



Rada
Európskej únie

V Bruseli 27. septembra 2017
(OR. en)

12442/17

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0237 (COD)**

**TRANS 370
CODEC 1477
CONSOM 307**

NÁVRH

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	27. septembra 2017
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2017) 548 final
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie)

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2017) 548 final.

Príloha: COM(2017) 548 final



V Bruseli 27. 9. 2017
COM(2017) 548 final

2017/0237 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY
o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2017) 317 final}

{SWD(2017) 318 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1. Dôvody a ciele návrhu

Cieľom nariadenia (ES) č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave¹ (ďalej len „nariadenie“) je ochrana cestujúcich využívajúcich železnice v EÚ. Podobne ako v leteckej, vodnej, autobusovej a autokarovej doprave majú vlakoví cestujúci právo na informácie, rezerváciu a cestovný lístok, pomoc, starostlivosť a náhradu v prípade meškania alebo odrieknutia spoja, bezplatnú pomoc (pre osoby so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou), náhradu v prípade nehody, rýchly a prístupný systém vybavovania sťažností, ako aj úplné uplatňovanie a účinné presadzovanie práva EÚ vnútroštátnymi orgánmi presadzovania pravidiel (ďalej len „VOP“), ktoré určia členské štáty.

Uvedené nariadenie nadväzuje na existujúci systém medzinárodného práva [Jednotné právne predpisy pre Zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožín (CIV)²] a rozširuje jeho rozsah na služby vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy.

Súdny dvor Európskej únie v roku 2013 rozhodol, že súčasný článok 17 nariadenia neumožňuje železničným podnikom oslobodenie od povinnosti poskytnúť cestujúcim náhradu za omeškanie spôsobené vyššou mocou³. Tým sa železničná doprava odlišuje od iných druhov dopravy.

Členské štáty môžu z uplatňovania nariadenia vyňať túto vnútroštátnu dopravu (okrem určitých povinných požiadaviek):

- diaľková doprava, a to najviac na päť rokov s možnosťou dvojnásobného obnovenia, teda do roku 2024;
- mestská, prímestská a regionálna doprava bez časového obmedzenia a
- doprava, ktorej podstatná časť sa vykonáva mimo EÚ, a to na obnoviteľné päťročné obdobia (*de facto* bez časového obmedzenia).

Vo svojej správe o uplatňovaní nariadenia z roku 2013⁴ Komisia poukázala na určité problematické oblasti, ktoré sa potvrdili aj v posúdení vplyvu z rokov 2016/2017⁵. Týmto návrhom sa zaisťuje rovnováha medzi posilňovaním práv cestujúcich v železničnej doprave a znižovaním zaťaženia železničných podnikov, konkrétne:

- V správe o uplatňovaní z roku 2013 a správe o výnimkách z roku 2015⁶ sa zistilo, že významnou prekážkou jednotného uplatňovania nariadenia je **nadmerné využívanie výnimiek**. Návrhom sa rušia výnimky pri diaľkových vnútroštátnych službách od

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14).

² Dodatok A k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980 v znení protokolu z 3. júna 1999 o zmene dohovoru COTIF (Protokol 1999).

³ Vec C 509/11 *ÖBB-Personenverkehr*.

⁴ Správa Komisie Európskemu parlamentu a Rade o uplatňovaní nariadenia (ES) č. 1371/2007 [COM(2013) 587].

⁵ (pridať odkaz na SWD).

⁶ COM(2015) 117.

roku 2020. Pri doprave mimo Únie sa v ňom vyžaduje, aby členské štáty udeľovali výnimky, iba ak môžu dokázať, že sú cestujúci na ich území primerane chránení. V záujme právnej istoty v cezhraničných regiónoch sa nariadenie bude v plnej miere uplatňovať na mestské, prímestské a regionálne služby prevádzkované cezhranične.

- Návrhom sa posilňujú **práva osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou**. Pri osobách so zdravotným postihnutím sa zabezpečuje súlad s Dohovorom OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím (UNCPRD)⁷. Členské štáty už nebudú môcť udeľovať výnimky z poskytovania pomoci a náhrady za poškodené mobilné pomôcky⁸. Informácie sa musia poskytovať v prístupných formátoch, v súlade s požiadavkami navrhovanými v Európskom akte o prístupnosti⁹. Železničný personál bude musieť byť náležite vyškolený.
- Cestujúci nie sú vždy primerane informovaní, ak sa ich cesta nevyvíja podľa plánu. Návrh vyžaduje, aby sa im poskytli základné **informácie** o ich právach pri rezervácii – napr. vytlačené na cestovnom lístku či elektronicky. Oznámenia informujúce cestujúcich o ich právach musia byť viditeľne umiestnené na stanicích i vo vlaku.
- Posúdenie vplyvu potvrdilo obmedzenú dostupnosť **priamych cestovných lístkov** na celú cestu. Predaj lístkov iba na časti cesty umožňuje železničným podnikom obchádzať povinnosti spojené s náhradou, presmerovaním a pomocou. Veľkí hráči na trhu ponúkajú priame cestovné lístky iba na svoje vlastné služby, čím z trhu vylučujú nových účastníkov, ktorí nedokážu ponúknuť priamu cestu.
- Podľa návrhu sa musia cestujúcim poskytnúť plnohodnotnejšie informácie o priamych cestovných lístkoch. V súlade s *výkladovými usmerneniami* z roku 2015¹⁰ a so 4. železničným balíkom z roku 2016¹¹ sa musia železničné podniky a predajcovia cestovných lístkov snažiť ponúkať priame cestovné lístky. Musia preukázať, že cestujúcich informovali, ak sa ich práva nevzťahujú na celú cestu, ale iba na jej časti.
- Momentálne nie je celkom jasné, ako by mali VOP nakladať so sťažnosťami, takže **presadzovanie pravidiel** je nedostatočné. Práva cestujúcich sa nie vždy dodržiavajú. V návrhu sa podrobnejšie stanovuje proces riešenia sťažností, ako aj príslušné lehoty. Cestujúci by sa mali najskôr sťažovať prevádzkovateľom železničnej dopravy, a následne podľa potreby orgánu alternatívneho riešenia sporov (v súlade so smernicou 2013/11/EÚ¹²) alebo VOP. Návrh upresňuje zodpovednosti VOP v cezhraničných prípadoch a vyžaduje od nich efektívnu spoluprácu.
- Návrhom sa zavádza všeobecné ustanovenie o **zákaze akejkoľvek formy diskriminácie** – napríklad na základe štátnej príslušnosti, pobytu, miesta či meny platby. Tým sa železničná doprava zosúladuje s inými druhmi dopravy. Ak majú

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

⁸ Články 19 – 25 nariadenia.

⁹ Návrh smernice o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov, pokiaľ ide o požiadavky na prístupnosť výrobkov a služieb [COM(2015) 615 final – 2015/0278 (COD)].

¹⁰ Oznámenie Komisie – *Výkladové usmernenia týkajúce sa nariadenia (ES) č. 1371/2007* (Ú. v. EÚ C 220, 4.7.2015, s. 1).

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2370 zo 14. decembra 2016, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 352, 23.12.2016, s. 1).

¹² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/11/EÚ z 21. mája 2013 o alternatívnom riešení spotrebiteľských sporov, ktorou sa mení nariadenie (ES) č. 2006/2004 a smernica 2009/22/ES (Ú. v. EÚ L 165, 18.6.2013, s. 63).

cestujúci pocit, že boli porušené ich práva, môžu sa obrátiť na VOP a nemusia začínať súdne konania v zmysle článku 18 Zmluvy o fungovaní EÚ.

- Súčasné zahrnutie jednotných právnych predpisov pre CIV do prílohy I k nariadeniu môže spôsobovať problémy z hľadiska konzistentnosti, keďže zmeny CIV nemožno zohľadniť bez úplnej revízie nariadenia. Po tom, čo EÚ v roku 2013 pristúpila k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF)¹³, je teraz členom Medzivládnej organizácie pre medzinárodnú železničnú dopravu (OTIF) a podieľa sa na revízii CIV. V záujme právnej istoty a transparentnosti však text zostane zahrnutý v prílohe I. Aby sa zaistila konzistentnosť s COTIF a CIV, návrhom sa zavádza splnomocnenie Komisie na aktualizáciu prílohy I na účely zohľadnenia zmien CIV.
- Podľa predpisov 4. železničného balíka musia železničné podniky vypracovať **pohotovostné plány** na ochranu a pomoc cestujúcim pri výraznom narušení služieb. Ostatní aktéri žiadne takéto povinnosti nemajú. Aby sa znížilo zaťaženie železničných podnikov, v návrhu sa povinnosť vypracovať pohotovostné plány ukladá aj manažérom staníc a infraštruktúry. O miere podrobnosti a koordinácii týchto plánov napríklad s vnútroštátnymi orgánmi rozhodnú členské štáty.
- V závislosti od platných vnútroštátnych pravidiel môže byť pre železničné podniky komplikované domáhať sa nápravy od tretej strany zodpovednej za meškanie. Návrh železničným podnikom umožňuje využitie **práva na nápravu** v súlade s platným právom, ak bolo príčinou meškania pochybenie alebo nedbanlivosť tretej strany. Týmto opatrením sa práva cestujúcich v železničnej doprave zosúladujú s právami cestujúcich v leteckej doprave¹⁴.
- Železničné podniky musia cestujúcim poskytnúť náhradu v prípade meškaní spôsobených **vyššou mocou**. Pred rozsudkom Súdneho dvora z roku 2013 zainteresované strany všeobecne chápali nariadenie tak, že obsahuje ustanovenie o vyššej moci, ktoré dopravcov oslobodzuje od povinnosti poskytnúť náhradu. Po tomto rozsudku sa železničné podniky cítili diskriminované v porovnaní s inými dopravcami, ktorí výnimky z dôvodu vyššej moci využiť môžu.
- Posúdenie vplyvu neprinieslo žiadne presvedčivé dôkazy o tom, že by absencia takéhoto ustanovenia železničné podniky výrazne ekonomicky zaťažovala. Existuje však riziko narušenia zásady právnej spravodlivosti a primeranosti, ak železničné podniky musia platiť náhradu v situáciách, ktoré nezavinili ani im nemohli zabrániť. Aby sa obmedzilo zúženie práv cestujúcich a zabezpečila právna istota, návrh zavádza ustanovenie o vyššej moci, ktoré sa uplatňuje len vo veľmi výnimočných situáciách v dôsledku mimoriadne nepriaznivých poveternostných podmienok a prírodných katastrof¹⁵.

¹³ Dohoda medzi Európskou úniou a Medzivládnu organizáciou pre medzinárodnú železničnú prepravu o pristúpení Európskej únie k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980, zmenenému a doplnenému Vilniuskym protokolom z 3. júna 1999 (Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2013, s. 8); [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223\(01\)&from=SK](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223(01)&from=SK).

¹⁴ Článok 13 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 17.2.2004, s. 1).

¹⁵ Pozri časť 6 posúdenia vplyvu.

1.2. Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky

V bielej knihe o doprave z roku 2011¹⁶ sa zdôraznila potreba kvalitných, dostupných a spoľahlivých služieb osobnej železničnej dopravy, ako aj kontinuity mobility v prípade narušenia cesty. Zároveň vyzýva na ujasnenie legislatívy o právach cestujúcich a zlepšenie podmienok dopravy pre starších cestujúcich, cestujúcich so zdravotným postihnutím a cestujúcich so zníženou pohyblivosťou.

Návrh zosúladzuje sektor železníc so všeobecnými aspektmi legislatívy o právach cestujúcich v ostatných druhoch dopravy, pričom ide najmä o nediskrimináciu, pohotovostné plánovanie, školenia v oblasti zdravotných postihnutí, riešenie sťažností a presadzovanie pravidiel. Zohľadňujú sa pritom špecifiká sektora železníc – členským štátom sa napríklad umožňuje oslobodenie mestských, prímestských a regionálnych služieb od uplatňovania určitých ustanovení.

Posilnené práva budú chrániť cestujúcich na liberalizovanom trhu, s ktorým sa počíta v 4. železničnom balíku.

Zavedením ustanovenia o vyššej moci návrh opäť zaisťuje súlad s ostatnými právnymi predpismi EÚ vrátane tých o právach cestujúcich v ostatných druhoch dopravy či smernice o balíku cestovných služieb¹⁷, ktoré oslobodzujú poskytovateľov od platby náhrady, ak meškanie spôsobili výnimočné okolnosti.

1.3. Súlad s ostatnými politikami Únie

Nariadenie sa uvedie v prílohe k revidovanému nariadeniu o spolupráci pri ochrane spotrebiteľa¹⁸, v ktorom sa stanovujú minimálne vyšetrovacie a presadzovacie právomoci vnútroštátnych subjektov presadzovania práva, ako aj postupy vyšetrovania a presadzovania v prípadoch, ktoré zahŕňajú aspoň dva členské štáty. Očakáva sa, že sa tým posilní cezhraničné presadzovanie.

Posilňovanie práv osôb so zdravotným postihnutím je v súlade s dohovorom UNCRRPD, ako aj s európskou stratégiou pre oblasť zdravotného postihnutia na roky 2010 – 2020¹⁹. Prístupnosťou sa zaoberá aj smernica (EÚ) 2016/797 o interoperabilite železničného systému (prepracované znenie)²⁰. V otázke prístupných informácií sa budú uplatňovať požiadavky Európskeho aktu o prístupnosti. Zo zlepšenej prístupnosti budú mať prospech aj osoby so zníženou pohyblivosťou.

Návrh zahŕňa odkaz na dohovor COTIF (jednotné právne predpisy pre CIV), čím sa jeho pravidlá rozširujú na vnútroštátnu železničnú dopravu v EÚ. Ako členovia organizácie OTIF

¹⁶ Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje [KOM(2011) 0144 v konečnom znení].

¹⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ a ktorou sa zrušuje smernica Rady 90/314/EHS (Ú. v. EÚ L 326, 11.12.2015, s. 1).

¹⁸ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spolupráci medzi národnými orgánmi zodpovednými za presadzovanie právnych predpisov na ochranu spotrebiteľa [COM(2016) 283].

¹⁹ Európska stratégia pre oblasť zdravotného postihnutia 2010 – 2020: obnovený záväzok vybudovať Európu bez bariér, KOM(2010) 636 v konečnom znení, 15.11.2010.

²⁰ Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44.

sa EÚ a jej členské štáty zúčastňujú na valných zhromaždeniach OTIF a hlasujú o revíziách CIV.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

2.1. Právny základ

Právnym základom je článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní EÚ, pri ktorom sa uplatňuje spolurozhodovací postup.

