bagażu ustalają ogólne warunki przewozu.

2. Przy zaginięciu całego bagażu nie można płacić odszkodowania zgodnie z postanowieniami ust. 1 obok odszkodowania wynikającego z postanowień art. 41.
3. W razie częściowego zaginięcia bagażu odszkodowanie to płaci się zgodnie z ust. 1 za część niezaginioną.
4. W razie uszkodzenia bagażu, niebędącego następstwem opóźnionego wydania, płaci się odszkodowanie zgodnie z postanowieniami ust. 1, ewentualnie wraz z odszkodowaniem przewidzianym w art. 42.
5. W żadnym wypadku odszkodowanie łączne przewidziane w ust. 1 i odszkodowanie przewidziane w art. 41 i 42 nie może być wyższe niż odszkodowanie, które należałoby zapłacić w razie całkowitego zaginięcia bagażu.

DZIAŁ 3

Pojazdy samochodowe

Artykuł 44

Odszkodowanie w razie opóźnienia

1. Jeżeli pojazd samochodowy towarzyszący podróżnemu zostanie z winy przewoźnika z opóźnieniem załadowany lub wydany, przewoźnik płaci odszkodowanie, pod warunkiem że osoba uprawniona udowodni, że w wyniku tego powstała szkoda; przy czym kwota odszkodowania nie może przekraczać wysokości opłaty za przewóz pojazdu.
2. Jeżeli z powodu opóźnienia załadunku z winy przewoźnika osoba uprawniona zrezygnuje z wykonania umowy przewozu, to otrzymuje zwrot zapłaty za przewóz. Jeżeli osoba ta udowodni, że z powodu opóźnienia powstała szkoda, może ona żądać dodatkowo odszkodowania, które nie może przekraczać wysokości opłaty przewozowej.

Artykuł 45

Odszkodowanie w razie zaginięcia bagażu

W razie całkowitego lub częściowego zagubienia pojazdu osoba uprawniona otrzymuje odszkodowanie za udokumentowaną szkodę, obliczone z uwzględnieniem obecnej wartości pojazdu, które nie może przekraczać kwoty 8 000 jednostek obrachunkowych. Przyczepa z ładunkiem lub bez traktowana jest jako pojazd.

Artykuł 46

Odpowiedzialność za inne przedmioty

1. Jeżeli chodzi o przedmioty pozostawione w pojazdach lub znajdujące się w kontenerach-bagażnikach (np. w kontenerach na bagaż lub na narty), przymocowanych do pojazdu, przewoźnik odpowiada tylko za szkody wynikłe z jego winy. Łączna kwota odszkodowania nie może przekraczać 1 400 jednostek obrachunkowych.

2. Jeżeli chodzi o przedmioty przymocowane na zewnątrz pojazdu włącznie z kontenerami-bagażnikami wymienionymi w ust. 1, przewoźnik odpowiada tylko wówczas, jeżeli zostało udowodnione, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego przez przewoźnika albo z zamiarem spowodowania szkody, albo w wyniku niedbalstwa i ze świadomością dopuszczenia powstania szkody.

Artykuł 47

Obowiązujące prawo

Z zastrzeżeniem postanowień niniejszego działu, postanowienia działu 2 dotyczące odpowiedzialności za przesyłki bagażowe stosuje się do pojazdów samochodowych.

Rozdział IV

Wspólne postanowienia

Artykuł 48

Utrata prawa do ograniczonej odpowiedzialności

Postanowienia niniejszych Przepisów ujednoliconych oraz przepisy prawa krajowego, które ograniczają wysokość odszkodowania do określonej kwoty nie mają zastosowania, jeżeli zostało udowodnione, że szkoda jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego przez przewoźnika albo z zamiarem spowodowania szkody, albo w wyniku niedbalstwa i ze świadomością dopuszczenia powstania szkody.

Artykuł 49

Przeliczenie i oprocentowanie odszkodowania

1. Jeżeli obliczenie odszkodowania wymaga przeliczenia kwot wyrażonych w walutach obcych, przeliczenia dokonuje się według kursu obowiązującego w dniu i w miejscu wypłaty odszkodowania.

