



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 27.9.2017
COM(2017) 548 final

2017/0237 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2017) 317 final}

{SWD(2017) 318 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Odůvodnění a cíle návrhu

Cílem nařízení (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě¹ (dále jen „nařízení“) je ochrana cestujících v železniční přepravě v EU. Cestující v železniční přepravě mají, stejně jako cestující v letecké a vodní dopravě, jakož i cestující využívající přepravu autobusy a autokary, právo na informace, rezervace a přepravní doklady, pomoc, péči a odškodnění v případě zpoždění nebo zrušení, bezplatnou pomoc (pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace), odškodnění v případě nehody, rychlý a přístupný systém pro vyřizování stížností a úplné uplatňování a účinné prosazování právních předpisů EU prostřednictvím vnitrostátních subjektů příslušných pro prosazování, které určily členské státy.

Nařízení vychází ze stávajícího systému mezinárodního práva (Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob a zavazadel (CIV)²) a rozšiřuje oblast jeho působnosti na vnitrostátní osobní železniční dopravní spoje.

V roce 2013 rozhodl Soudní dvůr Evropské unie, že stávající článek 17 daného nařízení železniční podniky nezprošťuje povinnosti odškodnit cestující za zpoždění způsobené vyšší mocí³. Železnice se tak liší od jiných druhů dopravy.

Členské státy mohou udělit výjimky z uplatňování tohoto nařízení na tyto vnitrostátní spoje (kromě určitých povinných požadavků):

- dálkové spoje, na maximální dobu pěti let, již lze dvakrát prodloužit, tj. do roku 2024;
- městské, příměstské a regionální spoje, na dobu neurčitou a
- spoje, jejichž významná část je provozována mimo EU, na dobu pěti let, již lze prodloužit (*de facto* bez časového omezení).

Ve své zprávě z roku 2013 o uplatňování nařízení⁴ Komise poukázala na určité problematické oblasti, které potvrdilo posouzení dopadů v letech 2016/2017⁵. Tento návrh je vyvážený tím, že posiluje práva cestujících v železniční přepravě a omezuje zátěž pro železniční podniky, a to takto:

- Ve zprávě z roku 2013 o uplatňování nařízení a zprávě z roku 2015 o výjimkách⁶ bylo zjištěno, že **rozsáhlé využívání výjimek** je vážnou překážkou jednotného uplatňování nařízení. Podle návrhu mají být výjimky pro dálkové vnitrostátní spoje zrušeny do roku 2020. Pro spoje provozované mimo EU se v návrhu požaduje, aby

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14).

² Přípojek A k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980, ve znění pozměňovacího protokolu k úmluvě COTIF ze dne 3. června 1999 (protokol 1999).

³ Rozsudek Soudního dvora, ÖBB-Personenverkehr, C 509/11.

⁴ Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování nařízení (ES) č. 1371/2007 (COM(2013) 0587).

⁵ (SWD, odkaz bude přidán)

⁶ COM(2015) 117.

členské státy udělovaly výjimky, pouze pokud mohou prokázat, že jsou cestující na jejich území odpovídajícím způsobem chráněni. Aby byla zajištěna právní jistota v přeshraničních regionech, bude se toto nařízení plně vztahovat na městské, příměstské a regionální spoje, které působí přeshraničně.

- Návrh posiluje **práva osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace**. Ve vztahu k osobám se zdravotním postižením je návrh v souladu s Úmluvou o právech osob se zdravotním postižením⁷. Členské státy již nemohou udělovat výjimky pro poskytování pomoci a odškodnění ohledně poškozeného vybavení pro mobilitu⁸. Informace musí být poskytovány v přístupných formátech v souladu s požadavky navrhovanými v Evropském aktu přístupnosti⁹. Zaměstnanci železnic budou muset být odpovídajícím způsobem vyškoleni.
- Cestující nejsou vždy odpovídajícím způsobem informováni, pokud jejich cesta neprobíhá podle plánu. Návrh vyžaduje, aby jim byly poskytovány základní **informace** o jejich právech při rezervaci, např. na vytištěném přepravním dokladu, nebo elektronicky. Oznámení, v nichž jsou cestující informováni o svých právech, musí být umístěny na zřetelných místech ve stanicích a ve vlaku.
- Posouzení dopadů potvrdilo omezenou dostupnost **přímých přepravních dokladů**. Tím, že železniční podniky prodávají přepravní doklady pouze na úseky cesty, mají možnost obcházet povinnosti týkající se odškodnění, přesměrování a pomoci. Významné tržní subjekty prodávají přímé přepravní doklady pouze na vlastní spoje, zatímco nové subjekty přímé přepravní doklady nabídnout nemohou, a zůstávají tak mimo daný trh.
- V návrhu se stanoví, aby na přímém přepravním dokladu byly cestujícím poskytnuty úplnější informace. V souladu s *pokyny pro výklad* z roku 2015¹⁰ a 4. železničním balíčkem z roku 2016¹¹ musí železniční podniky a prodejci přepravních dokladů vynakládat úsilí v zájmu nabídky přímých přepravních dokladů. Musí prokázat, že cestujícím poskytnou informace v případech, kdy se práva cestujících nevztahovala na celou cestu, ale pouze na její úseky.
- V současné době není zcela jasné, jak by měly vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování vyřizovat stížnosti, což má za následek nedostatečné **prosazování**. Ne vždy jsou dodržována práva cestujících. V návrhu je podrobněji stanoven postup pro vyřizování stížností a lhůty. Cestující by měli v prvním stupni podávat stížnosti u železničních podniků a následně, je-li to nezbytné, u subjektu pro alternativní řešení sporů (podle směrnice 2013/11/EU¹²) nebo u vnitrostátního subjektu příslušného pro prosazování. Návrh upřesňuje odpovědnost vnitrostátních subjektů příslušných pro prosazování v přeshraničních věcech a požaduje po nich účinnou spolupráci.

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

⁸ Články 19–25 nařízení.

⁹ Návrh směrnice o sbližování právních a správních předpisů členských států týkajících se požadavků na přístupnost u výrobků a služeb (COM/2015/0615 final – 2015/0278 (COD)).

¹⁰ Sdělení Komise, *Pokyny pro výklad nařízení (ES) č. 1371/2007* (Úř. věst. C 220, 4.7.2015, s. 1).

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ze dne 14. prosince 2016, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevíření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury (Úř. věst. L 352, 23.12.2016, s. 1).