2.2. Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Železničná doprava je zo svojej podstaty cezhraničná, ale aj vnútroštátne služby využívajú občania rôznych krajín EÚ. Odchýlky v uplatňovaní a presadzovaní nariadenia vytvárajú právnu neistotu, oslabujú práva cestujúcich a ovplyvňujú hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi železničnej dopravy. Tieto problémy môže riešiť len koordinovaná intervencia EÚ.

Návrh zaistí podobné úrovne ochrany cestujúcich v celej EÚ, keďže sa zúžia vnútroštátne výnimky. Pevnejšími pravidlami sa zabezpečia rovnaké podmienky v železničnom sektore a harmonizujú sa základné práva cestujúcich v celej EÚ.

2.3. Proporcionalita

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality. Dodatočné náklady, ktoré vzniknú železničnému sektoru a vnútroštátnym orgánom, sú obmedzené na mieru nevyhnutnú na zlepšenie uplatňovania a presadzovania práv cestujúcich. Zvýšené náklady vyplývajúce z obmedzenia výnimiek, a teda z intenzívnejšieho poskytovania starostlivosti, pomoci a náhrad, vyvažuje okrem iného zavedenie ustanovenia o vyššej moci.

2.4. Výber nástroja

Keďže cieľom návrhu je revízia existujúceho nariadenia, ponechá sa rovnaký nástroj.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

3.1. Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Okrem správy z roku 2013 sa nevykonalo žiadne osobitné hodnotenie *ex post*. V rámci posúdenia vplyvu sa potvrdili a podľa potreby aktualizovali zistenia zo správy.

3.2. Konzultácie so zainteresovanými stranami

Vstupy zainteresovaných strán na účely posúdenia vplyvu sa získali z rôznych zdrojov vrátane otvorenej verejnej konzultácie a cieľených konzultácií, ktoré viedol externý dodávateľ. Zbierali sa kvalitatívne vstupy (názory, stanoviská, návrhy) i kvantitatívne informácie (údaje, štatistiky).

Medzi zainteresované strany patrili zástupcovia odvetvia, skupiny zastupujúce cestujúcich/spotrebiteľov, osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou

pohyblivosťou, ako aj verejné orgány – teda subjekty, ktorých sa politika týka, ktoré ju uplatňujú a ktoré na nej majú záujem.

3.2.1. *Otvorená verejná konzultácia*

Konzultácia prebiehala od februára do mája 2016 na portáli *Váš hlas v Európe*²¹ a cieľom bolo získať názory zainteresovaných strán na problémy s nariadením, možné riešenia a ich pravdepodobný dosah. Vyjadrilo sa 190 respondentov z rôznych kategórií: občania, združenia cestujúcich/spotrebiteľov, organizácie osôb so zníženou pohyblivosťou, verejné orgány, odvetvové združenia, železničné podniky, manažéri infraštruktúry, predajca cestovných lístkov a ďalší.

3.2.2. *Cielené konzultácie*

Cielené konzultácie zahŕňali sériu pohovorov s rôznymi zainteresovanými stranami na základe dotazníkov. Výsledkom bol súbor 13 prípadových štúdií a zistenia sa použili na doladenie a finalizáciu vymedzenia problému. Okrem toho sa pripravilo aj 13 všeobecných štúdií na zber ďalších údajov.

3.2.3. *Analýza výsledkov vo vzťahu k hlavným identifikovaným problémom*

3.2.3.1. Povedomie a informovanosť o právach cestujúcich

Združenia cestujúcich a spotrebiteľov sa sťažovali na nízku mieru povedomia o právach cestujúcich. Spomedzi organizácií osôb so zníženou pohyblivosťou päť (63 %) naznačilo, že osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou nie sú riadne informované o ich právach, pričom žiadali lepšiu informovanosť cestujúcich. Väčšina verejných orgánov potvrdila nízku mieru povedomia a kritizovala úroveň informácií poskytovaných počas cesty. Železničné podniky tvrdili, že cestujúci sú informovaní riadne.

3.2.3.2. Výnimky

Sedem združení cestujúcich a spotrebiteľov (47 %) sa zhodlo na tom, že výnimiek by malo byť menej. Niektoré organizácie osôb so zníženou pohyblivosťou žiadali zrušenie výnimiek, no štyri z nich (50 %) na túto tému nemalo názor. Odvetvové združenia a železničné podniky výnimky zastávali.

3.2.3.3. Pomoc osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou

Organizácie osôb so zníženou pohyblivosťou sa sťažovali, že práva týchto osôb sú zastarané a informovanosť nedostatočná. Tohto názoru boli aj združenia cestujúcich a spotrebiteľov. Medzi ďalšie problémy patrí prístupnosť staníc a vozňov, drahé postupy nahlasovania potreby, odmietanie poskytnutia pomoci a jej nedostupnosť v určitých časoch v priebehu dňa. Železničné podniky sa sťažovali najmä na to, že pomoc pre osoby so zníženou pohyblivosťou sa zneužíva na bezplatné nosenie batožiny.

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

3.2.3.4. Úlohy VOP a presadzovanie

Občania, združenia cestujúcich/spotrebiteľov a organizácie osôb so zníženou pohyblivosťou sa sťažovali na nevhodné postupy riešenia sťažností. VOP žiadali o ujasnenie ich rolí a úloh. Manažér infraštruktúry bol toho názoru, že sťažnosti by mali riešiť iba železničné spoločnosti. Odvetvové združenia nesúhlasili s návrhom posilniť rolu VOP. Spolu s manažérom infraštruktúry sa vyjadrili v prospech trojmesačnej lehoty na predkladanie sťažností.

3.2.3.5. Cestovné lístky

Združenia cestujúcich a spotrebiteľov žiadali o objasnenie otázky priameho cestovného lístka. Osem železničných podnikov (73 %) uviedlo, že nejasné sú pojmy „dopravca“ a „zmeškanie prípoja“, pričom sedem z nich (64 %) považovalo pojem „priamy cestovný lístok“ za jasný. Jeden VOP vyjadril názor, že otázku priamych cestovných lístkov komplikujú *výkladové usmernenia*, no odvetvové združenia tento názor nezdieľali.

3.2.3.6. Vyššia moc

Väčšina respondentov z radov občanov, združení cestujúcich/spotrebiteľov a osôb so zníženou pohyblivosťou, ako aj viaceré VOP sa postavili proti zavedeniu ustanovenia o vyššej moci. Na druhej strane odvetvové združenia a železničné podniky boli za takéto riešenie s cieľom zosúladiť železničnú dopravu s ostatnými druhmi dopravy, zaistiť právnu čistotu a konzistentnosť. V neformálnej konzultácii s členskými štátmi väčšina ustanovenie o vyššej moci podporila.

3.3. Získavanie a využívanie expertízy

Komisia využila expertízu externého dodávateľa (Steer Davies Gleeve), zhromaždila údaje, vypracovala prípadové štúdie a poskytla analytický nástroj pre posúdenie vplyvu. Správa o štúdiu sa zverejní po jej schválení.

3.4. Posúdenie vplyvu

Prvá správa o posúdení vplyvu bola predložená výboru pre kontrolu regulácie 18. januára 2017. Výbor k nej vydal záporné stanovisko, najmä pre nedostatky z hľadiska ekonomickej opodstatnenosti zavedenia ustanovenia o vyššej moci. Ďalšie problémy sa týkali štruktúry a obsahu politických možností, zastúpenia názorov zainteresovaných strán, ako aj analýzy a porovnávania vplyvov politických možností, najmä z hľadiska nákladov a monitorovacích mechanizmov.

Uvedené nedostatky sa vyriešili takto: vzhľadom na veľký počet nesúvisiacich možností sa politické možnosti sekvenčne rozčlenili, pričom sa analyzovali a porovnali náklady a prínosy a zvolil sa uprednostňovaný politický scenár v každom tematickom okruhu. Výsledná uprednostňovaná možnosť je teda kombináciou preferovaných možností v každej z tém. Pokiaľ ide o vyššiu moc, z veľmi malého počtu dostupných dôkazov vyplynulo, že ekonomický dosah tohto problému je marginálny. Napriek tomu sa posúdenie vplyvu týmto problémom zaoberalo, keďže si to vyžadovala podstatná časť zainteresovaných strán z radov odvetvia železničnej dopravy a členských štátov, najmä s cieľom zaistiť dodržiavanie právnej spravodlivosti a proporcionality.

Výboru pre kontrolu regulácie bola 7. apríla 2017 predložená revidovaná správa o posúdení vplyvu, ku ktorej vydal výbor kladné stanovisko 12. mája 2017. Záverečná správa, ktorá

zohľadňuje odporúčania výboru bližšie objasniť niektoré aspekty, sa predkladá spolu s týmto návrhom.

3.4.1. Otázky spojené s ekonomickou analýzou

Hlavné hospodárske a sociálne náklady a prínosy sa vypočítali kvantitatívne z dostupných údajov. Ostatné náklady a prínosy sa hodnotili kvalitatívne. Celková čistá spoločenská hodnota sa posudzovala na základe protichodných záujmov dvoch hlavných zainteresovaných skupín: cestujúcich a odvetvia železničnej dopravy. Posúdenie vplyvu hodnotilo vplyv týchto aspektov na náklady železničných podnikov:

- a) náhrada za meškanie;
- b) pomoc cestujúcim pri narušení služieb/meškaní a
- c) školenie personálu na tému osôb so zníženou pohyblivosťou.

Medzi nákladmi a prospechom pre cestujúcich je priama korelácia – vyššia miera náhrady za meškanie znamená väčší prospech pre cestujúcich.

Všetky náklady a prínosy sa analyzovali za 15-ročné obdobie (2020 – 2035).

3.4.2. *Analýza politických možností podľa tematických okruhov, rozlišujúc medzi podstatnými a sekundárnymi otázkami*

Podstatné otázky

Výnimky		
Politický scenár A	Politický scenár B	Politický scenár C
<ul style="list-style-type: none"> • skrátiť možnosť výnimiek pri diaľkových vnútroštátnych službách na rok 2020 • obmedziť výnimky pri službách zahŕňajúcich krajiny mimo EÚ 	<ul style="list-style-type: none"> • skrátiť možnosť výnimiek pri diaľkových vnútroštátnych službách na rok 2020 • obmedziť výnimky pri službách zahŕňajúcich krajiny mimo EÚ • zrušiť výnimky pri cezhraničných mestských, prímestských a regionálnych službách 	<ul style="list-style-type: none"> • skrátiť možnosť výnimiek pri diaľkových vnútroštátnych službách na rok 2020 • obmedziť výnimky pri službách zahŕňajúcich krajiny mimo EÚ • zrušiť výnimky pri cezhraničných mestských, prímestských a regionálnych službách • zrušiť výnimky pri všetkých mestských, prímestských a regionálnych službách

V posúdení vplyvu sa za uprednostňovanú možnosť zvolil scenár B. Je vyváženým kompromisom medzi protichodnými záujmami cestujúcich a železničných podnikov, keďže posilňuje ochranu cestujúcich bez nadmerného finančného zaťaženia železničného sektora (očakáva sa celkové zvýšenie nákladov odvetvia o 0,13 %). Úplné zrušenie výnimiek pre mestské, prímestské a regionálne služby by železničný sektor nadmerne zaťažilo a hrozilo by, že niektorí prevádzkovatelia by prestali poskytovať dopravné služby.

Uplatniteľnosť práv osôb so zníženou pohyblivosťou vo všetkých službách	
Politický scenár A	Politický scenár B
<ul style="list-style-type: none"> • usmernenia na podporu uplatňovania práv osôb so zníženou pohyblivosťou 	<ul style="list-style-type: none"> • regulačná úprava uplatňovania práv osôb so zníženou pohyblivosťou

V posúdení vplyvu sa za uprednostňovanú možnosť zvolil scenár B. Pre osoby so zníženou pohyblivosťou má vyšší prínos a železničný sektor zaťažuje len mierne.

Informácie pre osoby so zníženou pohyblivosťou	
Politický scenár A	Politický scenár B
<ul style="list-style-type: none"> • informácie o ceste prístupné všetkým osobám so zníženou pohyblivosťou 	<ul style="list-style-type: none"> • informácie o ceste prístupné pre všetky osoby so zníženou pohyblivosťou • informácie o právach cestujúcich prístupné pre všetky osoby so zníženou pohyblivosťou

V posúdení vplyvu sa za uprednostňovanú možnosť zvolil scenár B. Ide o komplexné riešenie problému neprístupnosti informácií, ktoré nie je spojené s vysokými nákladmi pre odvetvie železničnej dopravy.

Pomoc osobám so zníženou pohyblivosťou	
Politický scenár A	Politický scenár B
<ul style="list-style-type: none"> výmena osvedčených postupov školenia v otázkach zdravotných postihnutí 	<ul style="list-style-type: none"> povinné školenie železničného personálu v otázkach zdravotných postihnutí

Poskytovanie školení v otázkach zdravotných postihnutí nie je pre železničný sektor veľkou záťažou – celkové náklady sa zvýšia iba o 0,31 %. V posúdení vplyvu sa preto za uprednostňovanú možnosť zvolil scenár B.

Riešenie sťažností	
Politický scenár A	Politický scenár B
<ul style="list-style-type: none"> usmernenia pre železničný sektor 	<ul style="list-style-type: none"> regulačné ustanovenia (nové povinnosti pre manažérov staníc a infraštruktúry)

V posúdení vplyvu sa za uprednostňovanú možnosť zvolil scenár B. Železničný sektor bude musieť dodržiavať jasný a podrobný postup riešenia sťažností. Cestujúci budú mať k dispozícii lepšie prostriedky na sťažnosti a nápravu.

Priame cestovné lístky	
Politický scenár A	Politický scenár B
<ul style="list-style-type: none"> vymedziť priamy cestovný lístok a súvisiace povinnosti 	<ul style="list-style-type: none"> vymedziť priamy cestovný lístok a súvisiace povinnosti stimulovať železničné podniky a predajcov cestovných lístkov, aby priame cestovné lístky predávali vždy, keď je to možné ak sa nepredal priamy cestovný lístok, dôkazné bremeno na príslušných podnikoch a predajcoch

V posúdení vplyvu sa za uprednostňovanú možnosť zvolil scenár B. Zahŕňa nielen vymedzenie pojmu „priamy cestovný lístok“, ale zároveň motivuje podniky a predajcov, aby ich ponúkali, a vyžaduje, aby cestujúcich informovali o ich právach.

Riešenie sťažností a presadzovanie zo strany VOP	
Politický scenár A	Politický scenár B
<ul style="list-style-type: none"> VOP predkladajú správy o svojej činnosti 	<ul style="list-style-type: none"> podrobné pokyny pre postup riešenia sťažností povinnosť VOP spolupracovať pri cezhraničných otázkach

V posúdení vplyvu sa za uprednostňovanú možnosť zvolil scenár B. Ujasňuje rolu a zodpovednosti VOP vo vzťahu k riešeniu sťažností a spolupráci vrátane cezhraničných otázok. Lepšie pracovné postupy VOP povedú k lepšiemu presadzovaniu.