2. Osoba uprawniona może żądać odsetek od odszkodowania w wysokości pięciu procent w stosunku rocznym, naliczanych od dnia wniesienia reklamacji przewidzianej w art. 55 lub, jeżeli nie było reklamacji, od dnia wytoczenia powództwa sądowego.
3. Jednakże w stosunku do odszkodowania przysługującego na podstawie art. 27 i 28 odsetki są naliczane od dnia, w którym nastąpiły zdarzenia stanowiące podstawę do ustalenia wysokości odszkodowania, jeżeli dzień ten jest późniejszy od dnia złożenia reklamacji lub od dnia wytoczenia powództwa sądowego.
4. W wypadku przesyłek bagażowych odsetki przysługują, gdy kwota odszkodowania przekracza 16 jednostek obrachunkowych na jeden kwit bagażowy.
5. W wypadku przesyłek bagażowych, jeżeli osoba uprawniona nie przekaze przewoźnikowi w wyznaczonym terminie dokumentów niezbędnych do ostatecznego załatwienia reklamacji, bieg odsetek zawiesza się na czas od upływu tego terminu do przekazania dokumentów.

Artykuł 50

Odpowiedzialność w razie wypadku nuklearnego

Przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności ciężącej na nim na podstawie Przepisów ujednoliconych, jeżeli szkoda powstała wskutek wypadku nuklearnego i jeżeli według ustaw i przepisów o odpowiedzialności w dziedzinie energii nuklearnej obowiązujących w danym państwie właściciel urządzenia nuklearnego lub równorzędna mu osoba odpowiada za tę szkodę.

Artykuł 51

Odpowiedzialność przewoźnika za swoich pracowników

Przewoźnik odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi się posługuje przy wykonywaniu przewozu, jeżeli pracownicy i inne osoby wykonują swoje czynności służbowe. Zarządcy infrastruktury kolejowej, na której odbywa się przewóz, uważani są za pracowników, którymi przewoźnik posługuje się przy wykonywaniu przewozu.

Artykuł 52

Roszczenia szczególne

1. We wszystkich wypadkach, w których mają zastosowanie niniejsze przepisy ujednolicone, można wystąpić przeciwko przewoźnikowi z roszczeniem o odszkodowanie bez względu na tytuł, na jakim jest ono oparte, tylko na warunkach i w granicach przewidzianych w niniejszych przepisach.
2. Powyższe postanowienie dotyczy również roszczeń dochodzonych od pracowników przewoźnika i innych osób, za które przewoźnik odpowiada na podstawie art. 51.

TYTUŁ V

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PODRÓŻNEGO

Artykuł 53

Szczególne zasady odpowiedzialności

Podróżny ponosi odpowiedzialność wobec przewoźnika za:

- a) szkody, które wynikły z nieprzestrzegania obowiązków podróżnego:
1. określonych w art. 10, 14 i 20;
 2. określonych w postanowieniach szczególnych dla przewozu pojazdów samochodowych, zawartych w Ogólnych warunkach przewozu; lub
 3. określonych w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID); albo
- b) szkody spowodowane przez przedmioty lub zwierzęta, które podróżny zabrał ze sobą,
- o ile nie udowodni on, że szkoda powstała w wyniku okoliczności, których mimo zastosowania nakazanej sytuacji staranności nie mógł uniknąć i których skutkom nie mógł zapobiec mimo zachowania niezbędnej i oczekiwanej od zdyscyplinowanego podróżnego staranności. Niniejsze postanowienie nie narusza odpowiedzialności przewoźnika przewidzianej w art. 26 i art. 33 ust. 1.

TYTUŁ VI

DOCHODZENIE ROSZCZEŃ

Artykuł 54

Stwierdzenie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia bagażu

1. Jeżeli przewoźnik ujawni lub jeśli przypuszcza albo też jeżeli osoba uprawniona twierdzi, że przewożony przez przewoźnika przedmiot (bagaż, pojazd samochodowy) częściowo zaginął lub został uszkodzony, przewoźnik jest obowiązany niezwłocznie, w miarę możliwości w obecności osoby uprawnionej, stwierdzić protokolarnie, w zależności od rodzaju szkody, stan przewożonego przedmiotu oraz, jeżeli to możliwe, rozmiar i przyczynę szkody, jak również czas jej powstania.
2. Odpis tego protokołu wydaje się nieodpłatnie osobie uprawnionej.
3. Jeżeli osoba uprawniona nie uznaje stwierdzeń protokołu, może ona zażądać ustalenia stanu bagażu lub pojazdu, jak również przyczyn i rozmiaru szkody, przez rzeczoznawcę powołanego przez obie strony lub przez sąd. Postępowanie to podlega ustawom i przepisom państwa, w którym odbywa się ustalenie szkody.