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/11/EU ze dne 21. května 2013 o alternativním řešení spotřebitelských sporů a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 a směrnice 2009/22/ES (Úř. věst. L 165, 18.6.2013, s. 63).

- Návrh zavádí obecné ustanovení, které zakazuje jakoukoli formu **diskriminace**, např. na základě státní příslušnosti, pobytu, místa nebo měny plateb. Železniční doprava je tak uvedena do souladu s jinými druhy dopravy. Cestující, kteří se domnívají, že došlo k porušení jejich práv, se mohou obrátit na vnitrostátní subjekty pověřené prosazováním, spíše než aby museli zahájit soudní řízení na základě článku 18 Smlouvy o fungování EU.
- Stávající zařazení jednotných právních předpisů **CIV** do přílohy I nařízení může vést k problémům z hlediska jednotnosti, jelikož změny předpisů CIV nelze zohlednit bez plnohodnotné revize nařízení. Po přistoupení k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)¹³ v roce 2013 je EU nyní členem Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) a účastní se její práce na revizi předpisů CIV. Nicméně v zájmu zajištění právní jistoty a transparentnosti bude znění těchto předpisů nadále zahrnuto v příloze I. Aby se zajistila soudržnost s úmluvou COTIF a předpisy CIV, návrh zavádí pravomoc Komise aktualizovat přílohu I s ohledem na změny právních předpisů CIV.
- Podle 4. železničního balíčku musí železniční podniky vypracovat **pohotovostní plány** s cílem poskytnout cestujícím ochranu a pomoc v případě vážných narušení dopravy. Ostatní subjekty takovéto povinnosti nemají. Aby se snížilo zatížení železničních podniků, návrh ukládá povinnost, aby pohotovostní plány měli rovněž provozovatelé stanic a provozovatelé infrastruktury. O podrobnostech plánů a jejich koordinaci rozhodnou členské státy například společně s vnitrostátními orgány.
- V závislosti na platných vnitrostátních předpisech mohou mít železniční podniky potíže při dosahování nápravy od třetí strany odpovědné za zpoždění. Návrh dává železničním podnikům možnost, aby v souladu s použitelným právem využily **práva na nápravu**, pokud byla zpoždění způsobena zaviněním či nedbalostí třetí strany. Tímto opatřením jsou práva cestujících v železniční přepravě uvedena do souladu s právy cestujících v letecké dopravě¹⁴.
- Železniční podniky musí cestující odškodňovat za zpoždění způsobená **vyšší mocí**. Před rozhodnutím Soudního dvora Evropské unie v roce 2013 měly zúčastněné strany obecně za to, že nařízení obsahuje ustanovení o vyšší moci, které dopravcům uděluje výjimku z poskytování odškodnění. Po vydání rozsudku se železniční podniky cítily diskriminovány oproti jiným dopravcům, kteří pro případy vyšší moci využívají výjimek.
- V posouzení dopadů nebyly shledány přesvědčivé důkazy o tom, že neexistence takového ustanovení představuje pro železniční podniky výraznou hospodářskou zátěž. Existuje však nebezpečí, že by byly porušeny zásady právní spravedlnosti a proporcionality, pokud by železniční podniky musely vyplatit odškodnění v situacích, které nezpůsobily a jimž nedokázaly zabránit. Pro omezení práv cestujících a zajištění právní jistoty zavádí návrh ustanovení o vyšší moci, které se týká

¹³ Dohoda mezi Evropskou unií a Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu o přistoupení Evropské unie k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980 ve znění Vilniuského protokolu ze dne 3. června 1999 (Úř. věst. L 51, 23.2.2013, s. 8);

[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223\(01\)&from=CS](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223(01)&from=CS)

¹⁴ Článek 13 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1).

pouze velmi výjimečných situací způsobených nepříznivými povětrnostními podmínkami nebo přírodními pohromami¹⁵.

1.2. Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky

Bílá kniha o dopravě z roku 2011¹⁶ vyzdvihla potřebu vysoce kvalitních, přístupných a spolehlivých služeb osobní železniční dopravy a potřebu trvalé mobility v případě narušení cesty. Rovněž vyzývá k vyjasnění právních předpisů o právech cestujících a zlepšení dopravy pro starší osoby a cestující se zdravotním postižením nebo s omezenou pohyblivostí.

Návrh uvádí do souladu s ostatními druhy dopravy obecné aspekty právních předpisů o právech cestujících, zejména jde o zákaz diskriminace, pohotovostní plánování, školení se zaměřením na problematiku zdravotního postižení, vyřizování stížností a prosazování. Zohledňuje specifika železniční dopravy, např. členským státům umožňuje vyjmout z některých ustanovení městskou, příměstskou a regionální dopravu.

Posílená práva budou cestující chránit na liberalizovaném trhu v rámci 4. železničního balíčku.

Tím, že návrh zavádí ustanovení o vyšší moci, rovněž zajišťuje soulad s ostatními právními předpisy EU, např. o právech cestujících v jiných druzích dopravy a se směrnicí o souborných cestovních službách¹⁷, které dopravcům udělují výjimku z povinnosti zaplatit náhradu škody v případě zpoždění způsobeného mimořádnými okolnostmi.

1.3. Soulad s ostatními politikami Unie

Toto nařízení bude zařazeno na seznam v příloze revidovaného nařízení o spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele¹⁸, které stanoví minimální pravomoci pro vyšetřování a vymáhání práva pro vnitrostátní orgány příslušné pro vymáhání a vyšetřovací řízení nebo řízení pro vymáhání práva, jsou-li dotčeny alespoň dva členské státy. Mělo by to posílit přeshraniční vymáhání práva.

Posílení práv osob s postižením je v souladu s Úmluvou o právech osob se zdravotním postižením a Evropskou strategií pro pomoc osobám se zdravotním postižením 2010–2020¹⁹. Směrnice (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepřelované znění)²⁰ rovněž obsahuje odkazy na přístupnost. Požadavky Evropského aktu přístupnosti se uplatní, pokud jde o přístupné informace. Z lepší přístupnosti budou mít prospěch rovněž osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

¹⁵ Viz část 6 posouzení dopadů.

¹⁶ *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* (COM/2011/0144 final).

¹⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302 ze dne 25. listopadu 2015 o souborných cestovních službách a spojených cestovních službách, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU a o zrušení směrnice Rady 90/314/EHS (Úř. věst. L 326, 11.12.2015, s. 1).