Vyššia moc	
Politický scenár A	Politický scenár B
<ul style="list-style-type: none"> • zaviesť do článku 17 o náhradách ustanovenie o vyššej moci • <u>zúžený výklad</u> pojmu „vyššia moc“ 	<ul style="list-style-type: none"> • zaviesť do článku 17 o náhradách ustanovenie o vyššej moci • <u>široký výklad</u> pojmu „vyššia moc“

Zavedenie ustanovenia o vyššej moci zníži finančné zaťaženie železničných podnikov. Zároveň obmedzí právo cestujúcich na náhradu. Scenár B predpokladá široký výklad pojmu „vyššia moc“, a teda je pre železničné podniky väčším finančným odbremením (o 1 299 mil. EUR viac než východiskový scenár a o 737 mil. EUR viac než scenár A). Pri zúženom výklade (scenár A) sa zmierni obmedzenie práv cestujúcich, ale aj zaťaženie železničných podnikov oproti východiskovému scenáru.

Obmedzenie práv cestujúcich vyvažujú ich posilnené výhody, najmä z hľadiska obmedzenia výnimiek a opatrení pre osoby so zníženou pohyblivosťou, ktorých hodnota sa očakáva na úrovni 191 miliónov EUR. Keďže toto ustanovenie sa nedotýka práva na pomoc, starostlivosť a informácie, stále je zaručená vysoká miera ochrany spotrebiteľa. Zaťaženie VOP sa môže mierne zvýšiť vzhľadom na intervencie v sporných prípadoch. Zúžené vymedzenie vyššej moci ponecháva menej priestoru na výklad, takže intervencií bude menej.

V posúdení vplyvu sa preto ako preferovaná možnosť zvolil scenár A, ktorý zaručí spravodlivú rovnovahu medzi záujmami cestujúcich i železničného sektora. Bremeno preukázania, že išlo o vyššiu moc, spočíva na príslušnom železničnom podniku.

Sekundárne otázky

Pri viacerých sekundárnych otázkach spojených s informovaním, nediskrimináciou, CIV, pohotovostným plánovaním, právom na nápravu a riešenie sťažností železničnými podnikmi sa navrhuje iba jeden politický scenár.

Informácie pre všetkých cestujúcich

- informácie o právach cestujúcich v železničnej doprave sa poskytnú spolu s cestovným lístkom
- informácie o právach cestujúcich sa poskytnú na staniciach a vo vlaku

Nediskriminácia

- predchádzanie diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti, miesta či meny

CIV

- súlad medzi nariadením a pravidlami COTIF/CIV

Tento súlad zaistí zavedenie osobitného splnomocnenia Komisie na aktualizáciu prílohy I k nariadeniu s cieľom zohľadniť zmeny CIV.

Pohotovostné plánovanie

- uplatnenie povinností v oblasti kontinuity služieb a pohotovostného plánovania na aktérov iných než železničné podniky

Rozdelenie bremena s ostatnými zainteresovanými stranami zmierni náklady železničných podnikov.

Právo na nápravu

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• právo na nápravu tretími stranami |
|---|

Železničné podniky sa ľahšie domôžu nápravy od tretích strán zodpovedných za meškanie.

Riešenie sťažností železničnými podnikmi

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">• stanovenie lehôt pre cestujúcich na podanie sťažnosti |
|---|

Lehoty na podanie sťažnosti znížia náklady, keďže údaje z incidentov sa nebudú musieť dlho uchovávať.

3.5. Základné práva

V zmysle článku 38 Charty základných práv musia politiky Únie zabezpečiť vysokú úroveň ochrany spotrebiteľa. Článok 26 charty presadzuje integráciu osôb so zdravotným postihnutím a od členských štátov vyžaduje prijatie opatrení na zabezpečenie ich nezávislosti, sociálnej integrácie, integrácie v zamestnaní a účasti na spoločenskom živote. Posilňovanie práv cestujúcich v železničnej doprave EÚ ešte zvýši už existujúcu vysokú celkovú mieru ochrany spotrebiteľa.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet EÚ.

5. ĎALŠIE PRVKY

5.1. Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Komisia bude monitorovať vykonávanie a účinnosť tejto iniciatívy na základe ukazovateľov pokroku ako počet služieb s výnimkou, percento pracovníkov, ktorí absolvovali školenia o zdravotných postihnutiach, počet žiadostí o pomoc, súlad s požiadavkami na informácie, počet predaných priamych lístkov, počet sťažností a platieb náhrady. Päť rokov po nadobudnutí účinnosti navrhovanej legislatívy Komisia vyhodnotí, či sa dosiahli jej ciele.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu ~~o založení Európskeho spoločenstva~~ o fungovaní Európskej únie , a najmä na jej článok ~~71~~ 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s ~~postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy, v zmysle spoločného textu schváleného Zmierovacím výborom 31. júla 2007³~~ riadnym legislatívnym postupom ,

keďže:

↓ nový

(1) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007⁴ je potrebné vykonať viacero zmien. V záujme prehľadnosti je vhodné toto nariadenie prepracovať.

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

³ ~~Stanovisko Európskeho parlamentu z 28. septembra 2005 (Ú. v. EÚ C 227 E, 21.9.2006, s. 490), spoločná pozícia Rady z 24. júla 2006 (Ú. v. EÚ C 289 E, 28.11.2006, s. 1), pozícia Európskeho parlamentu z 18. januára 2007 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku), legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 25. septembra 2007 a rozhodnutie Rady z 26. septembra 2007.~~

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14).

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 1

- (2) V rámci spoločnej dopravnej politiky je dôležité ochrániť užívateľské práva cestujúcich v železničnej preprave a zlepšiť kvalitu a efektívnosť služieb osobnej železničnej prepravy s cieľom prispieť k zvýšeniu podielu železničnej dopravy vo vzťahu k iným spôsobom dopravy.

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 2
(prispôbené)

~~Oznámenie Komisie Stratégia politiky na ochranu spotrebiteľa pre roky 2002 – 2006⁵ určuje cieľ, ktorým je dosiahnuť úroveň ochrany spotrebiteľa v oblasti dopravy v súlade s článkom 153 ods. 2 zmluvy.~~

↓ nový

- (3) Napriek výraznému pokroku v oblasti ochrany spotrebiteľa v Únii sú stále potrebné určité zlepšenia z hľadiska ochrany práv cestujúcich v železničnej preprave.

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 3

- (4) V železničnej preprave je cestujúci slabšou stranou prepravnej zmluvy a je potrebné v tomto ohľade jeho práva chrániť.

↓ nový

- (5) Priznanie rovnakých práv vlakovým cestujúcim pri medzinárodných a vnútroštátnych cestách by malo posilniť mieru ochrany spotrebiteľa v Únii, zaistiť rovnaké podmienky pre železničné podniky a cestujúcim zaručiť jednotnú úroveň práv.
- (6) Mestské, prímestské a regionálne služby osobnej železničnej prepravy sa povahou líšia od diaľkových služieb. Členskými štátmi by sa preto malo umožniť vyňatie mestských, prímestských a regionálnych služieb osobnej železničnej prepravy, ktoré nie sú cezhraničnými službami v rámci Únie, z uplatňovania určitých ustanovení o právach cestujúcich.

⁵ ~~Ú. v. ES C 137, 8.6.2002, s. 2.~~

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 24
(prispôsobené)
⇒ nový

- (7) Cieľom tohto nariadenia je zlepšiť služby osobnej železničnej prepravy v Únii ~~Spoločenstve~~. Preto by mali mať členské štáty možnosť udeliť výnimku pre služby v regiónoch, v ktorých sa podstatná časť prepravy uskutočňuje mimo územia Únie ~~Spoločenstva~~ ⇒ , pokiaľ sa zaistí primeraná úroveň práv cestujúcich na tej časti takýchto služieb, ktorá sa poskytuje na území daných členských štátov, v súlade s ich vnútroštátnym právom ⇐.

↓ nový

- (8) Takéto výnimky by sa však nemali vzťahovať na tie ustanovenia tohto nariadenia, ktoré uľahčujú využívanie železničných služieb osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou. Výnimky by sa navyše nemali uplatňovať na práva bez zbytočných komplikácií si zakúpiť železničný prepravný doklad, na ustanovenia o zodpovednosti železničného podniku voči cestujúcim a za ich batožinu, na požiadavku, aby boli železničné podniky primerane poistené, ani na požiadavku, aby tieto podniky prijali primerané opatrenia na zaistenie osobnej bezpečnosti cestujúcich na železničných staniciach a vo vlakoch a na riadenie rizika.

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 4
(prispôsobené)
⇒ nový

- (9) Medzi práva užívateľa služieb železničnej prepravy patrí informovanie o spoji pred uskutočnením cesty a počas cesty. Ak je to možné, mali by železničné podniky a predajcovia ~~prepravných dokladov~~ cestovných lístkov poskytovať tieto informácie vopred a čo najskôr. ⇒ Tieto informácie by sa mali poskytnúť v prístupnom formáte pre osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou. ⇐

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 5
(prispôsobené)

- (10) Podrobnejšie požiadavky na poskytovanie cestovných informácií ~~budú~~ sú vymedzené v technických ~~podmienkach~~ špecifikáciách interoperability (TSI), ktoré sú uvedené v nariadení Komisie (EÚ) č. 454/2011⁶ ~~smernici Európskeho~~

⁶ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 454/2011 z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2011, s. 11).

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 6
(prispôbené)

- (11) Posilnenie práv cestujúcich v železničnej preprave by malo byť založené na existujúcom ~~systeme medzinárodného práva v tejto oblasti~~, ktoré sa nachádza v dodatku A ~~Jednotných právnych predpisov pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich (CIV)~~ k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980 ~~zmenenom Protokolom v znení protokolu z 3. júna 1999~~ o zmene Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave ~~z 3. júna 1999~~ (Protokol 1999) – „Jednotné právne predpisy pre Zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich ☒ a batožiny ☒ (CIV)“. Je však potrebné rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia a chrániť nielen cestujúcich v medzinárodnej, ale aj vo vnútroštátnej železničnej preprave. ☒ Únia pristúpila k dohovoru COTIF 23. februára 2013. ☒
-

↓ nový

- (12) V kontexte predaja prepravných dokladov na prepravu cestujúcich by mali členské štáty prijať všetky potrebné opatrenia na zákaz diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti či pobytu, bez ohľadu na to, či sa daný cestujúci trvalo alebo dočasne nachádza v inom členskom štáte. Tieto opatrenia by sa mali zamerať na všetky skryté formy diskriminácie, ktoré môžu rovnaký účinok dosiahnuť uplatnením iných kritérií, ako napríklad miesto pobytu, fyzická či digitálna poloha. Vzhľadom na rozvoj online platforiem predaja lístkov na prepravu cestujúcich by členské štáty mali osobitnú pozornosť venovať zaisteniu toho, aby nedošlo k žiadnej diskriminácii počas prístupu na rozhrania alebo nákupu lístkov online. Zároveň by sa však nemali automaticky vylučovať režimy dopravy zahŕňajúce sociálne tarify, pokiaľ sú tieto primerané a nezávislé od štátnej príslušnosti dotknutých osôb.
- (13) Rastúca obľuba cyklistiky v Únii ovplyvňuje celkovú mobilitu a cestovný ruch. Rastúci podiel železničnej dopravy a cyklistiky zmiernuje vplyvy dopravy na životné prostredie. Železničné podniky by preto mali v maximálnej možnej miere uľahčovať kombináciu cyklistiky a železničnej dopravy, najmä povolením prepravy bicyklov vo vlakoch.
-

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 7
(prispôbené)

- (14) Železničné podniky by mali ~~spolupracovať, aby~~ cestujúcim v železničnej preprave uľahčili prechod od jedného prevádzkovateľa k druhému prostredníctvom

⁷ ~~Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2007/32/ES (Ú. v. EÚ L 141, 2.6.2007, s. 63).~~

poskytovania priamych ~~prepravných dokladov~~ ☒ cestovných lístkov ☒ vždy, keď je to možné.

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 8

~~Poskytovanie informácií a prepravných dokladov cestujúcim v železničnej preprave by sa malo uľahčiť prispôbením počítačových systémov spoločným špecifikáciám.~~

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 9

~~Pokračovanie v zavádzaní informačných a rezervačných systémov by sa malo uskutočňovať v súlade s TSI.~~

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 10
(prispôbené)
⇒ nový

(15) ⇒ Vzhľadom na Dohovor OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím a v záujme toho, aby mohli osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou cestovať železnicou porovnateľne s ostatnými občanmi, by sa mali zaviesť pravidlá ich nediskriminácie a pomoci takýmto osobám počas cesty. ~~Osobná železničná preprava by mala byť všeobecne v prospech občanov. Zdravotne postihnuté osoby~~ ☒ so zdravotným postihnutím ☒ a osoby so zníženou pohyblivosťou v dôsledku postihnutia, veku alebo z akéhokoľvek iného dôvodu ~~by preto mali mať možnosti cestovania železničnou prepravou porovnateľné s možnosťami ostatných občanov. Zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou~~ majú ako všetci ostatní občania rovnaké právo na voľný pohyb, slobodu výberu a nediskrimináciu. Osobitná pozornosť by sa mala okrem iného venovať poskytovaniu informácií o prístupnosti železničných služieb, podmienkach prístupu k vozňom a k zariadeniam vo vlaku ~~zdravotne postihnutým osobám~~ ☒ so zdravotným postihnutím ☒ a osobám so zníženou pohyblivosťou. S cieľom poskytnúť najlepšie informácie o meškaniach pre cestujúcich s poškodením zmyslových orgánov by sa mali používať vizuálne a zvukové systémy, podľa toho, čo je vhodné. ~~Zdravotne postihnuté osoby~~ ☒ so zdravotným postihnutím ☒ a osoby so zníženou pohyblivosťou by mali mať možnosť zakúpiť si prepravné doklady vo vlaku bez dodatočných poplatkov. ⇒ Personál by mal byť primerane vyškolený, aby dokázal reagovať na potreby osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou, najmä pri poskytovaní pomoci. Aby sa zaistili rovnaké podmienky cestovania, mala by sa takýmto osobám poskytovať pomoc na stanicích, ako aj vo vlaku po celý čas premávky vlakov, a nielen v určitých denných časoch. ⇐

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 11
(prispôsobené)
⇒ nový

- (16) Železničné podniky a manažéri staníc by mali zohľadniť potreby ~~zdravotne postihnutých~~ osôb ☒ so zdravotným postihnutím ☒ ~~alebo~~ osôb so zníženou pohyblivosťou prostredníctvom dodržiavania TSI pre ~~zdravotne postihnuté osoby~~ a osoby so zníženou pohyblivosťou, ~~aby zabezpečili, že~~ ☒ Okrem toho ☒ v súlade s pravidlami verejného obstarávania Spoločenstva ☒ Únie ☒ ⇒, a najmä so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ⁸, ☒ ☒ by ☒ sa všetky budovy a ☒ železničné ☒ koľajové vozidlá ~~stanú~~ ☒ mali stať ☒ bezbariérovými postupným odstránením fyzických prekážok a funkčných obmedzení pri nákupe nového materiálu alebo pri ~~výkone rekonštrukcií~~ ☒ výstavbe ☒ alebo významných renováciách.