Artykuł 55

Reklamacje

1. Reklamacje dotyczące odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnego należy wnosić na piśmie do przewoźnika, przeciwko któremu może być wytoczone powództwo sądowe. W razie przewozu stanowiącego przedmiot jednej umowy przewozu wykonywanego przez kolejnych przewoźników reklamacje mogą być również wniesione do pierwszego i ostatniego przewoźnika oraz przewoźnika mającego w kraju stałego zamieszkania lub stałego pobytu osoby uprawnionej siedzibę swojej firmy, jej filię lub agencję, która zawarła umowę przewozu.
2. Pozostałe reklamacje dotyczące umowy przewozu należy wnosić na piśmie do przewoźnika, o którym mowa w art. 56 ust. 2 i 3.

3. Dokumenty, które osoba uprawniona pragnie dołączyć do reklamacji, należy przedłożyć w oryginale lub w odpisie, odpowiednio uwierzytelnionym na żądanie przewoźnika. Przy załatwianiu reklamacji przewoźnik może zażądać zwrotu biletu na przejazd lub kwitu bagażowego lub kwitu przewozowego.

Artykuł 56

Przewoźnicy, przeciwko którym mogą być wytoczone powództwa sądowe

1. Powództwo sądowe wynikające z odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnego może być wytoczone jedynie przeciwko przewoźnikowi odpowiedzialnemu zgodnie z art. 26 ust. 5.
2. Z zastrzeżeniem ust. 4, inne powództwa podróżnych wynikające z umowy przewozu mogą być wytaczane przeciwko pierwszemu lub ostatniemu przewoźnikowi lub przewoźnikowi, który wykonywał tę część przewozu, w czasie której miało miejsce zdarzenie będące przyczyną wytoczenia powództwa.
3. W razie wykonywania przewozów przez kolejnych przewoźników, gdy zgoda przewoźnika zobowiązanego do dostarczenia przesyłki bagażowej lub pojazdu samochodowego jest wpisana do kwitu bagażowego lub kwitu przewozowego, może być także przeciwko niemu wytoczone powództwo sądowe zgodnie z ust. 2, nawet gdy nie otrzymał on bagażu lub nie przyjął pojazdu samochodowego.
4. Powództwo sądowe o zwrot zapłaconej kwoty na podstawie umowy przewozu może być wytoczone przeciwko przewoźnikowi, który pobrał tę kwotę, lub przeciwko przewoźnikowi, na rzecz którego została ona pobrana.
5. Powództwo sądowe może być wytoczone przeciwko innemu przewoźnikowi, niż wskazani w ust. 2 i 4, jeżeli zostało ono wytoczone jako powództwo wzajemne lub w drodze zarzutu w związku z roszczeniem głównym, wynikłym z tej samej umowy przewozu.
6. Jeżeli postanowienia przepisów ujednoliconych stosują się do przewoźnika podwykonawcy, również jemu można wytoczyć powództwo sądowe.
7. Jeżeli powód ma wybór między kilkoma przewoźnikami, jego prawo wyboru wygasa z chwilą wytoczenia powództwa przeciwko jednemu z tych przewoźników. Powyższą zasadę stosuje się, gdy powód ma do wyboru jednego lub kilku przewoźników lub przewoźnika podwykonawcę.

Artykuł 58

Wygaśnięcie roszczeń wynikających z odpowiedzialności za śmierć i zranienie podróżnych

1. Wszelkie roszczenia osoby uprawnionej z tytułu odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnych wygasają, jeżeli w ciągu dwunastu miesięcy, licząc od chwili uzyskania wiadomości, osoba ta nie zgłosiła wypadku, któremu uległ podróżny, jednemu z przewoźników, do których, zgodnie z art. 55 ust. 1, mogą być składane reklamacje. Jeżeli osoba uprawniona zgłasza wypadek przewoźnikowi ustnie, przewoźnik potwierdza zgłoszenia na piśmie.
2. Roszczenia jednak nie wygasają, jeżeli:
 - a) w terminie przewidzianym w ust. 1 osoba uprawniona zgłosiła reklamację do jednego z przewoźników wymienionych w art. 55 ust. 1;
 - b) w terminie przewidzianym w ust. 1 przewoźnik w inny sposób dowiedział się o wypadku, któremu uległ podróżny;
 - c) wypadek nie został zgłoszony lub został zgłoszony z opóźnieniem na skutek okoliczności niezależnych od osoby uprawnionej;
 - d) osoba uprawniona udowodni, że wypadek zdarzył się z winy przewoźnika.