¹⁸ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o spolupráci mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro vymáhání dodržování zákonů na ochranu zájmů spotřebitele (COM(2016) 283 final).

¹⁹ Evropská strategie pro pomoc osobám se zdravotním postižením 2010–2020: Obnovený závazek pro bezbariérovou Evropu, KOM(2010) 636 v konečném znění, 15.11.2010.

²⁰ Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44.

Návrh rovněž obsahuje odkazy na úmluvu COTIF (jednotné právní předpisy CIV), čímž rozšiřuje její pravidla na vnitrostátní osobní železniční dopravu v EU. EU a její členské státy jako členové organizace OTIF uplatňují předpisy CIV, účastní se valných hromad OTIF a hlasují o revizích předpisů CIV.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

2.1. Právní základ

Právním základem je čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, na nějž se vztahuje postup spolurozhodování.

2.2. Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Železniční doprava je ze své podstaty nadnárodní a dokonce i vnitrostátní spoje jsou využívány osobami s bydlištěm v různých zemích EU. Rozdílné uplatňování a prosazování nařízení vytváří právní nejistotu, oslabuje práva cestujících a nepříznivě ovlivňuje hospodářskou soutěž mezi provozovateli železniční dopravy. Tyto problémy může řešit pouze koordinovaný zásah na úrovni EU.

Návrh zajistí podobnou úroveň ochrany cestujících v celé EU tím, že omezí výjimky na úrovni členských států. Důraznější pravidla vytvoří pro odvětví železniční dopravy rovné podmínky a harmonizují základní práva cestujících v celé EU.

2.3. Proporcionalita

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality. Dodatečné náklady pro odvětví dopravy a vnitrostátní orgány se omezují na náklady nezbytné pro lepší provádění a prosazování práv cestujících. Vyšší náklady v důsledku omezení výjimek, a tedy i větší poskytování péče, pomoci a odškodnění, jsou mimo jiné vyváženy zavedením ustanovení o vyšší moci.

2.4. Volba nástrojů

Vzhledem k tomu, že tento návrh má za cíl revidovat stávající nařízení, zůstane zachován tentýž nástroj.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

3.1. Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů

Kromě zprávy z roku 2013 nebylo provedeno žádné samostatné hodnocení *ex post*. Posouzení potvrdilo a případně i aktualizovalo zjištění z dané zprávy.

3.2. Konzultace se zúčastněnými stranami

Pro účely posouzení dopadů byly příspěvky zúčastněných stran získávány různými způsoby, včetně otevřených veřejných konzultací a cílených konzultací prováděných externím dodavatelem. Zajišťovaly se jak kvalitativní údaje (stanoviska, názory, návrhy), tak i kvantitativní informace (údaje, statistiky).

Mezi zúčastněnými stranami byli mj. zástupci odvětví, sdružení zastupující cestující/spotřebitele, osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO) a orgány veřejné moc, tedy osoby a subjekty, kterých se daná politika týká, které ji uplatňují a které o ni mají přirozený zájem.

3.2.1. Otevřená veřejná konzultace

Otevřené veřejné konzultace se uskutečnily od února do května 2016 na internetových stránkách *Váš hlas v Evropě*²¹ a měly za cíl získat stanoviska zúčastněných stran ohledně problémů s nařízením, možná řešení a jejich pravděpodobné dopady. Celkem přišlo 190 odpovědí od různých kategorií respondentů: občanů, sdružení spotřebitelů/cestujících, organizací osob s omezenou schopností pohybu a orientace, orgánů veřejné moci, odvětvových svazů, železničních podniků, provozovatelů infrastruktury, prodejců přepravních dokladů a dalších.

3.2.2. Cílené konzultace

Součástí cílených konzultací byla řada rozhovorů na základě dotazníků pro jednotlivé zúčastněné strany. Vypracován byl soubor 13 případových studií, přičemž závěry těchto studií se použily k upřesnění a dokončení definice problému. Ke sběru dalších údajů bylo navíc vypracováno 13 jiných než případových studií (*non-case studies*).

3.2.3. Analýza výsledků ve vztahu k hlavním zjištěným problémům

3.2.3.1. Povědomí a informovanost o právech cestujících

Sdružení cestujících a spotřebitelů si stěžovalo na nízké povědomí o právech cestujících. Z oslovených organizací OOSPO jich pět (63 %) poukázalo na to, že osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace nejsou dobře informovány o svých právech, a tyto organizace požadovaly lepší informování cestujících. Většina orgánů veřejné moci potvrdila nízké povědomí a kritizovala nízkou míru poskytovaných informací během cesty. Železniční podniky tvrdily, že cestující jsou dobře informováni.

3.2.3.2. Výjimky

Z oslovených sdružení spotřebitelů a cestujících se jich sedm (47 %) shodlo na tom, že by výjimek mělo být méně. Některé organizace OOSPO vyzvaly ke zrušení výjimek, nicméně čtyři (50 %) neměly na tuto problematiku „žádný názor“. Výjimky podporovaly odvětvové svazy a železniční podniky.

3.2.3.3. Pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace

Organizace OOSPO si stěžovaly na zastaralost práv osob s omezenou schopností pohybu a orientace a na nedostatečné informace. Sdružení cestujících a spotřebitelů se s tímto názorem ztotožnilo. Ostatní problémy se týkají přístupnosti stanic a kolejových vozidel, nákladných postupů předběžného oznamování, odmítnutí poskytnout pomoc a chybějící dostupné pomoci v určitých částech dne. Železniční společnosti byly většinou znepokojeny případy, kdy byla pomoc osobám s omezenou schopností pohybu a orientace zneužita jako bezplatná služba „nosiče“.

3.2.3.4. Úkoly vnitrostátních subjektů příslušných pro prosazování a prosazování právních předpisů

Občané, sdružení cestujících/spotřebitelů, cestujících a organizace OOSPO si stěžovali na nepřiměřenost postupů pro vyřizování stížností. Vnitrostátní subjekty příslušné pro

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

prosazování vyzvaly k upřesnění svých úloh a úkolů. Provozovatel infrastruktury se domníval, že stížnosti by měly vyřizovat pouze železniční podniky. Odvětvové svazy nesouhlasily s návrhem na posílení úlohy vnitrostátních subjektů příslušných pro prosazování. Tyto svazy a provozovatel infrastruktury upřednostňovaly lhůtu pro podání stížností v délce tří měsíců.