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 14
(prispôsobené)
⇒ nový

- (17) Je žiaduce, aby toto nariadenie vytvorilo systém náhrady ~~škody~~ pre cestujúcich v prípade meškania, ktoré je spojené so zodpovednosťou železničného podniku, na rovnakom základe ako medzinárodný systém ustanovený dohovorom COTIF, a najmä jeho ~~odkazom~~ ☒ jednotnými právnymi predpismi pre ☒ CIV, ktoré sa týkajú práv cestujúcich. ⇒ V prípade meškania v osobnej doprave by mali železničné podniky poskytnúť cestujúcim náhradu ako percento z ceny cestovného lístka. ⇐

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 12
⇒ nový

- (18) Železničné podniky by mali byť povinne poistené alebo by mali mať povinnosť prijať rovnocenné opatrenia na pokrytie svojej zodpovednosti voči cestujúcim v železničnej preprave v prípade nehody. ~~Treba stanoviť minimálnu výšku poistného krytia železničných podnikov.~~ ⇒ Ak členské štáty stanovujú maximálnu výšku odškodnenia v prípade úmrtia alebo zranenia cestujúcich, táto by mala byť aspoň rovná sume stanovenej v jednotných právnych predpisoch pre CIV. ⇐

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 13
(prispôsobené)

- (19) Posilnenie práva na náhradu ~~škody~~ a pomoc v prípade meškania, zmeškaného ~~spoja~~ ☒ prípoja ☒ alebo odrieknutia ~~medzinárodného~~ spoja by malo ~~v prospech~~

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65).

cestujúcich viesť k väčšej stimulácii trhu osobnej železničnej prepravy v prospech cestujúcich.

↓ nový

- (20) Pri meškaniach by sa mali cestujúcim poskytnúť možnosti pokračovania alebo presmerovania cesty za porovnateľných podmienok. V takýchto prípadoch treba zohľadniť potreby osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou.
- (21) Železničný podnik by však nemal byť povinný platiť náhradu, ak môže preukázať, že meškanie spôsobili mimoriadne nepriaznivé poveternostné podmienky alebo veľké prírodné katastrofy, ktoré ohrozovali bezpečnú prevádzku daného spoja. Tieto prípady by sa mali vzťahovať len na výnimočné živelné pohromy, teda nie bežné sezónne poveternostné javy ako jesenné búrky či pravidelné záplavy v mestských oblastiach v dôsledku prílivu alebo topenia snehu. Železničné podniky by mali preukázať, že meškanie nemohli predvídať, ani mu predísť, a to ani keby sa boli prijali všetky primerané opatrenia.
- (22) V spolupráci s manažermi infraštruktúry a železničnými podnikmi by manažéri staníc mali vypracovať pohotovostné plány na minimalizáciu dosahu výrazných narušení poskytovania služieb tým, že sa uviaznutým cestujúcim poskytnú primerané informácie a starostlivosť.
- (23) Toto nariadenie by nemalo obmedzovať práva železničných podnikov domáhať sa náhrady od ktorejkoľvek osoby vrátane tretích strán v súlade s platným vnútroštátnym právom.
-

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 15
(prispôbené)

- (24) Ak členský štát udelí železničným podnikom výnimku z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia, mal by po konzultácii s organizáciami zastupujúcimi cestujúcich nabádať železničné podniky, aby prijali opatrenia na náhradu a pomoc v prípade výrazného ~~meškania~~ narušenia služieb osobnej železničnej prepravy.
-

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 16
(prispôbené)

- (25) Je žiaduce, aby v období bezprostredne po nehode boli jej obeť a ich závislí rodinní príslušníci zbavení krátkodobých finančných starostí.

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 17

- (26) Je v záujme cestujúcich v železničnej preprave, aby sa po dohode s orgánmi verejnej moci prijali vhodné opatrenia na zabezpečenie osobnej bezpečnosti na staniciach, ako aj vo vlakoch.

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 18

- (27) Cestujúci v železničnej preprave by mali mať možnosť podať akémukoľvek zainteresovanému železničnému podniku sťažnosť, ktorá sa týka práv a povinností vyplývajúcich z tohto nariadenia, a právo dostať odpoveď v primeranej lehote.

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 19
⇒ nový

- (28) Železničné podniky ⇒ a manažéri staníc ⇐ by mali určiť, ⇒ verejne sprístupniť, ⇐ riadiť a sledovať normy kvality služieb v osobnej železničnej preprave.

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 20

~~Obsah tohto nariadenia by sa mal podľa vývoja trhu preskúmať s ohľadom na úpravu finančných súm pre infláciu a s ohľadom na požiadavky na informácie a kvalitu služieb. Mali by sa preskúmať aj účinky tohto nariadenia na kvalitu služieb.~~

↓ nový

- (29) Na zachovanie vysokej úrovne ochrany spotrebiteľa v železničnej preprave by sa od členských štátov malo vyžadovať určenie vnútroštátnych orgánov presadzovania, ktoré budú pozorne monitorovať a presadzovať toto nariadenie na vnútroštátnej úrovni. Tieto orgány by mali byť schopné prijímať rôzne presadzovacie opatrenia. Cestujúci by mali mať možnosť sťažovať sa týmto orgánom, ak majú pocit, že nariadenie bolo porušené. Na zaistenie uspokojivého riešenia takýchto sťažností by tieto orgány mali zároveň vzájomne spolupracovať.

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 21
⇒ nový

- (30) ⇒ Spracovanie osobných údajov by sa malo vykonávať v súlade s právnymi predpismi Únie o ochrane osobných údajov, najmä s ⇐ nariadením Európskeho parlamentu a

~~Rady (EÚ) 2016/679⁹ Týmto nariadením by nemala byť dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov¹⁰.~~

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 22
(prispôbené)

- (31) Členské štáty by mali stanoviť sankcie uplatniteľné v prípade porušenia tohto nariadenia a zabezpečiť ich uplatňovanie. Sankcie, ktoré môžu zahŕňať platbu náhrady škody dotknutej osobe, by mali byť účinné, primerané a odradzujúce.

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 23
(prispôbené)

- (32) Keďže ciele tohto nariadenia, a to rozvoj železníc Únie Spoločenstva a zavedenie práv cestujúcich, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, a preto ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie Spoločenstva, môže Únia Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

↓ nový

- (33) Na zaistenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ktorými Komisia zmení prílohy I, II a III, pokiaľ ide o jednotné právne predpisy pre CIV, minimálne informácie, ktoré majú poskytovať železničné podniky a predajcovia cestovných lístkov, resp. minimálne normy kvality služieb, a ktorými upraví finančné sumy uvedené v tomto nariadení o infláciu. Osobitne dôležité je, aby Komisia v rámci svojich prípravných prác viedla náležité konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016¹¹. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov, a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

¹⁰ Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31. Smernica zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

¹¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 25
(prispôsobené)

~~Železničné podniky v niektorých členských štátoch môžu mať problémy s uplatňovaním tohto nariadenia v jeho celosti v čase nadobudnutia jeho účinnosti. Členské štáty by preto mali mať možnosť udeliť dočasnú výnimku z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia pre diaľkové služby osobnej železničnej prepravy. Dočasné výnimky by sa však nemali uplatňovať na tie ustanovenia tohto nariadenia, ktoré zaručujú zdravotne postihnutým osobám alebo osobám so zníženou pohyblivosťou prístup k železničnej preprave a zaručujú osobám, ktoré majú záujem cestovať po železnici, právo bez komplikácií si zakúpiť prepravný doklad, ani na ustanovenia o zodpovednosti železničného podniku voči cestujúcim a za ich batožinu, na požiadavku, aby boli železničné podniky primerane poistené, ani na požiadavku, aby tieto podniky prijali primerané opatrenia na zaistenie osobnej bezpečnosti cestujúcich na železničných staniciach a vo vlakoch a na riadenie rizika.~~

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 26

~~Mestské, prímestské a regionálne služby osobnej železničnej prepravy sa líšia od diaľkových služieb. Preto by členské štáty mali mať možnosť udeliť mestským, prímestským a regionálnym službám osobnej železničnej prepravy výnimku z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia okrem určitých ustanovení, ktoré by sa mali uplatňovať v celom Spoločenstve.~~

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 27

~~Opatrenia nevyhnutné na vykonanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu¹².~~

↓ 1371/2007/ES odôvodnenie 28

~~Komisia by mala byť predovšetkým splnomocnená na prijatie opatrení so všeobecnou pôsobnosťou, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia. Tieto opatrenia sa musia prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.~~

¹² Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).

↓ nový

(34) Toto nariadenie rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané v Charte základných práv Európskej únie, najmä v článkoch 21, 26, 38 a 47 o zákaze akejkoľvek formy diskriminácie, integrácii osôb so zdravotným postihnutím, vysokej úrovni ochrany spotrebiteľa, resp. práve na účinný prostriedok nápravy a na spravodlivý proces. Súdny členský štátov musia toto nariadenie uplatňovať v súlade s týmito právami a zásadami,

↓ 1371/2007/ ES (prispôsobené)

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Kapitola I

Všeobecné ustanovenia

Článok 1

Predmet úpravy

Toto nariadenie ustanovuje pravidlá v železničnej preprave , ktoré sa týkajú:

~~a) informácií, ktoré majú železničné podniky poskytovať, uzavretia prepravných zmlúv, vydávania prepravných dokladov a zavedenia počítačového informačného a rezervačného systému pre železničnú prepravu;~~

↓ nový

a) nediskriminácie cestujúcich z hľadiska prepravných podmienok;

↓ 1371/2007/ES

b) zodpovednosti železničných podnikov a ich poistnej povinnosti voči cestujúcim a za ich batožinu;

~~c) povinnosti železničných podnikov voči cestujúcim pri meškani;~~

↓ nový

c) práv cestujúcich v prípade nehody vyplývajúcej z použitia železničnej dopravy, ktorej dôsledkom je úmrtie, zranenie cestujúcich alebo strata či poškodenie ich batožiny;

d) práv cestujúcich v prípade odrieknutia alebo meškania spoja;

↓ 1371/2007/ES (prispôsobené)

⇒ nový

⇒ e) minimálnych informácií, ktoré sa majú cestujúcim poskytnúť;

~~df) ochrany~~ ⇒ nediskriminácie a povinnej pomoci ~~zdravotne postihnutým osobám~~ so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou , ktoré cestujú po železnici;

~~eg)~~ vymedzenia a monitorovania noriem kvality služieb a riadenia rizík osobnej bezpečnosti cestujúcich; ~~g~~

~~h)~~ riešenia sťažností; ~~h~~

~~fi)~~ všeobecných pravidiel presadzovania.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na ~~všetky~~ vnútroštátne a medzinárodné cesty a služby železničnej prepravy na celom území ~~Spoločenstva~~ Únie , ktoré prevádzkuje jeden alebo viacero železničných podnikov s licenciou udelenou v súlade so ~~smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ¹³ smernicou Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom¹⁴~~.

~~2. Toto nariadenie sa neuplatňuje na železničné podniky a poskytovateľov služieb, ktorí nemajú licenciu podľa smernice 95/18/ES.~~

~~3. Nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia sa na všetky služby osobnej železničnej prepravy na celom území Spoločenstva uplatňujú články 9, 11, 12, 19, článok 20 ods. 1 a článok 26.~~

~~4. S výnimkou ustanovení odseku 3 môže členský štát na transparentnom a nediskriminačnom základe udeliť výnimku z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia pre služby vnútroštátnej osobnej železničnej prepravy najviac na päť rokov, ktorú je možné obnoviť dva razy, vždy najviac na päť rokov.~~

¹³ Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.

¹⁴ Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

~~5. S výnimkou ustanovení odseku 3 může členský stát udělit výnimku z uplatňování ustanovení tohoto nariadenia mestským, prímestským a regionálnym službám osobnej železničnej prepravy. Na rozlíšenie mestských, prímestských a regionálnych služieb osobnej železničnej prepravy členské štáty uplatňujú vymedzenia pojmov uvedené v smernici Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva¹⁵. Pri uplatňovaní týchto vymedzení pojmov použijú členské štáty tieto kritériá: vzdialenosť, frekvencia spojov, počet plánovaných zastavení, použité koľajové vozidlá, spôsoby predaja prepravných dokladov, rozdiely v počte cestujúcich v čase dopravnej špičky a mimo nej, kódy vlakov a cestovné poriadky.~~

~~6. Členský štát môže na transparentnom a nediskriminačnom základe udělit výnimku z uplatňovania ustanovení tohoto nariadenia najviac na 5 rokov, ktorú je možné obnoviť pre určité služby alebo prepravu, pretože podstatná časť takejto služby osobnej železničnej prepravy vrátane najmenej jedného plánovaného zastavenia na vlakovej stanici sa uskutočňuje mimo územia Spoločenstva.~~

~~7. Členské štáty informujú Komisiu o výnimkách udelených podľa odsekov 4, 5 a 6. Komisia prijme primerané opatrenia, ak usúdi, že výnimka nie je v súlade s ustanoveniami tohto článku. Najneskôr do 3. decembra 2014 Komisia predloží správu Európskemu parlamentu a Rade o výnimkách udelených podľa odsekov 4, 5 a 6.~~

↓ nový

2. S výhradou odseku 4 môžu členské štáty vyňať z uplatňovania tohto nariadenia nasledujúce služby:
 - a) mestskú, prímestskú a regionálnu osobnú železničnú dopravu v zmysle smernice 2012/34/EÚ, okrem cezhraničnej dopravy v rámci Únie;
 - b) medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, z ktorej podstatná časť vrátane najmenej jedného plánovaného zastavenia na vlakovej stanici sa uskutočňuje mimo Únie, pod podmienkou, že príslušné vnútroštátne právne predpisy primerane zabezpečujú práva cestujúcich na území členského štátu, ktorý výnimku udelil.
3. Členské štáty informujú Komisiu o výnimkách udelených podľa odseku 2 písm. a) a b), ako aj o primeranosti ich vnútroštátneho práva na ich území na účely odseku 2 písm. b).
4. Na všetky služby osobnej železničnej dopravy uvedené v odseku 1 vrátane služieb vyňatých v súlade s odsekom 2 písm. a) a b) sa uplatňujú články 5, 10, 11 a 25 a kapitola V.