Artykuł 59

Wygaśnięcie roszczeń wynikających z tytułu umowy o przewozie bagażu

1. Z chwilą wydania bagażu osobie uprawnionej wygasają wszelkie, wynikające z umowy przewozu, roszczenia przeciwko przewoźnikowi z tytułu częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia w wydaniu.

2. Roszczenia nie wygasają jednak:
- a) w razie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia, jeżeli:
 - 1. zaginięcie lub uszkodzenie zostało stwierdzone zgodnie z art. 54 przed odebraniem bagażu przez osobę uprawnioną;
 - 2. tylko z winy przewoźnika zaniedbano stwierdzenia, którego należało dokonać zgodnie z art. 54;
 - b) w razie szkody niedającej się zauważyć z zewnątrz, a którą stwierdzono po odebraniu bagażu przez osobę uprawnioną, jeżeli ona:
 - 1. zażąda stwierdzenia szkody zgodnie z art. 54, bezpośrednio po jej ujawnieniu, najpóźniej jednak w ciągu trzech dni po odbiorze bagażu; oraz
 - 2. udowodni przy tym, że szkoda powstała w czasie między przyjęciem bagażu do przewozu a jego wydaniem;
 - c) w razie przekroczenia terminu wydania, jeżeli osoba uprawniona w ciągu dwudziestu jeden dni skorzystała z przysługujących jej praw wobec jednego z przewoźników wskazanych w art. 56 ust. 3;
 - d) jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda powstała z winy przewoźnika.

Artykuł 60

Przedawnienie roszczeń

- 1. Roszczenia o odszkodowanie wynikające z odpowiedzialności przewoźnika za śmierć i zranienie podróżnego przedawniają się:
 - a) roszczenia podróżnego — po trzech latach, licząc od następnego dnia po dniu, w którym nastąpił wypadek;
 - b) roszczenia innych osób uprawnionych — po trzech latach, licząc od następnego dnia po dniu, w którym nastąpiła śmierć podróżnego, najpóźniej jednak po pięciu latach, licząc od następnego dnia po dniu, w którym nastąpił wypadek.

2. Inne roszczenia wynikające z umowy przewozu ulegają przedawnieniu po upływie jednego roku. Jednakże termin przedawnienia wynosi dwa lata, jeżeli chodzi o roszczenie dotyczące szkody, która jest wynikiem działania lub zaniechania popełnionego albo z zamiarem spowodowania szkody, albo w wyniku niedbalstwa ze świadomością prawdopodobieństwa dopuszczenia powstania szkody.
3. Przedawnienie o którym mowa w ust. 2, biegnie dla roszczeń:
 - a) o odszkodowanie za całkowite zaginięcie: od czternastego dnia po upływie terminu przewidzianego w art. 22 ust. 3;
 - b) o odszkodowanie za częściowe zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie w wydaniu: od dnia, w którym nastąpiło wydanie;
 - c) we wszystkich innych przypadkach dotyczących przewozu podróży: od dnia upływu ważności biletu.

Dnia wskazanego jako początek biegu przedawnienia nie wlicza się do tego terminu.

4. [...]
5. [...]
6. Z zastrzeżeniem powyższych postanowień zawieszenie i przerwanie biegu przedawnienia reguluje prawo krajowe.

TYTUŁ VII

WZAJEMNE STOSUNKI MIĘDZY PRZEWOŹNIKAMI

Artykuł 61

Podział opłaty przewozowej

1. Każdy przewoźnik, który pobrał lub powinien pobrać opłaty, jest obowiązany zapłacić uczestniczącym w przewozie przewoźnikom przypadający im udział. Rodzaj i sposób zapłaty regulują umowy między przewoźnikami.
2. Postanowienia art. 6 ust. 3, art. 16 ust. 4 i art. 25 stosuje się do stosunków między kolejnymi przewoźnikami.