3.2.3.5. Prodej přepravních dokladů

Sdružení spotřebitelů a cestujících požadovalo vysvětlení k přímým přepravním dokladům. Z oslovených železničních podniků jich osm (73 %) poukázalo na to, že pojmy „dopravce“ a „zmeškání přípoje“ nejsou jasné, zatímco sedm podniků (64%) shledalo, že pojem „přímý přepravní doklad“ je jasný. Jeden vnitrostátní subjekt příslušný pro prosazování měl za to, že příslušné *pokyny pro výklad* problematiku přímých přepravních dokladů zkomplikovaly, ale odvětvové svazy se s tímto názorem neztotožnily.

3.2.3.6. Vyšší moc

Ustanovení o vyšší moci odmítla většina respondentů z řad občanů, sdružení cestujících/spotřebitelů, sdružení osob s omezenou schopností pohybu a orientace a několik vnitrostátních subjektů pověřených prosazováním. Tohoto ustanovení se naopak zastávaly odvětvové svazy a železniční podniky, a to za účelem uvedení železniční dopravy do souladu s jinými druhy dopravy a pro zajištění právní srozumitelnosti a soudržnosti. Pro ustanovení o vyšší se moci se vyslovila při neformální konzultaci i většina členských států.

3.3. Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Komise si vyžádala odborné poradenství od externího dodavatele (společnosti Steer Davies Gleeve), shromáždila údaje, připravila případové studie a poskytla analytický nástroj pro posouzení dopadů. Zpráva o studiích bude po schválení zpřístupněna veřejnosti.

3.4. Posouzení dopadů

První zpráva o posouzení dopadů byla předložena Výboru pro kontrolu regulace dne 18. ledna 2017. Výbor k ní vydal záporné stanovisko na základě nedostatků, které se týkaly zejména hospodářského odůvodnění zavedení ustanovení o vyšší moci. Dalším problémem byla struktura a obsah možností politiky, zastoupení názorů zúčastněných stran i analýza a srovnání dopadů politiky, zejména v souvislosti s ujednáními v oblasti nákladů a sledování.

Uvedené nedostatky byly řešeny následujícím způsobem: vzhledem k vysokému počtu samostatných možností byly možnosti politiky postupně rozčleněny na základě analýzy a srovnání nákladů a přínosů a ke každému tématu byl vybrán upřednostňovaný scénář politiky. Konečná upřednostňovaná možnost je tedy kombinací upřednostňovaných scénářů podle jednotlivých témat. Pokud jde o vyšší moc, prokázaly dostupné a velmi omezené důkazy menší hospodářský rozsah problému. Posouzení dopadů se však danou problematikou zabývalo v reakci na četné žádosti zúčastněných stran z odvětví železniční dopravy a členských států, a mělo zejména zajistit dodržování zásady právní spravedlnosti a proporcionality.

Revidovaná zpráva o posouzení dopadů byla Výboru pro kontrolu regulace předložena dne 7. dubna 2017 a získala jeho kladné stanovisko dne 12. května 2017. Společně s tímto návrhem se předkládá závěrečná zpráva, která reaguje na doporučení Výboru pro kontrolu regulace k bližšímu osvětlení některých aspektů.

3.4.1. *Otázky související s ekonomickou analýzou*

Hlavní hospodářské a sociální náklady a přínosy byly vypočteny kvantitativně na základě dostupných údajů. Ostatní náklady a přínosy byly posouzeny z kvalitativního hlediska. Celková čistá sociální hodnota byla posuzována na základě protichůdných zájmů dvou hlavních zúčastněných stran: cestujících a odvětví železniční dopravy. Posouzení dopadů se zabývalo tím, jaký dopad má na náklady železničních podniků:

- a) odškodnění při zpoždění;
- b) pomoc cestujícím v případě narušení cesty/zpoždění a
- c) školení zaměstnanců k problematice osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Mezi náklady a příznivými podmínkami pro cestující existuje přímý vztah, např. vyšší odškodnění v případě zpoždění znamená pro cestující příznivější podmínky.

Veškeré náklady a přínosy jsou analyzovány na období 15 let (2020–2035).

3.4.2. Analýza možností politiky podle tématu s rozlišením hlavních a vedlejších otázek

Hlavní otázky

Výjimky		
Scénář politiky A	Scénář politiky B	Scénář politiky C
• Posunout zrušení výjimek pro dálkové vnitrostátní spoje do roku 2020 • Omezit výjimky pro spoje v zemích mimo EU	• Posunout zrušení výjimek pro dálkové vnitrostátní spoje do roku 2020 • Omezit výjimky pro spoje v zemích mimo EU • Zrušit výjimky pro přeshraniční městské, příměstské a regionální spoje	• Posunout zrušení výjimek pro dálkové vnitrostátní spoje do roku 2020 • Omezit výjimky pro spoje v zemích mimo EU • Zrušit výjimky pro přeshraniční městské, příměstské a regionální spoje • Zrušit výjimky pro všechny přeshraniční městské, příměstské a regionální spoje

Jako upřednostňovaná možnost byl v posouzení dopadů vybrán scénář B. Zahrnuje vyvážený kompromis mezi protichůdnými zájmy cestujících a železničních podniků tím, že posiluje ochranu cestujících, aniž by vytvářel pro odvětví železniční dopravy nadměrnou finanční zátěž (nárůst celkových nákladů pro odvětví železniční dopravy ve výši 0,13 %). Úplné zrušení výjimky pro městské, příměstské a regionální spoje by pro odvětví železniční dopravy představovalo nadměrnou zátěž a vzniklo by riziko, že se někteří dopravci rozhodnou přestat tyto spoje provozovat.

Uplatnění práv osob s omezenou schopností pohybu a orientace na všechny dopravní služby	
Scénář politiky A	Scénář politiky B
• Pokyny za účelem podpory uplatňování práv osob s omezenou schopností pohybu a orientace	• Právní předpis o uplatňování práv osob s omezenou schopností pohybu a orientace

Jako upřednostňovaná možnost byl v posouzení dopadů vybrán scénář B. Kombinuje vyšší přínosy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace s nízkou zátěží pro odvětví železniční dopravy.

Informace pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	
Scénář politiky A	Scénář politiky B
• Informace o cestě jsou přístupné všem osobám s omezenou schopností pohybu a orientace	• Informace o cestě jsou přístupné všem osobám s omezenou schopností pohybu a orientace • Informace o právech cestujících jsou přístupné všem osobám s omezenou schopností pohybu a orientace

Jako upřednostňovaná možnost byl v posouzení dopadů vybrán scénář B. Zahrnuje komplexní přístup k problému nepřístupnosti informací, aniž by vedl k vysokým nákladům pro odvětví železniční dopravy.