¹⁵ ~~Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2006/103/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344).~~

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia ~~platí toto vymedzenie~~ platia tieto vymedzenia pojmov:

1. ~~„železničný podnik“ je železničný podnik v zmysle článku 2 ods. 1 smernice 2001/14/ES¹⁶ 2012/34/EÚ a každý iný verejnoprávny alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je preprava tovaru a/alebo cestujúcich po železnici, pričom tento podnik musí zabezpečiť trakciu; patria sem aj podniky, ktoré poskytujú výlučne trakciu; patria sem aj podniky, ktoré poskytujú výlučne trakciu;~~
2. ~~„dopravea“ je železničný podnik, s ktorým cestujúci uzavrel prepravnú zmluvu, alebo viaceré po sebe nasledujúce železničné podniky, ktoré sú zodpovedné na základe tejto zmluvy;~~
3. ~~„vykonávajúci dopravea“ je železničný podnik, ktorý neuzavrel prepravnú zmluvu s cestujúcim, ale je železničným podnikom, ktorý je zmluvnou stranou prepravnej zmluvy; poverený vykonaním celej železničnej prepravy alebo jej časti;~~
42. ~~„manažér infraštruktúry“ je každý orgán alebo podnik, ktorý~~ ⇒ manažér infraštruktúry ⇐ ~~podľa článku 3 smernice 91/440/EHS 2012/34/EÚ zodpovedá najmä za zriaďovanie a údržbu železničnej infraštruktúry alebo jej častí, čo môže zahŕňať prevádzkovanie systémov riadenia infraštruktúry a bezpečnostných systémov. Funkcie manažéra infraštruktúry siete alebo časti siete môžu byť prenesené na rôzne orgány alebo podniky;~~
53. ~~„manažér stanice“ je organizačná jednotka v členskom štáte, ktorá nesie zodpovednosť za riadenie železničnej stanice a môže byť zároveň manažérom infraštruktúry;~~
64. ~~„prevádzkovateľ zázjazu“ je organizátor alebo maloobchodný predajca odlišný od železničného podniku v zmysle článku 23 bodov 2 a 3 ods. 8 a 9 smernice 90/314/EHS¹⁷ Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302¹⁸;~~

¹⁶ ~~Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2004/49/ES.~~

¹⁷ ~~Smernica Rady 90/314/EHS z 13. júna 1990 o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb (Ú. v. ES L 158, 23.6.1990, s. 59).~~

¹⁸ ~~Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ a ktorou sa zrušuje smernica Rady 90/314/EHS (Ú. v. EÚ L 326, 11.12.2015, s. 1).~~

75. „predajca ~~prepravných dokladov~~ ☒ cestovných lístkov ☒“ je každý predajca služieb železničnej prepravy, ktorý uzatvára prepravné zmluvy a predáva prepravné doklady v mene železničného podniku alebo vo vlastnom mene;
86. „prepravná zmluva“ je zmluva o platenej alebo neplatenej preprave medzi železničným podnikom alebo predajcom ~~prepravných dokladov~~ ☒ cestovných lístkov ☒ a cestujúcim o poskytnutí jednej alebo viacerých dopravných služieb;
97. „rezervácia“ je oprávnenie v papierovej alebo elektronickej forme, na základe ktorého vzniká nárok na prepravu, ~~pokiaľ boli vopred potvrdené individuálne podrobnosti~~ ☒ podľa vopred potvrdených individuálnych podrobností ☒ o preprave;
108. „priamy cestovný lístok“ je prepravný doklad alebo prepravné doklady, ktoré predstavujú ☒ jedinú ☒ prepravnú zmluvu na ~~na seba~~ ~~nadväzujúce služby~~ ☒ spoje ☒ železničnej prepravy, ktoré prevádzkuje jeden alebo viaceré železničné podniky;

↓ nový

9. „spoj“ je spoj osobnej železničnej prepravy medzi železničnými stanicami alebo zastávkami prevádzkovaný podľa cestovného poriadku;
10. „cesta“ je preprava cestujúceho medzi stanicou odchodu a stanicou príchodu na základe jednej prepravnej zmluvy;

↓ 1371/2007/ ES (prispôsobené)
⇒ nový

11. „vnútroštátny spoj osobnej železničnej prepravy“ je spoj osobnej železničnej prepravy, ktorý neprekračuje hranice členského štátu;
- ⇒ 12. „medzinárodná osobná železničná doprava“ je medzinárodná osobná doprava vymedzená v článku 3 ods. 5 smernice 2012/34/EÚ; ⇐
1213. „meškanie“ je časový rozdiel medzi časom plánovaného príchodu cestujúceho podľa zverejneného cestovného poriadku a ~~aktuálnym~~ ☒ skutočným ☒ alebo očakávaným príchodom ☒ do konečnej cieľovej stanice ☒;
1314. „predplatný cestovný lístok“ alebo „časový cestovný lístok“ je lístok na neobmedzený počet ciest, ktorý oprávnenému držiteľovi umožňuje cestovať po železnici v rámci určitej trasy alebo siete počas určeného obdobia;

↓ nový

15. „zmeškaný prípoj“ označuje situáciu, keď cestujúci v priebehu jednej cesty zmešká jeden alebo viacero spojov v dôsledku meškania alebo odrieknutia jedného alebo viacerých predchádzajúcich spojov;

↓ 1371/2007/ ES (prispôsobené)

⇒ nový

~~14. „počítačový informačný a rezervačný systém pre železničnú prepravu (CIRSRT)“ je počítačový systém s informáciami o službách železničnej prepravy, ktoré ponúka železničný podnik; informácie o spojoch osobnej prepravy uložené v CIRSRT obsahujú údaje o:~~

~~a) cestovných poriadkoch a harmonogramoch spojov osobnej prepravy;~~

~~b) dostupnosti sedadiel v spojoch osobnej prepravy;~~

~~c) cestovnom a osobitných podmienkach;~~

~~d) prístupnosti vlakov zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou;~~

~~e) zariadeniach, prostredníctvom ktorých sa môže vykonať rezervácia alebo výdaj prepravných dokladov, pričom niektoré alebo všetky uvedené zariadenia by mali byť k dispozícii užívateľom;~~

~~1516. „zdravotne postihnutá osoba so zdravotným postihnutím “ alebo a „osoba so zníženou pohyblivosťou“ je každá osoba, ktorej pohyblivosť pri využívaní dopravy je znížená pre ktorá má akékoľvek trvalé alebo dočasné fyzické postihnutie (poškodenie orgánov zmyslového vnímania alebo pohybového ústrojenstva, trvalé alebo dočasné), duševné mentálne alebo zmyslové postihnutie alebo poškodenie, alebo iný dôvod postihnutia, ktoré v spojení s rôznymi prekážkami môže obmedziť jej plnohodnotné a efektívne využívanie prepravy za rovnocenných podmienok, ako majú ostatní cestujúci, alebo v dôsledku ktorej pohyblivosť pri využívaní prepravy je znížená v dôsledku veku a ktorej situácia si vyžaduje primeranú pozornosť a prispôbenie služieb, ktoré sú k dispozícii pre všetkých cestujúcich jej potrebám;~~

~~1617. „všeobecné prepravné podmienky“ sú platné právne záväzné podmienky ~~doprave~~ železničného podniku vo forme všeobecných obchodných podmienok alebo taríf v každom členskom štáte, ktoré sa uzavretím prepravnej zmluvy stali ~~ich~~ jej neoddeliteľnou súčasťou;~~

~~1718. „vozidlo“ je motorové vozidlo alebo prives, ktoré sa prepravujú pri preprave osôb;~~

↓ nový

19. „jednotné právne predpisy pre CIV“ sú jednotné právne predpisy pre Zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožiny (CIF) stanovené v dodatku A k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF).

↓ 1371/2007/ ES

Kapitola II

Prepravná zmluva, informácie a prepravné doklady

Článok 4

Prepravná zmluva

Pokiaľ táto kapitola neustanovuje inak, na uzavretie a vykonávanie prepravnej zmluvy a poskytovanie informácií a prepravných dokladov sa uplatňujú ustanovenia hlavy II a III prílohy I.

↓ nový

Článok 5

Nediskriminačné podmienky prepravnej zmluvy

Bez toho, aby boli dotknuté sociálne tarify, musia železničné podniky alebo predajcovia cestovných lístkov verejnosti ponúkať zmluvné podmienky a tarify bez priamej či nepriamej diskriminácie na základe štátnej príslušnosti či miesta pobytu konečného zákazníka alebo miesta usadenia železničného podniku či predajcu cestovných lístkov v rámci Únie.

↓ 1371/2007/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok ~~5~~ 6

Bicykle

~~Železničný podnik umožní Cestujúcim~~ ~~☒~~ majú nárok ~~☒~~, prípadne za ~~⇒~~ primeraný ~~⇐~~ poplatok, ~~priniesť~~ ~~☒~~ vziať si ~~☒~~ do vlaku bicykle ~~pod podmienkou, že je s nimi možné ľahko manipulovať, nemá to nepriaznivý vplyv na osobitnú prepravnú službu a podmienky vo vozni to umožňujú.~~ ~~⇒~~ Svoje bicykle musia mať počas cesty pod dohľadom a musia sa uistiť, že neobťažujú ani nepoškodzujú ostatných cestujúcich, mobilné pomôcky, batožinu či prevádzku železničnej prepravy. Prepravu bicyklov možno zamietnuť alebo obmedziť z bezpečnostných alebo prevádzkových dôvodov za predpokladu, že železničné podniky, predajcovia cestovných lístkov, prevádzkovatelia zjazdov a prípadne manažéri staníc informujú cestujúcich o podmienkach takéhoto zamietnutia alebo obmedzenia v súlade s nariadením (EÚ) č. 454/2011. ~~⇐~~

Článok ~~6~~ 7

Vylúčenie zrieknutia sa povinností a stanovenie obmedzení

1. Povinnosti voči cestujúcim podľa tohto nariadenia sa nemôžu obmedzovať ani sa ich nemožno zrieknuť prostredníctvom odchylných alebo obmedzujúcich ustanovení v prepravnej zmluve.
2. Železničné podniky môžu ponúknuť zmluvné podmienky, ktoré sú pre cestujúceho výhodnejšie ako podmienky ustanovené v tomto nariadení.

Článok ~~7~~ 8

Povinnosť poskytnúť informácie o zrušení ~~medzinárodných~~ spojov

Železničné podniky alebo prípadne príslušné orgány zodpovedné za zmluvy o službe vo verejnom záujme vhodnými prostriedkami ~~⇒~~ vrátane foriem prístupných pre osoby so zdravotným postihnutím v súlade s požiadavkami na prístupnosť stanovenými v smernici XXX¹⁹ ~~⇐~~ zverejnia informácie o ~~⇒~~ dočasnom či trvalom ~~⇐~~ zrušení spojov ešte pred tým, ako toto zrušenie vykonajú.

Článok ~~8~~ 9

Cestovné informácie

1. ~~Bez toho, aby bol dotknutý článok 10,~~ ~~ž~~Železničný podnik a predajca ~~prepravných dokladov~~ ~~☒~~ cestovných lístkov ~~☒~~, ktorý ponúka prepravné zmluvy v mene jedného alebo viacerých železničných podnikov, poskytnú na požiadanie cestujúcemu o ceste, ~~pre na~~ ktorú dotknutý železničný podnik ponúkol prepravnú zmluvu, aspoň informácie uvedené v prílohe II časti I. Predajca ~~prepravných dokladov~~ ~~☒~~ cestovných lístkov ~~☒~~, ktorý ponúka prepravné zmluvy vo vlastnom mene, a prevádzkovatelia zjazdov poskytujú tieto informácie, ak sú dostupné.

¹⁹ Smernica XXX o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov, pokiaľ ide o požiadavky na prístupnosť výrobkov a služieb (Európsky akt o prístupnosti) (Ú. v. EÚ L X, X.X.XXXX, s. X).

2. Železničné podniky \Rightarrow a tam, kde je to možné, predajcovia cestovných lístkov \Leftarrow poskytnú cestujúcemu počas ~~medzinárodnej~~ cesty \Rightarrow , a to aj na prípojových staniách, \Leftarrow aspoň informácie uvedené v prílohe II časti II.
3. Informácie uvedené v odseku 1 a 2 sa poskytnú v najprímernejšej podobe \Rightarrow vrátane využitia aktuálnych komunikačných technológií \Leftarrow . Mimoriadna pozornosť sa ~~v tejto súvislosti~~ venuje ~~potrebám ľudí s poškodením sluchu a/alebo zraku~~ \Rightarrow zaisteniu, aby tieto informácie boli prístupné osobám so zdravotným postihnutím, v súlade s požiadavkami na prístupnosť stanovenými v smernici XXX a v nariadení 454/2011 \Leftarrow .

\Downarrow nový

4. Manažéri staníc a manažéri infraštruktúry nediskriminačne sprístupnia železničným podnikom a predajcom cestovných lístkov údaje v reálnom čase o vlakoch vrátane tých, ktoré prevádzkujú iné železničné podniky.

\Downarrow 1371/2007/ES (prispôsobené)
 \Rightarrow nový

Článok ~~9~~ 10

Dostupnosť prepravných dokladov, priamych cestovných lístkov a rezervácií

1. Železničné podniky a predajcovia ~~prepravných dokladov~~ \boxtimes cestovných lístkov \Leftarrow ponúkajú prepravné doklady \boxtimes a v prípade dostupnosti \Leftarrow priame cestovné lístky a rezervácie, ~~ak sú dostupné~~. \Rightarrow Vynaložia maximálne možné úsilie, aby ponúkli priame cestovné lístky, a to aj na cezhraničné cesty a cesty zahŕňajúce viac než jeden železničný podnik. \Leftarrow
2. Bez toho, aby ~~bol dotknutý odsek~~ boli dotknuté odseky 3 a 4, predávajú železničné podniky \Rightarrow a predajcovia cestovných lístkov \Leftarrow prepravné doklady cestujúcim aspoň na jednom z týchto predajných miest:
- predajňa prepravných dokladov alebo predajný automat;
 - telefón, internet alebo iné široko dostupné informačné technológie;
 - vo vlaku.

~~3. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 4 a 5, predáva~~ \Rightarrow Členské štáty môžu vyžadovať, aby \Leftarrow železničný podnik \boxtimes poskytoval \Leftarrow prepravné doklady ~~cestujúcim~~ \boxtimes na služby poskytované \Leftarrow v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme ~~aspoň~~ na \Rightarrow viac než \Leftarrow jednom ~~z týchto predajných miest~~.