Artykuł 62

Prawo do roszczeń zwrotnych

1. Przewoźnikowi, który na podstawie Przepisów ujednoliconych zapłacił odszkodowanie, przysługuje roszczenie zwrotne przeciwko przewoźnikom uczestniczącym w przewozie, zgodnie z następującymi postanowieniami:
 - a) przewoźnik, który spowodował szkodę, ponosi za nią wyłączną odpowiedzialność;
 - b) jeżeli szkodę spowodowało kilku przewoźników, każdy z nich ponosi odpowiedzialność za szkodę przez siebie spowodowaną; jeżeli rozróżnienie takie nie jest możliwe, odszkodowanie dzieli się między nich według zasad podanych w lit. c);
 - c) jeżeli nie można udowodnić, który z przewoźników spowodował szkodę, odszkodowanie dzieli się między wszystkich przewoźników uczestniczących w przewozie, z wyjątkiem tych, którzy udowodnią, że szkoda nie została przez nich spowodowana; podziału dokonuje się proporcjonalnie do udziału w opłacie za przewóz, przypadającego każdemu z przewoźników.
2. W razie niewypłacalności jednego z przewoźników udział przypadający na niego, lecz niezapłacony, dzieli się między wszystkich pozostałych przewoźników uczestniczących w przewozie, proporcjonalnie do przypadającego każdemu z nich udziału w opłacie za przewóz.

Artykuł 63

Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych

1. Przewoźnik, przeciwko któremu wystąpiono z roszczeniem zwrotnym, przewidzianym w art. 62, nie może kwestionować zasadności zapłaty dokonanej przez przewoźnika występującego z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie ustalone zostało przez sąd po przypoznaniu go w należyty sposób i po umożliwieniu mu przystąpienia do sporu w charakterze interwenta. Sąd orzekający w sprawie głównej ustala terminy do przypoznania i interwencji.
2. Przewoźnik występujący z roszczeniem zwrotnym powinien pozwać jednym i tym samym pozwem wszystkich zainteresowanych przewoźników, z którymi nie zawarł ugody, pod rygorem utraty prawa do roszczenia zwrotnego w stosunku do przewoźników, których nie pozwał.
3. Sąd powinien rozstrzygać jednym i tym samym wyrokiem o wszystkich roszczeniach zwrotnych, z którymi wystąpiono.
4. Przewoźnik, który chce skorzystać ze swojego prawa do roszczenia zwrotnego, może wnieść pozew do sądu państwa, na którego terytorium jeden z przewoźników uczestniczących w przewozie ma stałą siedzibę, główną siedzibę, filię lub agencję, za pośrednictwem której została zawarta umowa przewozu.
5. Jeżeli powództwo powinno być wytoczone przeciwko kilku przewoźnikom, przewoźnik występujący jako powód ma prawo wyboru między sądami właściwymi na podstawie ust. 4.
6. Postępowanie przy roszczeniach zwrotnych nie może być włączone do postępowania o odszkodowanie wdrożonego przez osobę uprawnioną z tytułu umowy przewozu.

Artykuł 64

Umowy w sprawie roszczeń zwrotnych

Przewoźnicy mogą w drodze umów między sobą ustalić odchylenia od postanowień art. 61 i 62.

ZAŁĄCZNIK II

MINIMALNY ZAKRES INFORMACJI DOSTARCZANYCH PRZEZ PRZEDSIĘBIORSTWA KOLEJOWE I SPRZEDAWCÓW BILETÓW

Część I: Informacje dostarczane przed podróżą

- Ogólne warunki umów mające zastosowanie do umowy
- Rozkłady jazdy i warunki odbycia najszybszej podróży
- Rozkłady jazdy i warunki najniższych opłat za przewóz
- Dostępność, warunki dostępu i dostosowanie pociągu do potrzeb osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się zgodnie z wymogami dostępności określonymi w dyrektywie (UE) 2019/882 i w rozporządzeniach Komisji (UE) nr 454/2011 i nr 1300/2014
- **Dostępność przewozu i warunki przewozu rowerów**
- Dostępność miejsc siedzących w [...] klasie pierwszej i drugiej oraz w kuszetkach i wagonach sypialnych
- Działania mogące przerwać lub opóźnić połączenia
- Usługi dostępne w pociągu, w tym **dostępność personelu wspomagającego pasażerów**
- **Informacje przed zakupem na temat tego, czy dany bilet lub dane bilety stanowią bilet przesiadkowy**
- Procedury odbioru zagubionego bagażu
- Procedury wnoszenia skarg.