Pomoc osobám s omezenou schopností pohybu a orientace	
Scénář politiky A	Scénář politiky B
Výměna osvědčených postupů ke školení ohledně povědomí o problematice zdravotního postižení	Požadovat školení zaměstnanců železnic ohledně povědomí o problematice zdravotního postižení

Poskytování školení ohledně povědomí o problematice zdravotního postižení nepředstavuje pro odvětví železniční dopravy velkou zátěž a znamená navýšení celkových nákladů pouze ve výši 0,31 %. Jako upřednostňovaná možnost byl proto v posouzení dopadů vybrán scénář B.

Vyřizování stížností	
Scénář politiky A	Scénář politiky B
Pokyny pro odvětví železniční dopravy	Právní předpisy (nové povinnosti pro provozovatele stanic a provozovatele infrastruktury)

Jako upřednostňovaná možnost byl v posouzení dopadů vybrán scénář B. Odvětví železniční dopravy se bude muset řídit jasným, podrobným postupem pro vyřizování stížností. Cestující budou disponovat lepšími prostředky v souvislosti se stížnostmi a domáháním se nápravy.

Přímé přepravní doklady	
Scénář politiky A	Scénář politiky B
Vymezit přímý přepravní doklad a související povinnosti	- Vymezit přímý přepravní doklad a související povinnosti - Vybízet železniční podniky a prodejce přepravních dokladů k prodeji přímých přepravních dokladů, kdekoli je to možné; nebyl-li prodán přímý přepravní doklad, nesou důkazní břemeno podniky a prodejci

Jako upřednostňovaná možnost byl v posouzení dopadů vybrán scénář B. Zahrnuje nejen vymezení přímého přepravního dokladu, ale rovněž pobídky pro podniky a prodejce, aby tyto doklady nabízeli, a rovněž požadavek, aby podniky a prodejci informovali cestující o jejich právech.

Postup pro vyřizování stížností ze strany vnitrostátních subjektů příslušných pro prosazování a prosazování právních předpisů	
Scénář politiky A	Scénář politiky B
Zpráva vnitrostátních subjektů příslušných pro prosazování o jejich činnostech	- Podrobné pokyny k postupu pro vyřizování stížností - Povinnost vnitrostátních subjektů příslušných pro prosazování spolupracovat v přeshraničních otázkách

Jako upřednostňovaná možnost byl v posouzení dopadů vybrán scénář B. Osvětluje úlohu a odpovědnost vnitrostátních subjektů příslušných pro prosazování v souvislosti s vyřizováním stížností a spoluprací, mimo jiné v přeshraničních otázkách. Zdokonalení

pracovních ujednání vnitrostátních subjektů příslušných pro prosazování povede k lepšímu prosazování právních předpisů.

Vyšší moc	
Scénář politiky A	Scénář politiky B
• Zavést do článku 17 (odškodnění) ustanovení o vyšší moci • <u>Úzká definice</u> vyšší moci	• Zavést do článku 17 (odškodnění) ustanovení o vyšší moci • <u>Široká definice</u> vyšší moci

Zavedení ustanovení o vyšší moci sníží finanční zátěž pro železniční podniky. Zároveň omezí právo cestujících na odškodnění. Scénář B, který se zakládá na široké definici vyšší moci, znamená pro železniční podniky větší finanční úlevu (o 1 299 milionů EUR více, než kolik činí základní scénář, a o 737 milionů EUR více, než kolik činí scénář A). Použije-li se úzká definice (scénář A), omezení práv cestujících bude limitováno, zatímco stále dojde oproti základnímu scénáři ke snížení zátěže pro železniční podniky.

Omezení práv cestujících je vyváжено většími přínosy pro cestující, zejména díky omezení výjimek a opatřením pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, které by měly dosáhnout 191 milionů EUR. Jelikož tímto ustanovením nejsou dotčena práva na pomoc, péči a informace, je stále zaručena vysoká úroveň ochrany spotřebitele. Zátěž pro vnitrostátní orgány pověřené prosazováním by se mohla mírně zvýšit vzhledem k zásahům v kontroverzních případech. Úzká definice vyšší moci ponechává méně prostoru pro výklad a povede k menšímu počtu zásahů.

Jako upřednostňovaná možnost byl proto v posouzení dopadů vybrán scénář A, neboť zajišťuje spravedlivou rovnováhu mezi zájmy cestujících a odvětví železniční dopravy. Důkazní břemeno k existenci vyšší moci nese železniční podnik.

Vedlejší otázky

Pro řadu vedlejších otázek, které se týkají informací, zákazu diskriminace, předpisů CIV, pohotovostního plánování, práva na nápravu a vyřizování stížností ze strany železničních podniků, se navrhuje pouze jeden politický scénář.

Informace pro všechny cestující
• Spolu s přepravním dokladem jsou poskytovány informace všem cestujícím • Informace o právech cestujících jsou poskytovány ve stanicích a ve vlacích

Zákaz diskriminace
• Předcházet diskriminaci na základě státní příslušnosti, místa nebo měny

Předpisy CIV
• Soudržnost nařízení s úmluvou COTIF / předpisy CIV

Soudržnost nařízení s úmluvou COTIF a předpisy CIV se zajistí tím, že je zavedena zvláštní pravomoc Komise aktualizovat přílohu I s ohledem na změny předpisů CIV.

Pohotovostní plánování

- Povinnost kontinuity dopravy a pohotovostní plánování se vztahují na jiné subjekty než železniční podniky.

Náklady pro železniční podniky se omezí sdílením zátěže s ostatními zúčastněnými stranami.

Právo na nápravu

- Právo na nápravu od třetích stran

Železniční podniky budou mít snazší přístup k domáhání se nápravy od třetích stran odpovědných za zpoždění.

Vyřizování stížností železničními podniky

- Upřesnit lhůty pro podávání stížností cestujícími

Lhůty pro podání stížností sníží náklady, neboť nebude nezbytné uchovávat údaje o událostech po dlouhou dobu.

3.5. Základní práva

Článek 38 Listiny základních práv Evropské unie požaduje, aby byla v politikách Unie zajištěna vysoká úroveň ochrany spotřebitele. Článek 26 vyzývá k začlenění osob se zdravotním postižením a požaduje na členských státech, aby přijaly opatření, jejichž cílem je zajistit nezávislost, sociální a profesní začlenění těchto osob a jejich účast na životě společnosti. Posílení práv cestujících v železniční přepravě EU dále zvýší celkovou vysokou úroveň ochrany spotřebitele.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet EU.