~~a) predajňa prepravných dokladov alebo predajný automat;~~

~~b) vo vlaku.~~

43. Železničné podniky ponúkajú možnosť zakúpiť si prepravné doklady ~~pre~~ na daný spoj vo vlaku, pokiaľ to nie je obmedzené alebo vylúčené z dôvodov bezpečnosti alebo politiky boja proti podvodom, povinnej rezervácie miest alebo z primeraných obchodných dôvodov.
54. V prípade, že na železničnej stanici odchodu vlakov sa nenachádza žiadna predajňa prepravných dokladov ani predajný automat, cestujúci na železničnej stanici sú informovaní o:
- možnosti kúpy prepravného dokladu prostredníctvom telefónu, internetu alebo vo vlaku a o tom, ako treba pri kúpe postupovať;
 - najbližšej železničnej stanici alebo najbližšom mieste s predajňou prepravných dokladov a/alebo predajnými automatmi.

↓ nový

5. Ak sa na železničnej stanici odchodu vlakov nenachádza predajňa prepravných dokladov ani predajný automat, osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou sa umožní zakúpenie prepravných dokladov vo vlaku bez príplatku.
6. Ak cestujúci dostane osobitné lístky na jednu cestu s viacerými nadväzujúcimi železničnými spojmi jedného alebo viacerých železničných podnikov, jeho právo na informácie, pomoc, starostlivosť a náhradu musia byť rovnaké, ako pri priamom cestovnom lístku, a musia sa vzťahovať na celú cestu od stanice odchodu až po cieľovú stanicu, pokiaľ cestujúci nie je písomne výslovne informovaný o opaku. V takejto informácii sa musí najmä uviesť, že v prípade zmeškania prípoja cestujúci nemá nárok na pomoc alebo náhradu v závislosti od celkovej dĺžky cesty. Bremeno preukázania, že táto informácia bola poskytnutá, spočíva na železničnom podniku, jeho zástupcovi, prevádzkovateľovi zázajdu alebo predajcovi cestovných lístkov.

↓ 1371/2007/ES

~~Článok 10~~

~~Cestovné informačné a rezervačné systémy~~

~~1. Na poskytovanie informácií a vydávanie prepravných dokladov, ktoré sú uvedené v tomto nariadení, používajú železničné podniky a predajcovia prepravných dokladov systém CIRSRT, ktorý sa zriadi postupmi uvedenými v tomto článku.~~

~~2. Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú technické podmienky pre interoperabilitu (TSI), ktoré sú uvedené v smernici 2001/16/ES.~~

~~3. Na základe návrhu predloženého Európskou železničnou agentúrou (ERA) prijme Komisia do 3. decembra 2010 TSI telematických aplikácií pre osobnú prepravu. TSI umožnia~~

~~poskytovanie informácií, ktoré sú uvedené v prílohe II, a vydávanie prepravných dokladov tak, ako to ustanovuje toto nariadenie.~~

~~4. Železničné podniky zriadia systém CIRSRT podľa požiadaviek uvedených v TSI v súlade s plánom uskutočňovania uvedeným v TSI.~~

~~5. Pokiaľ smernica 95/46/ES neustanovuje inak, železničný podnik ani predajca prepravných dokladov nesprístupní osobné informácie o rezerváciách iným železničným podnikom a/alebo predajcom prepravných dokladov.~~

KAPITOLA III

ZODPOVEDNOSŤ ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOV VOČI CESTUJÚCIM A ZA ICH BATOŽINU

Článok 11

Zodpovednosť voči cestujúcim a za batožinu

Pokiaľ táto kapitola neustanovuje inak a bez toho, aby boli dotknuté uplatniteľné vnútroštátne právne predpisy poskytujúce cestujúcim ďalšiu náhradu škody, zodpovednosť železničných podnikov voči cestujúcim a za ich batožinu sa supravuje prílohou I hlavou IV kapitolami I, III a IV, hlavou VI a hlavou VII.

↓ 1371/2007/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok 12

Poistenie ☒ a krytie zodpovednosti v prípade úmrtia alebo zranenia cestujúceho ☒

~~1. Povinnosťou ustanovenou v článku 9 smernice 95/18/ES, pokiaľ sa vzťahuje na zodpovednosť voči cestujúcim, sa rozumie požiadavka, aby bol železničný podnik ☒ musí byť ☒ primerane poistený ⇒ v súlade s článkom 22 smernice 2012/34/EÚ a na základe vyhodnotenia svojich rizík ⇐ alebo prijať rovnocenné opatrenia na pokrytie svojej zodpovednosti podľa tohto nariadenia.~~

~~2. Komisia do 3. decembra 2010 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o ustanovení minimálnej výšky poisteného krytia železničných podnikov. V prípade potreby sa k správe priložia vhodné návrhy alebo odporúčania v tejto veci.~~

Článok 13

Zálohové platby

1. V prípade usmrtenia alebo zranenia cestujúceho zaplatí železničný podnik uvedený v prílohe I článku 26 ods. 5 bezodkladne a najneskôr do pätnástich dní po určení totožnosti fyzickej osoby, ktorá má nárok na náhradu škody, zálohové platby vo výške, ktorá je potrebná na uspokojenie bezprostredných finančných potrieb a úmerná spôsobenej ~~škode~~ ujme .
2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, je výška zálohovej platby v prípade usmrtenia najmenej 21 000 EUR na jedného cestujúceho.
3. Zálohová platba nepredstavuje uznanie zodpovednosti a môže sa odčítať od akejkoľvek sumy zaplatenej neskôr na základe tohto nariadenia, je však nenávratná s výnimkou prípadov, keď bola ~~škoda~~ ujma spôsobená nedbanlivosťou alebo zavinením predmetného cestujúceho, alebo prípadov, keď osoba, ktorá dostala zálohovú platbu, nemala nárok na náhradu ~~škody~~ ujmy .

Článok 14

Popieranie zodpovednosti

Aj v prípade, ak železničný podnik popiera svoju zodpovednosť za zranenie cestujúceho, vynakladá primerané úsilie poskytnúť pomoc cestujúcemu, ktorý sa domáha náhrady škody od tretích strán.

KAPITOLA IV

MEŠKANIE SPOJA, ZMEŠKANIE PRÍPOJA A ODRIEKNUTIE SPOJA

Článok 15

Zodpovednosť za meškание spoja, zmeškание prípoja a odrieknutie spoja

Pokiaľ táto kapitola neustanovuje inak, zodpovednosť železničných podnikov vo vzťahu k meškaniu spoja, zmeškaniu prípoja a odrieknutiu spoja sa upravuje prílohou I hlavou IV kapitolou II.

Článok 16

Náhrada cestovného a presmerovanie

1. Ak sa ⇒ buď pri odchode alebo v prípade zmeškaného prípoja počas cesty s priamym cestovným lístkom ⇐ odôvodnene očakáva, že meškanie príchodu do cieľovej stanice podľa prepravnej zmluvy bude viac ako 60 minút, má cestujúci bezodkladne možnosť výberu ~~medzi~~ ☒ jednej z týchto alternatív ☒:

- a) náhrada ~~ou~~ plnej ceny prepravného dokladu v súlade s podmienkami, za ktorých bol zaplatený, za časť alebo časti jeho cesty, ktoré ~~ú~~ neboli uskutočnené, alebo za časť alebo časti cesty, ktoré už boli uskutočnené, ak cesta už nespĺňa účel vo vzťahu k pôvodnému plánu cesty cestujúceho, a spolu s prípadnou spätočnou prepravou do východiskovej stanice pri najbližšej príležitosti. Vyplatenie náhrady sa uskutoční za tých istých podmienok ako v prípade náhrady ~~škody~~ uvedenej v článku 17; ~~alebo~~
- b) pokračovanie ~~ím~~ alebo presmerovanie ~~ím~~ do cieľovej stanice pri najbližšej príležitosti za porovnateľných prepravných podmienok; ~~alebo~~
- c) pokračovanie ~~ím~~ alebo presmerovanie ~~ím~~ do cieľovej stanice za porovnateľných prepravných podmienok neskôr podľa prania cestujúceho.

2. Na účely odseku 1 písm. b) môže porovnateľné presmerovanie uskutočniť ktorýkoľvek železničný podnik a môže zahŕňať dopravu vo vyššej triede aj v iných druhoch dopravy bez toho, aby cestujúcemu vznikli dodatočné náklady. Železničné podniky vynaložia primerané úsilie, aby neboli potrebné dodatočné prípoje. Celkový čas cesty pri použití iných druhov dopravy na časť cesty, ktorá nebola ukončená podľa plánu, musí byť porovnateľný s plánovaným časom pôvodnej cesty. Cestujúci nesmú byť prepravení dopravnými prostriedkami nižšej triedy, pokiaľ nejde o jedinou dostupnú možnosť presmerovania.

3. Poskytovatelia presmerovacieho dopravného spoja musia venovať osobitnú pozornosť poskytovaniu porovnateľnej prístupnosti alternatívneho spoja pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

Článok 17

Náhrada ceny prepravného dokladu

1. Cestujúci môže bez straty práva na prepravu žiadať od železničného podniku náhradu za meškanie, ak je vystavený meškaniu medzi východiskovým a cieľovým miestom uvedeným v ~~prepravnom doklade~~ ⇒ prepravnej zmluve ⇐, za ktoré mu cena prepravného dokladu nebola preplatená v súlade s článkom 16. Minimálna náhrada za meškanie je:
 - a) 25 % ceny prepravného dokladu v prípade meškania od 60 do 119 minút;
 - b) 50 % ceny prepravného dokladu v prípade meškania 120 minút alebo viac.
2. Odsek 1 sa vzťahuje aj na ~~cestujúcich~~, ktorí sú držiteľmi predplateného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka. Ak ~~ktorí~~ sa počas obdobia jeho platnosti dokladu ⇒ predplateného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka ⇐ viackrát stretli s meškaním alebo odrieknutím spoja, môžu žiadať o primeranú náhradu v súlade s opatreniami ~~železnice~~ železničného podniku o náhradách. Tieto opatrenia ustanovujú kritériá na určenie meškania a na výpočet náhrady. ⇒ Ak počas platnosti predplateného alebo časového cestovného lístka dôjde opakovane k meškaniu v trvaní menej ako 60 minút, meškania sa sčítavajú a cestujúcim sa vypláti náhrada v súlade s opatreniami daného železničného podniku o náhradách. ⇐
3. Náhrada za meškanie sa vypočíta v pomere k celkovej cene, ktorú cestujúci skutočne zaplatil za oneskorený spoj. Ak je predmetom prepravnej zmluvy spätočná cesta, náhrada ~~škody~~ za meškanie na prvej ceste alebo spätočnej ceste sa vypočíta vo vzťahu k polovičnej cene zaplatenej za prepravný doklad. Rovnakým spôsobom sa v pomere k celkovej cene vypočíta cena za zmeškaný spoj podľa akejkoľvek inej formy prepravnej zmluvy, ktorá umožňuje cestovanie niekoľkými nadväzujúcimi po sebe nasledujúcich spojmi.
4. Pri výpočte dĺžky meškania sa neberie do úvahy meškanie, v prípade ktorého môže železničný podnik preukázať, že nastalo mimo územia Únie ~~na ktoré sa vzťahuje Zmluva o založení Európskeho spoločenstva~~.
5. Náhrada ceny prepravného dokladu sa vypláca do jedného mesiaca po podaní žiadosti o náhradu. Náhrada môže byť vyplatená vo forme poukážok a/alebo iných ~~služieb~~ spojov , ak sú zmluvné podmienky (najmä vzhľadom na obdobie platnosti a cieľovú stanicu) flexibilné. Náhrada sa vypláti v hotovosti na požiadanie cestujúceho.
6. Náhrada ceny prepravného dokladu sa neznižuje o náklady finančnej transakcie, ako sú poplatky, náklady na telefonické spojenie alebo poštové známky. Železničné podniky môžu zaviesť minimálnu sumu, pod ~~úroveň~~ úrovňou ktorej sa náhrady

nebudú vyplácať. Táto minimálna suma nepresiahne 4 EUR na cestovný lístok .

47. Cestujúci nemá nárok na náhradu, ak bol informovaný o meškaní pred tým, ako si kúpil prepravný doklad, alebo ak je meškanie z dôvodu pokračovania iným spojom alebo presmerovania kratšie ako 60 minút.

↓ nový

8. Železničný podnik nie je povinný platiť náhradu, ak môže preukázať, že meškanie spôsobili mimoriadne nepriaznivé poveternostné podmienky alebo veľké prírodné katastrofy, ktoré ohrozovali bezpečnú prevádzku daného spoja a ktoré nebolo možné predvídať či predísť im, ani keby sa boli prijali všetky primerané opatrenia.

↓ 1371/2007/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok 18

Pomoc

1. V prípade meškania pri príchode alebo odchode informuje železničný podnik , predajca cestovných lístkov alebo manažér stanice cestujúcich o situácii a predpokladanom čase odchodu a predpokladanom čase príchodu hneď, ako sú tieto informácie k dispozícii.
2. V prípade meškania uvedeného v odseku 1, ktoré je dlhšie ako 60 minút, sa cestujúcim bezplatne ponúkne:
 - a) jedlo a občerstvenie primerane k času čakania, ak je dostupné vo vlaku alebo na stanici, alebo ~~ich~~ ho je možné primerane poskytnúť , pričom sa zohľadnia kritériá ako vzdialenosť od dodávateľa, čas potrebný na donášku a náklady .
 - b) hotel alebo iné ubytovanie a doprava ~~am~~ medzi železničnou stanicou a miestom ubytovania v prípade, že je nevyhnutný pobyt v dĺžke jednej alebo niekoľkých nocí alebo je nevyhnutný ďalší pobyt, ak je to prakticky možné;
 - c) ak je vlak zablokovaný na trati, preprava ~~am~~ z vlaku do železničnej stanice, do náhradnej východiskovej stanice alebo cieľovej stanice spoja, ak je to prakticky možné.
3. Ak železničný spoj nemôže ďalej pokračovať v ceste, zabezpečia železničné podniky pre cestujúcich čo najskôr náhradný dopravný spoj.
4. Železničné podniky na žiadosť cestujúceho potvrdia na prepravnom doklade alebo akokoľvek inak , že železničný spoj mal meškanie, spôsobil ktoré ~~viac k~~ zmeškaniu ~~am~~ prípoja, prípadne, že bol spoj odrieknutý.

5. Pri uplatňovaní odsekov 1, 2, ~~3~~ ⇒ a 4 ⇐ venuje prevádzkujúci železničný podnik mimoriadnu pozornosť potrebám ~~zdravotne postihnutých~~ osôb ~~so zdravotným postihnutím~~ ~~alebo osôb so zníženou pohyblivosťou a osobám~~ osôb, ktoré ich sprevádzajú.