Część II: Informacje dostarczane w trakcie przejazdu

- Usługi świadczone w pociągu
- Następna stacja
- Opóźnienia
- Główne możliwości przesiadek
- Kwestie bezpieczeństwa i ochrony.

ZAŁĄCZNIK III

MINIMALNE NORMY JAKOŚCI USŁUG

Informacje i bilety

Punktualność połączeń i ogólne zasady dotyczące postępowania w przypadku przerwania usług

Odwołanie usług

Czystość taboru kolejowego i pomieszczeń stacji (jakość powietrza i regulowanie temperatury w wagonach, higiena urządzeń sanitarnych itp.)

Badanie opinii klientów

Rozpatrywanie skarg, zwroty opłat i odszkodowania za nieprzestrzeganie norm jakości usług

Pomoc świadczona osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

ZAŁĄCZNIK IV

[...]

[...]

ZAŁĄCZNIK V

TABELA KORELACJI

Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007	Niniejsze rozporządzenie
art. 1	art. 1
art. 1 lit. a)	art. 1 lit. a)
art. 1 lit. b)	art. 1 lit. b)
----	art. 1 lit. c)
art. 1 lit. c)	art. 1 lit. d)
----	art. 1 lit. e)
art. 1 lit. d)	art. 1 lit. f)
art. 1 lit. e)	art. 1 lit. g)
----	art. 1 lit. h)
art. 1 lit. f)	art. 1 lit. i)
art. 2	art. 2
art. 2 ust. 1	art. 2 ust. 1
art. 2 ust. 2	----
art. 2 ust. 3	----
art. 2 ust. 4	----

art. 2 ust. 5	----
art. 2 ust. 6	----
art. 2 ust. 7	----
----	art. 2 ust. 2
----	art. 2 ust. 3
art. 3	art. 3
art. 3 pkt 1	art. 3 pkt 1
art. 3 pkt 2 i 3	----
art. 3 pkt 4	art. 3 pkt 2
art. 3 pkt 5	art. 3 pkt 3
art. 3 pkt 6	art. 3 pkt 4
art. 3 pkt 7	art. 3 pkt 5
art. 3 pkt 8	art. 3 pkt 6
art. 3 pkt 9	art. 3 pkt 7
art. 3 pkt 10	art. 3 pkt 8
----	art. 3 pkt 9
----	art. 3 pkt 10
art. 3 pkt 11	art. 3 pkt 11
----	art. 3 pkt 12

art. 3 pkt 12

art. 3 pkt 13

art. 3 pkt 14

art. 3 pkt 15

art. 3 pkt 16

art. 3 pkt 17

art. 4

art. 5

art. 6

art. 7

art. 8

art. 9

art. 9 ust. 3

art. 10

art. 11

art. 3 pkt 13

art. 3 pkt 14

art. 3 pkt 16

art. 3 pkt 17

art. 3 pkt 18

art. 3 pkt 19

art. 4

art. 5

art. 6

art. 7

art. 8

art. 9

art. 9 ust. 4

art. 10

art. 10 ust. 5 i 6

art. 11

art. 12

art. 12 ust. 2

art. 13

art. 14

art. 15

art. 16

art. 17

art. 18

art. 19

art. 20

art. 21 ust. 1

art. 21 ust. 2

art. 22

art. 22 ust. 2

art. 12

art. 13

art. 14

art. 15

art. 16

art. 16 ust. 2 i 3

art. 17

art. 17 ust. 8

art. 18

art. 18 ust. 6

art. 19

art. 20

art. 21

art. 22 ust. 2 oraz art. 23 ust. 2

art. 22

art. 22 ust. 4

art. 23

art. 24

art. 25

art. 26

art. 27

art. 27 ust. 3

art. 28

art. 29

art. 30

art. 31

art. 32

art. 33

art. 34

art. 23

art. 23 ust. 4

art. 24

art. 25 ust. 1, 2 i 3

art. 26

art. 27

art. 28

art. 28 ust. 3

art. 28 ust. 4

art. 29

art. 30

art. 31

art. 32 i 33

art. 34

art. 34 ust. 1 i 3

art. 35

art. 36

art. 35

art. 37

art. 36

art. 38

art. 39

art. 37

art. 40

załącznik I

załącznik I

załącznik II

załącznik II

załącznik III

załącznik III

załączniki IV–V