5. OSTATNÍ PRVKY

5.1. Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv

Komise bude sledovat provádění a efektivnost této iniciativy na základě ukazatelů pokroku, jako je počet spojů s udělenou výjimkou, procentuální podíl zaměstnanců účastnících se školení se zaměřením na problematiku zdravotního postižení, počet žádostí o pomoc, splnění požadavků na informace, počet prodaných přímých přepravních dokladů, počet stížností a platby odškodnění. Pět let po vstupu navrhovaného právního předpisu v platnost Komise vyhodnotí, zda bylo jeho cílů dosaženo.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě
(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,
s ohledem na Smlouvu ~~o založení Evropského společenství~~ ☒ o fungování Evropské
unie ☒ , a zejména na čl. ~~71~~ ☒ 91 ☒ odst. 1 této smlouvy,
s ohledem na návrh ☒ Evropské ☒ komise,
☒ po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům, ☒
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,
s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,
v souladu s ~~postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy, s ohledem na společný návrh~~
~~schválený dohodovacím výborem dne 31. července 2007³~~ ☒ řádným legislativním
postupem ☒ ,
vzhledem k těmto důvodům:

↓ nový

- (1) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007⁴ by mělo být provedeno několik změn. Z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti by uvedené nařízení mělo být přepracováno.

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

³ ~~Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 28. září 2005 (Úř. věst. C 227 E, 21.9.2006, s. 490),
společný postoj Rady ze dne 24. července 2006 (Úř. věst. C 289 E, 28.11.2006, s. 1), postoj Evropského
parlamentu ze dne 18. ledna 2007 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku), legislativní usnesení
Evropského parlamentu ze dne 25. září 2007 a rozhodnutí Rady ze dne 26. září 2007.~~

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14).

↓ 1371/2007/ES	1.	bod
odůvodnění		

- (2) V rámci společné dopravní politiky je důležité chránit práva cestujících v železniční přepravě a zlepšovat kvalitu a efektivitu železniční přepravy osob s cílem podpořit zvýšení podílu železniční dopravy ve vztahu k jiným druhům dopravy.

↓ 1371/2007/ES	2.	bod
odůvodnění (přízpůsobený)		

~~Sdělení Komise „Strategie spotřebitelské politiky v letech 2002–2006“⁵ stanoví cíl dosáhnout v oblasti dopravy vysoké úrovně ochrany spotřebitele v souladu s čl. 153 odst. 2 Smlouvy.~~

↓ nový

- (3) Přestože bylo v ochraně spotřebitelů v Unii dosaženo značného pokroku, je stále zapotřebí ochranu práv cestujících v železniční přepravě dále zlepšovat.

↓ 1371/2007/ES	3.	bod
odůvodnění		

- (4) V železniční přepravě je cestující slabší stranou přepravní smlouvy, a jeho práva v tomto ohledu proto musí být chráněna.

↓ nový

- (5) Udělení stejných práv cestujícím v železniční přepravě, kteří se vydávají na mezinárodní cesty a na vnitrostátní cesty, by mělo zvýšit úroveň ochrany spotřebitelů v Unii, zajistit rovné podmínky pro železniční podniky a zajistit jednotnou úroveň práv cestujících.

- (6) Městské, příměstské a regionální osobní železniční dopravní spoje jsou odlišné povahy než dálkové spoje. Členské státy by proto měly mít možnost udělovat z některých ustanovení o právech cestujících výjimky pro městské, příměstské a regionální osobní železniční dopravní spoje, jež nejsou v rámci Unie přeshraničními službami.

↓ 1371/2007/ES	24.	bod
odůvodnění (přízpůsobený)		
⇒ nový		

- (7) Cílem tohoto nařízení je zlepšit osobní železniční dopravu ☒ v Unii ☒ ~~ve Společenství~~. Členské státy by proto měly mít možnost udělit výjimky pro dopravní

⁵ Úř. věst. C 137, 8.6.2002, s. 2.

spoje v regionech, v nichž je podstatná část služeb provozována mimo ~~Unii~~, ~~Společenství~~ ⇒ za předpokladu, že pro část těchto služeb poskytovaných na území uvedených členských států je v souladu s jejich vnitrostátním právem zajištěna odpovídající úroveň ochrany práv cestujících ⇐.

⇓ nový

- (8) Tyto výjimky by se nicméně neměly vztahovat na ustanovení tohoto nařízení, která usnadňují využívání železniční přepravy osobám se zdravotním postižením nebo osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Výjimky by se navíc neměly vztahovat na práva osob zakoupit si přepravní doklad pro cestování vlakem bez nepřiměřených obtíží, ani na ustanovení o odpovědnosti železničních podniků vůči cestujícím a za jejich zavazadla, na požadavek odpovídajícího pojištění železničních podniků a na požadavek, aby železniční podniky přijaly přiměřená opatření k zajištění osobní bezpečnosti cestujících ve stanicích a vlacích a k řízení rizik.

↓ 1371/2007/ES 4. bod
odůvodnění
⇒ nový

- (9) Práva cestujících v železničních dopravních spojkách zahrnují právo na obdržení informací o daném spoji před uskutečněním cesty i v jejím průběhu. Pokud to je možné, měly by tyto informace poskytnout železniční podniky a prodejci přepravních dokladů předem a co nejdříve. ⇒ Uvedené informace by měly být poskytovány ve formátech přístupných osobám se zdravotním postižením nebo osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. ⇐

↓ 1371/2007/ES 5. bod
odůvodnění (přizpůsobený)

- (10) Podrobnější požadavky ohledně poskytování cestovních informací ~~budou~~ ~~Unii~~ jsou ~~stanoveny v technické specifikaci pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) uvedené ve nařízení Komise (EU) č. 454/2011⁶ směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě konvenčního železničního systému⁷.~~

⁶ Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému (Úř. věst. L 123, 12.5.2011, s. 11).

⁷ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/32/ES (Úř. věst. L 141, 2.6.2007, s. 63).