↓ nový

6. Okrem povinností železničných podnikov podľa článku 13a ods. 3 smernice 2012/34/EÚ manažér železničnej stanice, ktorá denne odbaví na základe ročného priemeru aspoň 10 000 cestujúcich, musí zabezpečiť riadny pohotovostný plán na koordináciu chodu stanice, činností železničných podnikov a manažéra infraštruktúry s cieľom pripraviť sa na možnosť výrazného narušenia a dlhých meškaní, pre ktoré by na stanici zostal uviaznutý veľký počet cestujúcich. V tomto pláne sa musí zabezpečiť, aby sa uviaznutým cestujúcim poskytla primeraná pomoc a informácie vrátane prístupných formátov v súlade s požiadavkami na prístupnosť stanovenými v smernici XXX. Manažér stanice uvedený plán a všetky jeho zmeny na požiadanie sprístupní vnútroštátnemu orgánu presadzovania alebo akémukoľvek inému orgánu, ktorý určí členský štát. Manažéri železničných staníc, ktoré denne odbavia na základe ročného priemeru menej ako 10 000 cestujúcich, vynaložia primerané úsilie, aby v takýchto situáciách koordinovali činnosti používateľov stanice a aby uviaznutým cestujúcim poskytli pomoc a informácie.

Článok 19

Právo na nápravu

Ak železničný podnik vyplatí náhradu alebo si splní iné povinnosti podľa tohto nariadenia, žiadne ustanovenie tohto nariadenia ani vnútroštátnych právnych predpisov nemožno vykladať tak, aby obmedzovalo jeho právo na kompenzáciu nákladov od akejkoľvek osoby vrátane tretích strán v súlade s platným právom. Konkrétne toto nariadenie nijako neobmedzuje právo daného železničného podniku na odškodnenie od tretej strany, s ktorou má zmluvu a ktorá prispela k udalosti vedúcej k potrebe náhrady či iným povinnostiam. Žiadne ustanovenie tohto nariadenia nemožno vykladať tak, aby obmedzovalo právo tretej strany inej než cestujúceho, s ktorou má železničný podnik zmluvu, žiadať odškodnenie či náhradu od železničného podniku v súlade s príslušnou platnou legislatívou.

KAPITOLA V

~~ZDRAVOTNE POSTIHNUTÉ OSOBY~~ ☒ SO ZDRAVOTNÝM POSTIHNUTÍM ☒ A OSOBY SO ZNÍŽENOU POHYBLIVOSŤOU

Článok ~~1920~~

Právo na prepravu

1. Železničné podniky a manažéri staníc za aktívnej účasti organizácií zastupujúcich ~~zdravotne postihnuté~~ osoby ☒ so zdravotným postihnutím ☒ a osoby so zníženou pohyblivosťou ustanovia alebo zavedú pravidlá prístupu na nediskriminačnom základe uplatniteľné vo vzťahu k preprave ~~zdravotne postihnutých~~ osôb ☒ so zdravotným postihnutím ☒ a osôb so zníženou pohyblivosťou ⇒ vrátane osôb, ktoré ich sprevádzajú ⇐. ⇒ Tieto pravidlá musia cestujúcemu umožniť sprievod asistenčného psa v súlade so všetkými relevantnými vnútroštátnymi pravidlami. ⇐
2. Rezervácie a prepravné doklady sa ~~zdravotne postihnutým~~ osobám ☒ so zdravotným postihnutím ☒ a osobám so zníženou pohyblivosťou poskytujú bez dodatočného poplatku. Železničný podnik, predajca ~~prepravných dokladov~~ ☒ cestovných lístkov ☒ alebo prevádzkovateľ zázajdu nesmú ~~z dôvodu zníženej pohyblivosti~~ odmietnuť vykonať rezerváciu alebo vydať prepravný doklad ~~zdravotne postihnutej~~ osobe ☒ so zdravotným postihnutím ☒ alebo osobe so zníženou pohyblivosťou, ani vyžadovať, aby bola takáto osoba sprevádzaná inou osobou, okrem prípadov, ak je to nevyhnutné na dodržanie pravidiel prístupu uvedených v odseku 1.

Článok ~~2021~~

Informácie pre ~~zdravotne postihnuté~~ osoby ☒ so zdravotným postihnutím ☒ a osoby so zníženou pohyblivosťou

1. Železničný podnik, ⇒ manažér stanice, ⇐ predajca ~~prepravných dokladov~~ ☒ cestovných lístkov ☒ alebo prevádzkovateľ zázajdu poskytnú na požiadanie ~~zdravotne postihnutým~~ osobám ☒ so zdravotným postihnutím ☒ a osobám so zníženou pohyblivosťou informácie ⇒ [a to aj v prístupných formátoch v súlade s požiadavkami na prístupnosť stanovenými v nariadení (EÚ) č. 454/2011 a v smernici XXX] ⇐ o prístupnosti ⇒ danej stanice a príslušných zariadení, ⇐ služieb železničnej prepravy a o podmienkach prístupu k vozňu v súlade s pravidlami prístupu v zmysle článku ~~20~~ ~~19~~ ods. 1 a informujú ~~zdravotne postihnuté~~ osoby ☒ so

zdravotným postihnutím ☒ a osoby so zníženou pohyblivosťou o zariadeniach vo vlaku.

2. Ak železničný podnik, predajca ☒ cestovných lístkov ☒ ~~prepravných dokladov~~ alebo prevádzkovateľ zázajdu uplatnia odchýlku podľa článku 20 ~~19~~ ods. 2, na požiadanie písomne informujú dotknutú ~~zdravotne postihnutú~~ osobu ☒ so zdravotným postihnutím ☒ alebo osobu so zníženou pohyblivosťou o dôvodoch na takýto postup do piatich pracovných dní od odmietnutia rezervácie alebo vydania prepravného dokladu, alebo uloženia podmienky o sprievode. ⇒ Daný železničný podnik, predajca cestovných lístkov alebo prevádzkovateľ zázajdu vyvinie primerané úsilie, aby dotknutej osobe navrhol alternatívnu možnosť prepravy, pričom zohľadní jej potreby z hľadiska prístupnosti. ⇐

~~Článok 21~~

~~Prístup~~

~~1. Železničné podniky a manažéri staníc v súlade s TSI pre osoby so zníženou pohyblivosťou zabezpečia, aby stanice, nástupištia, vlakové súpravy a iné zariadenia boli dostupné zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou.~~

Článok 22

Pomoc na železničných staniach

1. Pri odchode ~~zdravotne postihnutej~~ osoby ☒ so zdravotným postihnutím ☒ alebo osoby so zníženou pohyblivosťou zo železničnej stanice s personálom, ~~prechodeprave~~ cez ňu alebo príchode na ňu zabezpečí manažér stanice ⇒ alebo príslušný železničný podnik, alebo obaja, ⇐ bezplatnú pomoc takým spôsobom, aby táto osoba mohla nastúpiť do odchádzajúceho spoja alebo vystúpiť z prichádzajúceho spoja, na ktorý si kúpila prepravný doklad, bez toho, aby boli dotknuté pravidlá prístupu uvedené v článku 20 ~~19~~ ods. 1.
2. V prípade neprítomnosti ~~pomočeného~~ personálu ~~vo vlaku alebo~~ na stanici železničné podniky a manažéri staníc vynakladajú ☒ všetko ☒ primerané úsilie s cieľom umožniť ~~zdravotne postihnutým~~ osobám ☒ so zdravotným postihnutím ☒ alebo osobám so zníženou pohyblivosťou prístup k železničnej preprave.

~~2. Členské štáty môžu ustanoviť odchýlku od odseku 1 v prípade osôb, ktoré cestujú spojmi, ktoré sú predmetom zmluvy o službe vo verejnom záujme uzatvorenej v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva, pod podmienkou, že príslušný orgán zabezpečil alternatívne prostriedky alebo prijal alternatívne opatrenia, ktoré zaručujú rovnocennú alebo vyššiu úroveň prístupnosti dopravných služieb.~~

3. V staniach bez personálu železničné podniky a manažéri staníc zabezpečia, aby boli ľahko dostupné informácie ⇒ (a to aj v prístupných formátoch v súlade s požiadavkami na prístupnosť stanovenými v smernici XXX) ⇐ zobrazené v súlade s pravidlami o prístupnosti uvedenými v článku 20 ~~19~~ ods. 1 o najbližších staniach s personálom a priamo dostupnej pomoci pre ~~zdravotne postihnuté~~ osoby ☒ so zdravotným postihnutím ☒ a osoby so zníženou pohyblivosťou.

↓ nový

4. Pomoc musí byť v staniciach k dispozícii po celý čas prevádzky služieb železničnej dopravy.
-

↓ 1371/2007/ES (prispôsobené)

Článok 23

Pomoc vo vlaku

1. Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá prístupu uvedené v článku ~~20~~ 19 ods. 1, železničné podniky bezplatne poskytnú pomoc ~~zdravotne postihnutým~~ osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou vo vlaku a počas nastupovania a vystupovania z vlaku.
2. V prípade neprítomnosti sprievodného personálu vo vlaku železničné podniky vynakladajú primerané úsilie s cieľom umožniť osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou prístup k železničnej preprave.
3. Pomoc vo vlaku na účely tohto článku je ~~pomoc poskytovaná~~ všetka primeraná snaha pomôcť ~~zdravotne postihnutej~~ osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou s cieľom umožniť jej prístup k rovnakým službám vo vlaku, ako majú ostatní cestujúci, v prípade, že rozsah jej zdravotného postihnutia alebo zníženej pohyblivosti jej nedovoľuje samostatný a bezpečný prístup k týmto službám.
-

↓ nový

4. Pomoc musí byť vo vlaku k dispozícii po celý čas prevádzky služieb železničnej dopravy.
-

↓ 1371/2007/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok 24

Podmienky , za ktorých sa pomoc poskytuje ~~poskytnutia pomoci~~

Železničné podniky, manažéri staníc, predajcovia ~~prepravných dokladov~~ cestovných lístkov a prevádzkovatelia zjazdov spolupracujú pri poskytovaní pomoci ~~zdravotne postihnutým~~ osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou ustanovenej v článkoch 20 ~~22~~ a 21 ~~23~~ v súlade s týmito ~~písmenami~~ podmienkami .

- a) pomoc sa poskytuje pod podmienkou, že sa železničnému podniku, manažérovi stanice, predajcovi ~~prepravných dokladov~~ cestovných lístkov alebo prevádzkovateľovi zázjazu, u ktorého bol zakúpený prepravný doklad, potreba takejto pomoci oznámi najmenej 48 hodín pred tým, ako je pomoc osobe ~~so zníženou pohyblivosťou~~ potrebná. Ak prepravný doklad alebo časový cestovný lístok umožňuje uskutočniť viaceré cesty, postačí jedno oznámenie pod podmienkou, že sa poskytnú primerané informácie o časovom harmonograme následných spojov. ⇒ Tieto oznámenia sa postúpia všetkým ostatným železničným podnikom a manažérom staníc, ktorých sa cesta danej osoby týka; ⇐
- b) železničné podniky, manažéri staníc, predajcovia ~~prepravných dokladov~~ cestovných lístkov a prevádzkovatelia zázjazu prijímú všetky opatrenia potrebné na prijímanie týchto oznámení;
- c) ak sa oznámenie v súlade s písmenom a) neurobilo, vynaložia železničné podniky a manažéri staníc všetko primerané úsilie na poskytnutie pomoci ~~zdravotne postihnutej~~ osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou, ~~ktorá jej umožní~~ tak, aby mohla cestovať;
- d) ~~P~~bez toho, aby boli dotknuté právomoci iných subjektov k priestorom nachádzajúcim sa mimo železničnej stanice, manažér stanice alebo iná oprávnená osoba určí na železničnej stanici a mimo nej miesta, na ktorých môžu ~~zdravotne postihnuté~~ osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou oznámiť svoj príchod na železničnú stanicu a v prípade potreby požiadať o pomoc;
- e) ~~P~~pomoc sa poskytuje pod podmienkou, že sa ~~zdravotne postihnutá~~ osoba so zdravotným postihnutím alebo osoba so zníženou pohyblivosťou dostaví na určené miesto v čase, ktorý vopred stanovil železničný podnik alebo manažér stanice, ktorí takúto pomoc poskytujú. Určený čas nesmie presahovať 60 minút pred uverejneným časom odchodu alebo požadovaným časom zaregistrovania všetkých cestujúcich. Ak nebol stanovený čas, do ktorého sa má ~~zdravotne postihnutá~~ osoba so zdravotným postihnutím alebo osoba so zníženou pohyblivosťou dostaviť, táto osoba sa dostaví na určené miesto najneskôr 30 minút pred uverejneným časom odchodu alebo požadovaným časom zaregistrovania všetkých cestujúcich.

Článok 25

Náhrada mobilného vybavenia, ~~alebo~~ iného osobitného vybavenia alebo asistenčných zariadení

1. Ak ~~je~~ železničný podniky a manažéri staníc spôsobia zodpovedný za úplnú ~~alebo čiastočnú~~ stratu, alebo poškodenie invalidných vozíkov, iného mobilného vybavenia alebo ~~iného osobitného vybavenia~~ asistenčných zariadení ⇒ či asistenčných psov ⇐ používaných ~~alebo~~ ~~zdravotne postihnutými~~ osobami so zdravotným postihnutím a ~~alebo~~ osobami so zníženou pohyblivosťou, ~~neuplatňuje sa žiadny finančný limit~~ ⇒ sú za takúto stratu alebo poškodenie zodpovední a sú povinní ich nahradiť ⇐.

2. Výška náhrady uvedenej v odseku 1 sa rovná nákladom na výmenu alebo opravu vybavenia alebo zariadení, ktoré sa stratili alebo poškodili.
3. Železničné podniky a manažéri staníc podľa potreby vynaložia primerané úsilie, aby urýchlene poskytli dočasnú náhradu za konkrétne vybavenie alebo asistenčné zariadenia, ktorej technické a funkčné vlastnosti sú podľa možnosti rovnocenné s vybavením alebo zariadeniami, ktoré sa stratili alebo poškodili. Dotknutej osobe so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou sa povolí ponechanie dočasného náhradného vybavenia alebo zariadenia, kým sa nevyplatí náhrada uvedená v odsekoch 1 a 2.

Článok 26

Školenie personálu

Železničné podniky a manažéri staníc:

- a) zabezpečia, aby všetok personál vrátane zamestnancov akejkoľvek inej vykonávajúcej strany, ktorý poskytuje priamu pomoc osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou, vedel, ako uspokojiť potreby osôb so zdravotným postihnutím alebo osôb so zníženou pohyblivosťou vrátane osôb s mentálnym či duševným postihnutím;
- b) poskytujú všetkému personálu, ktorý pracuje na stanici a prichádza do priameho styku s cestujúcou verejnosťou, školenia na zvyšovanie povedomia o potrebách osôb so zdravotným postihnutím;
- c) zabezpečia, aby všetci noví zamestnanci pri prijatí do zamestnania absolvovali školenie o zdravotných postihnutiach a aby personál pravidelne absolvoval opakovacie školenia;
- d) na požiadanie akceptujú, aby sa na týchto školeniach zúčastnili zamestnanci so zdravotným postihnutím, cestujúci so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou a/alebo organizácie, ktoré ich zastupujú.