↓ 1371/2007/ES	6.	bod
odůvodnění (přizpůsobený)		

- ~~(11)~~ Posílení práv cestujících v železniční dopravě by mělo vycházet ze stávajícího systému mezinárodního práva ~~týkajícího se této věci~~ uvedeného v příloze A – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční dopravě osob (CIV) k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě (COTIF) ze dne 9. května 1980, ve znění Pozměňovacího protokolu k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě ze dne 3. června 1999 (protokol 1999). Oblast působnosti tohoto nařízení by však bylo vhodné rozšířit a nechránit pouze cestující v mezinárodní, ale také ve vnitrostátní železniční dopravě. ☒ K úmluvě COTIF přistoupila Unie dne 23. února 2013. ☒
-

↓ nový

- (12) V souvislosti s prodejem přepravních dokladů pro dopravu cestujících by měly členské státy přijmout veškerá náležitá opatření pro zákaz diskriminace na základě státní příslušnosti či místa pobytu, bez ohledu na to, zda se dotčený cestující nachází trvale či dočasně v jiném členském státě. Uvedená opatření by se měla vztahovat na všechny skryté formy diskriminace, jež mohou mít stejný účinek při použití jiných kritérií, jako je místo pobytu, fyzické nebo digitální umístění. Vzhledem k rozvoji on-line platforem pro prodej přepravních dokladů cestujícím by členské státy měly věnovat zvláštní pozornost tomu, aby zajistily, že při přístupu k on-line rozhraním nebo nákupu přepravních dokladů nedojde k žádné diskriminaci. Nicméně by neměly být automaticky vyloučeny přepravní systémy se sociálními tarify, jsou-li přiměřené a nikterak nezohledňují státní příslušnost dotčených osob.
- (13) Rostoucí oblíbenost cyklistiky v celé Unii má důsledky pro celkovou mobilitu a cestovní ruch. Větším využíváním železnic a cyklistiky v rámci rozložení jednotlivých druhů dopravy dochází ke snižování dopadu dopravy na životní prostředí. Z tohoto důvodu by měly železniční podniky co nejvíce usnadňovat kombinaci cyklistiky a cest vlakem, zejména tím, že umožní ve vlacích dopravu jízdních kol.
-

↓ 1371/2007/ES	7.	bod
odůvodnění (přizpůsobený)		

- (14) Železniční podniky by měly ~~spolupracovat na~~ usnadnění přechodu cestujících v železniční dopravě od jednoho provozovatele k jinému poskytováním přímých přepravních dokladů, pokud je to možné.
-

↓ 1371/2007/ES	8.	bod
odůvodnění		

~~Poskytování informací a přepravních dokladů cestujícím v železniční dopravě by mělo být usnadněno upravením počítačových systémů podle společné specifikace.~~

~~Další zavádění dopravních informačních a rezervačních systémů by mělo být prováděno v souladu s TSI.~~

(15) ⇒ S ohledem na Umluvu Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením a s cílem poskytnout osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace možnost cestovat po železnici, která je srovnatelná s možnostmi ostatních občanů, je nutné stanovit pravidla týkající se zákazu diskriminace a pomoci během jejich cesty. ~~⇒ Železniční přeprava osob by měla sloužit všem občanům. Proto by měly mít zdravotně postižené~~ Osoby ~~se zdravotním postižením~~ a osoby ~~se omezenou~~ schopností pohybu a orientace, ~~omezenou~~ at' již v důsledku věku nebo jiného faktoru, ~~možnost využívat železniční dopravy způsobem srovnatelným s ostatními občany. Zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace~~ mají, stejně jako všichni ostatní občané, právo na volný pohyb, ~~svobodu volby~~ a nepřítomnost diskriminace. Zvláštní pozornost by měla být věnována mimo jiné informování ~~zdravotně postižených~~ osob ~~se zdravotním postižením~~ a osob s omezenou schopností pohybu a orientace o podmínkách přepravy, přístupnosti drážních vozidel a vybavení ve vlaku. Aby byly poskytnuty cestujícím se smyslovými postiženími nejlepší informace o zpožděních, měly by být podle potřeby použity vizuální a akustické systémy. ~~Zdravotně postižené~~ Osoby ~~se zdravotním postižením~~ a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace by měly mít možnost zakoupit přepravní doklady ve vlcích bez dodatečných poplatků. ⇒ Zaměstnanci by měli být odpovídajícím způsobem proškoleni, aby mohli reagovat na potřeby osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace, zejména při poskytování pomoci. Aby byly zajištěny rovnocenné cestovní podmínky, měla by být těmto osobám poskytována pomoc na nádražích a ve vlaku po celou dobu vlakového provozu, a nikoli pouze v určitých částech dne. ⇒

(16) Železniční podniky a provozovatelé stanic by měli, prostřednictvím souladu s TSI v případě osob s omezenou schopností pohybu a orientace, zohlednit potřeby zdravotně postižených osob ☒ se zdravotním postižením ☒ a osob s omezenou schopností pohybu a orientace, aby zajistili, že v souladu s pravidly Společenství ☒ Unie ☒ o veřejných zakázkách ☐, a zejména směrnici Evropského parlamentu a

Rady 2014/24/EU⁸, ~~⇐ jsou~~ ☒ by měly být ☒ ☒ navíc ☒ zpřístupněny všechny budovy a drážní vozidla postupným odstraňováním fyzických překážek a funkčních zábran, kdykoli je pořizováno nové zařízení nebo během stavebních a rekonstrukčních prací.

↓ 1371/2007/ES 14. bod
odůvodnění (přizpůsobený)
⇒ nový

- (17) Je žádoucí, aby toto nařízení vytvořilo systém odškodnění pro cestující v případě zpoždění, jež je spojeno s odpovědností železničního podniku, na stejném základě, jako je mezinárodní systém stanovený v úmluvě COTIF, a zejména v jejích ~~přípojkách~~ ☒ jednotných právních předpisech ☒ CIV týkajících se práv cestujících. ⇒ V případě zpoždění osobního dopravního spoje by měly železniční podniky poskytnout cestujícím odškodnění, které vychází z procentuálního podílu ceny přepravního dokladu. ⇐

↓ 1371/2007/ES 12. bod
odůvodnění
⇒ nový

- (18) Železniční podniky by měly mít povinnost být pojištěny nebo přijmout rovnocenná opatření ohledně své odpovědnosti vůči cestujícím v železniční přepravě v případě nehody. ~~V budoucnu by měl být přezkoumán minimální rozsah pojištění pro železniční podniky.~~ ⇒ Stanoví-li členské státy maximální částku pro náhradu škody v případě smrti nebo zranění cestujících, měla by se tato částka přinejmenším rovnat částce stanovené v jednotných právních předpisech CIV. ⇐

↓ 1371/2007/ES 13. bod
odůvodnění

- (19) Posílená práva na odškodnění a pomoc v případě zpoždění, zmeškání přípoje nebo odřeknutí spoje by měla mít za následek větší pobídky pro trh železniční přepravy osob ve prospěch cestujících.