KAPITOLA VI

BEZPEČNOSŤ, SŤAŽNOSTI A KVALITA SLUŽIEB

Článok ~~26~~27

Osobná bezpečnosť cestujúcich

Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a manažéri staníc po dohode s orgánmi verejnej moci prijímajú primerané opatrenia v rámci svojich právomocí a prispôbujú ich bezpečnostnej úrovni stanovenej orgánmi verejnej moci, aby zabezpečili osobnú bezpečnosť cestujúcich na železničných staniaciach a vo vlakoch a riadili riziká. Spolupracujú a vymieňajú si informácie o osvedčených postupoch pri predchádzaní činom, ktoré by mohli narušiť úroveň bezpečnosti.

↓ 1371/2007/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok ~~27~~28

Sťažnosti

1. Každý ~~železničný~~ podnik ~~⇒~~, predajca cestovných lístkov, manažér stanice a manažér infraštruktúry pri staniaciach, ktoré denne odbavia na základe ročného priemeru viac ako 10 000 cestujúcich, ~~zavedie~~ ~~⇒~~ vo svojej príslušnej oblasti zodpovednosti ~~mechanizmus riešenia sťažností~~, ktoré sa týkajú práv a povinností podľa tohto nariadenia. ~~Železničný podnik o~~ Oboznámi cestujúcich so svojimi kontaktnými údajmi a pracovným(-ými) jazykom(-mi).
2. Cestujúci môžu podať každému zainteresovanému železničnému podniku ~~⇒~~, predajcovi cestovných lístkov, manažérovi železničnej stanice alebo infraštruktúry ~~⇒~~ sťažnosť. ~~⇒~~ Sťažnosť sa musí predložiť do šiestich mesiacov od incidentu, ktorého sa týka. ~~⇒~~ Do jedného mesiaca ~~⇒~~ od prijatia sťažnosti ~~⇒~~ adresát ~~sťažnosti~~ buď odpovie, vysvetľujúc dôvody, alebo v odôvodnených prípadoch informuje cestujúceho, do akého dátumu môže odpoveď očakávať, najneskôr však tri mesiace od dátumu ~~⇒~~ prijatia ~~⇒~~ sťažnosti. ~~⇒~~ Železničné podniky, predajcovia cestovných lístkov, manažéri staníc a manažéri infraštruktúry uchovávajú údaje o incidentoch potrebné na vyhodnotenie sťažnosti po obdobie dvoch rokov a na požiadanie ich sprístupnia vnútroštátnym orgánom presadzovania. ~~⇒~~

↓ nový

3. Podrobné informácie o postupoch riešenia sťažností sa sprístupnia osobám so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou.

↓ 1371/2007/ES (prispôsobené)
⇒ nový

34. Železničný podnik uverejní vo výročnej správe uvedenej v článku ~~29~~ 28 počet a typy prijatých sťažností, spracovaných sťažností, dĺžku ich vybavovania a prípadné prijaté nápravné opatrenia.

Článok ~~28~~ 29

Normy kvality služieb

1. Železničné podniky a manažéri staníc vymedzia vytvoria normy kvality služieb a zavedú systém riadenia kvality, aby udržali kvalitu služieb. Normy kvality služieb sa vzťahujú aspoň na položky uvedené v prílohe III.
2. Železničné podniky a manažéri staníc sledujú svoju vlastnú činnosť z hľadiska noriem kvality služieb. ~~Železničné podniky~~ každý rok spolu so svojou výročnou správou uverejnia správu o činnosti z hľadiska kvality služieb. Železničné podniky uverejnia tieto správy o činnosti z hľadiska kvality ~~sa uverejnia~~ na ~~internetovej webovej stránke železničných podnikov~~ svojich webových stránkach . Okrem toho sa uverejnia na ~~internetovej~~ webových stránkach Železničnej agentúry Európskej únie ~~ERA~~.

KAPITOLA VII

INFORMOVANIE A PRESADZOVANIE

Článok ~~29~~ 30

Informovanie cestujúcich o ich právach

1. Železničné podniky, manažéri staníc , predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zájazdov informujú cestujúcich pri predaji lístkov na cestovanie po železnici o ich právach a povinnostiach podľa tohto nariadenia. Aby ~~železničné podniky, manažéri staníc a prevádzkovatelia zájazdov~~ vyhovelí tejto informačnej požiadavke, môžu použiť zhrnutie ustanovení tohto nariadenia pripravené Komisiou vo všetkých úradných jazykoch ~~inštitúcií Európskej únie~~ Únie, ktoré sa im poskytne. Okrem toho uvedú na prepravnom doklade poučenie, buď v

tlačenej alebo elektronickej forme či akokoľvek inak, avšak vrátane formátov prístupných pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou v súlade s požiadavkami na prístupnosť stanovenými v smernici XXX. V poučení sa musí uvádzať, kde možno dané informácie získať v prípade odrieknutia spoja, zmeškaného prípoja alebo dlhého meškania. ⇐

2. Železničné podniky a manažéri staníc informujú cestujúcich na stanici a vo vlaku primeraným spôsobom ⇐, a to aj v prístupných formátoch v súlade s požiadavkami na prístupnosť stanovenými v smernici XXX, ⇐ o ⇐ ich právach a povinnostiach vyplývajúcich z tohto nariadenia, ako aj o ⇐ poskytnutí kontaktných údajoch ⇐ orgánu(-ov) určeného(-ých) členskými štátmi podľa článku ~~30~~ 31.

Článok ~~30~~ 31

⊗ Určenie vnútroštátnych orgánov ⊗ ~~Pre~~presadzovania

~~1.~~ Každý členský štát určí orgán alebo orgány zodpovedné za kontrolu presadzovania tohto nariadenia. Každý orgán ~~podľa potreby~~ prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie dodržiavania práv cestujúcich.

Každý orgán je nezávislý z hľadiska svojej organizácie, rozhodovania v oblasti financovania, právnej štruktúry a rozhodovania od akéhokoľvek manažéra infraštruktúry, spoplatňovacieho orgánu, pridelovacieho orgánu alebo železničného podniku.

Členské štáty poskytnú Komisii informácie o orgáne alebo orgánoch, ktoré určili v súlade s týmto ~~odsek~~ článkom, a o jeho alebo ich právomociach.

~~2. Sťažnosti na údajné porušenie tohto nariadenia môže každý cestujúci podať príslušnému orgánu určenému podľa odseku 1 alebo akémukoľvek príslušnému orgánu určenému členskými štátmi.~~

↓ nový

Článok 32

Úlohy v rámci presadzovania

1. Vnútroštátne orgány presadzovania dôsledne monitorujú súlad s týmto nariadením a prijímajú opatrenia potrebné na zaistenie dodržiavania práv cestujúcich. Na tento účel poskytnú železničné podniky, manažéri staníc a manažéri infraštruktúry daným orgánom na požiadanie relevantné dokumenty a informácie. Pri výkone svojich funkcií tieto orgány zohľadnia informácie, ktoré im predložil orgán určený v zmysle článku 33 na riešenie sťažností, pokiaľ ide o iný orgán. O presadzovacích opatreniach môžu rozhodnúť aj na základe individuálnych sťažností postúpených od takéhoto orgánu.
2. Vnútroštátne orgány presadzovania každoročne uverejňujú štatistiky o svojej činnosti vrátane uložených sankcií, a to najneskôr ku koncu apríla nasledujúceho kalendárneho roka.

3. Železničné podniky poskytnú svoje kontaktné údaje vnútroštátnemu orgánu/orgánom presadzovania v členských štátoch, kde pôsobia.

Článok 33

Riešenie sťažností vnútroštátnymi orgánmi presadzovania

1. Bez toho, aby boli dotknuté práva spotrebiteľov na alternatívnu nápravu v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2013/11/EÚ²⁰, po neúspešnej sťažnosti príslušnému železničnému podniku, predajcovi cestovných lístkov alebo manažérovi stanice či infraštruktúry podľa článku 28 sa cestujúci môže sťažovať orgánu presadzovania. Orgány presadzovania sťažovateľov informujú o ich práve sťažovať sa orgánom alternatívneho riešenia sporov a žiadať individuálnu nápravu.
2. Sťažnosti na údajné porušenie tohto nariadenia môže každý cestujúci podať vnútroštátnemu orgánu presadzovania alebo akémukoľvek inému orgánu určenému členským štátom na tento účel.
3. Tento orgán potvrdí prijatie sťažnosti do dvoch týždňov od jej prijatia. Postup riešenia sťažností smie trvať najviac tri mesiace. V zložitých prípadoch môže daný orgán podľa vlastného uváženia toto obdobie predĺžiť na šesť mesiacov. V takom prípade informuje cestujúceho o dôvodoch tohto predĺženia, ako aj o očakávanom čase potrebnom na uzavretie prípadu. Dlhšie ako šesť mesiacov smú trvať len prípady zahŕňajúce súdne konania. Ak je daný orgán zároveň orgánom alternatívneho riešenia sporov v zmysle smernice 2013/11/EÚ, prednosť majú časové lehoty stanovené v uvedenej smernici.

Postup riešenia sťažností musí byť prístupný osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou.
4. Sťažnosti cestujúcich na incidenty zahŕňajúce určitý železničný podnik rieši vnútroštátny orgán presadzovania toho členského štátu, ktorý danému podniku udelil licenciu.
5. Ak sa sťažnosť týka údajného porušenia pravidiel manažermi stanice alebo infraštruktúry, vnútroštátnym orgánom presadzovania je orgán toho členského štátu, na území ktorého k incidentu došlo.
6. V rámci spolupráce podľa článku 34 sa môžu vnútroštátne orgány presadzovania odchýliť od odsekov 4 a 5, ak je to najmä vzhľadom na jazyk alebo miesto pobytu odôvodnene v záujme cestujúceho.

²⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/11/EÚ z 21. mája 2013 o alternatívnom riešení spotrebiteľských sporov, ktorou sa mení nariadenie (ES) č. 2006/2004 a smernica 2009/22/ES (Ú. v. EÚ L 165, 18.6.2013, s. 14).

↓ 1371/2007/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok ~~31~~ 34

⊗ Výmena informácií a ⊗ Spolupráca ⊗ vnútroštátnych ⊗ orgánov ~~poverených kontrolou~~ presadzovania

↓ nový

1. Ak sú v zmysle článkov 31 a 33 určené odlišné orgány, vytvoria sa oznamovacie mechanizmy na zaistenie vzájomnej výmeny informácií medzi nimi v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679, a to s cieľom pomôcť vnútroštátnemu orgánu presadzovania pri výkone jeho úloh dohľadu a presadzovania, ako aj na to, aby orgán riešenia sťažností určený podľa článku 33 mohol získať informácie potrebné na preskúmanie jednotlivých sťažností.

↓ 1371/2007/ES (prispôsobené)
⇒ nový

2. ~~Vnútroštátne orgány poverené kontrolou presadzovania uvedené v článku 30~~ si vymieňajú informácie o práci a zásadách a postupoch pri prijímaní rozhodnutí na účely ~~koordinácie koordinovania ich zásad pri prijímaní rozhodnutí v celom Spoločenstve~~. Komisia ich pri tejto úlohe podporuje.

- ⇒ 3. Vnútroštátne orgány presadzovania uplatňujú postup stanovený v prílohe IV. ⇐

↓ 1371/2007/ES (prispôsobené)
⇒ nový

KAPITOLA VIII

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok ~~32~~ 35

Sankcie

1. Členské štáty ~~ustanovia pravidlá o sankciách uplatniteľných pri porušení ustanovení~~ tohto nariadenia a prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich

vykonávania. ~~Ustanovené~~ sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto ~~ustanovenia~~ pravidlá a opatrenia Komisii ~~do 3. júna 2010~~ a bezodkladne jej oznámia akékoľvek nasledujúce zmeny ~~a doplnenia~~, ktoré ich ovplyvnia.

⇒ 2. V rámci spolupráce uvedenej v článku 33 príslušný vnútroštátny orgán presadzovania na účely článku 33 ods. 4 alebo 5 na požiadanie vnútroštátneho orgánu presadzovania, ktorý sťažnosť rieši, vyšetří porušenie tohto nariadenia zistené daným orgánom a podľa potreby uloží sankcie. ⇐

~~Článok 33~~

~~Prílohy~~

~~Opatrenia, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia úpravou jeho príloh s výnimkou prílohy I, sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 35 ods. 2.~~

~~Článok 34 36~~

~~Pozmeňujúce a dopĺňajúce ustanovenia~~ Delegovanie právomocí

~~1. Opatrenia, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia jeho doplnením, potrebné na uplatňovanie článkov 2, 10 a 12 sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 35 ods. 2.~~

~~2. Opatrenia, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tohto nariadenia úpravou finančných súm uvedených v tomto nariadení okrem ustanovení prílohy I so zreteľom na infláciu, sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 35 ods. 2.~~

⇒ Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 37 s cieľom: ⇐

⇒ i) upraviť finančné sumy uvedené v článku 13 o infláciu; ⇐

⇒ ii) zmeniť prílohy I, II a III na zohľadnenie zmien jednotných právnych predpisov pre CIV, ako aj technického pokroku v tejto oblasti. ⇐

⇓ nový

~~Článok 37~~

~~Vykonávanie delegovania právomocí~~

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty podľa článku 36 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Komisia najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia vypracuje vo vzťahu k delegovanej právomoci správu. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva²¹.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa tohto článku nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade, alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

↓ 1371/2007/ES (prispôsobené)
⇒ nový

~~Článok 35~~

~~Postup vo výbere~~

- ~~1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 11a smernice 91/440/EHS.~~
- ~~2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.~~

²¹ Medziinštitucionálna dohoda medzi Európskym parlamentom, Radou Európskej únie a Európskou komisiou o lepšej tvorbe práva, (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1).

Článok ~~36~~ 38

Správa

Komisia ~~do 3. decembra 2012~~ ⇨ [päť rokov po prijatí tohto nariadenia] ⇨ predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a výsledkoch tohto nariadenia, ~~najmä o normách kvality služieb.~~

Správa ☒ musí vychádzať z informácií ☒ ~~bude založená na informáciách,~~ ktoré je potrebné poskytnúť v súlade s týmto nariadením ~~a článkom 10b smernice 91/440/EHS.~~ V prípade potreby môžu byť súčasťou správy vhodné návrhy.

↓ nový

Článok 39

Zrušenie

Nariadenie (ES) č. 1371/2007 sa zrušuje.

Odkazy na zrušené nariadenie sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe V.

↓ 1371/2007/ES (prispôsobené)

Článok ~~37~~ 40

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť ☒ dvadsiatym dňom ☒ ~~24. mesiacom~~ po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*