↓ nový

- (20) V případě zpoždění by měli mít cestující možnost pokračovat v cestě nebo být přeměrováni za srovnatelných podmínek přepravy. V tomto případě je třeba zohlednit potřeby osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65).

- (21) Železniční podnik by však neměl být povinen zaplatit odškodnění, může-li prokázat, že zpoždění bylo způsobeno nepříznivými povětrnostními podmínkami nebo velkými přírodními pohromami ohrožujícími bezpečný provoz spoje. Každá takováto událost by měla mít povahu mimořádné přírodní katastrofy, jež se odlišuje od běžných sezónních klimatických podmínek, jakými jsou například podzimní bouře nebo pravidelný výskyt záplav ve městech vlivem přílivu či tání sněhu. Železniční podniky by měly prokázat, že zpoždění nemohly předvídat, ani mu zabránit, i když byla přijata veškerá přiměřená opatření.
- (22) Provozovatelé infrastruktury by měli ve spolupráci s provozovateli infrastruktury a železničními podniky připravit pohotovostní plány, aby minimalizovaly dopady vážných narušení dopravy tím, že uvízlým cestujícím poskytnou přiměřené informace a péči.
- (23) Tímto nařízením by neměla být omezena práva železničních podniků požadovat podle použitelného vnitrostátního práva odškodnění od jakékoli osoby, včetně třetích stran.

↓ 1371/2007/ES	15.	bod
odůvodnění		

- (24) Pokud členský stát udělí železničním podnikům výjimku z uplatňování ustanovení tohoto nařízení, měl by železniční podniky povzbuzovat, aby po konzultaci s organizacemi zastupujícími cestující zavedly opatření pro odškodnění a pomoc v případě vážného narušení osobního železničního dopravního spoje.

↓ 1371/2007/ES	16.	bod
odůvodnění		

- (25) Je rovněž žádoucí, aby v období bezprostředně po nehodě byly oběti nehod a jejich rodinní příslušníci zbaveni krátkodobých finančních starostí.

↓ 1371/2007/ES	17.	bod
odůvodnění		

- (26) Je v zájmu cestujících v železniční přepravě, aby byla po dohodě s veřejnými orgány přijata náležitá opatření pro zajištění jejich osobní bezpečnosti ve stanicích i ve vlacích.

↓ 1371/2007/ES	18.	bod
odůvodnění		

- (27) Cestující v železniční přepravě by měli mít možnost podat kterémukoli zúčastněnému železničnímu podniku stížnost týkající se práv udělených a povinností uložených tímto nařízením a měli by mít právo obdržet odpověď v přiměřené lhůtě.

↓ 1371/2007/ES	19.	bod
odůvodnění		
⇒ nový		

- (28) Železniční podniky ⇒ a provozovatelé stanic ⇐ by měly definovat, ⇒ zveřejňovat, ⇐ řídit a sledovat normy kvality služeb u železniční přepravy osob.
-

↓ 1371/2007/ES	20.	bod
odůvodnění		

~~Obsah tohoto nařízení by měl být přezkoumán, pokud jde o úpravu finančních částek podle inflace a o požadavky na informace a kvalitu služeb s ohledem na vývoj na trhu, jakož i s ohledem na dopad tohoto nařízení na kvalitu služeb.~~

↓ nový

- (29) S cílem zachovat vysokou úroveň ochrany spotřebitelů v železniční dopravě by členské státy měly být povinny určit vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování, které budou podrobně sledovat a prosazovat toto nařízení na vnitrostátní úrovni. Tyto subjekty by měly mít možnost přijmout různá opatření v oblasti prosazování. Cestující by měli mít možnost podávat k uvedeným subjektům stížnosti kvůli údajným porušením tohoto nařízení. Tyto subjekty by spolu měly rovněž spolupracovat, aby se zajistilo uspokojivé vyřizování takových stížností.
-

↓ 1371/2007/ES	21. bod
odůvodnění (přizpůsobený)	
⇒ nový	

- (30) ⇒ Zpracování osobních údajů by se mělo provádět v souladu s právními předpisy Unie o ochraně osobních údajů, zejména ⇐ ~~Tímto nařízením by neměla být dotčena nařízení (EU) Evropského parlamentu a Rady 2016/679⁹ = směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů¹⁰.~~

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

¹⁰ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31. Směrnice ve znění nařízení (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

↓ 1371/2007/ES	22.	bod
odůvodnění		

- (31) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a zajistit, aby tyto sankce byly uplatňovány. Sankce, které by mohly zahrnovat finanční odškodnění poškozené osoby, by měly být účinné, přiměřené a odrazující.

↓ 1371/2007/ES	23. bod
odůvodnění (přízpůsobený)	

- (32) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž rozvoje železnic ☒ Unie ☒ ~~Společenství~~ a zavedení práv cestujících, nemůže být uspokojivě dosaženo pouze na úrovni členských států, a může jich být proto lépe dosaženo na úrovni ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒, může ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒ přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

↓ nový

- (33) Pro zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu příloh I, II a III v souvislosti s jednotnými právními předpisy CIV, minimálními informacemi, které mají poskytovat železniční podniky nebo prodejci přepravních dokladů, minimálními normami kvality služeb a úpravou finančních částek uvedených v nařízení s ohledem na inflaci. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů¹¹. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží zejména Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

↓ 1371/2007/ES	25.	bod
odůvodnění (přízpůsobený)		

~~Železniční podniky v některých členských státech mohou mít problémy při uplatňování všech ustanovení tohoto nařízení ke dni jeho vstupu v platnost. Proto by členské státy měly mít možnost udělovat dočasné výjimky z uplatňování ustanovení tohoto nařízení na dálkové vnitrostátní osobní železniční dopravní spoje. Dočasná výjimka by se však neměla uplatnit na ustanovení tohoto nařízení, která se týkají přístupu zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace k cestování vlakem a práv zakoupit si přepravní~~

¹¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

~~doklad pro cestování vlakem bez nepřiměřených obtíží, ani na ustanovení o odpovědnosti železničních podniků vůči cestujícím a za jejich zavazadla, na požadavek odpovídajícího pojištění železničních podniků a na požadavek, aby železniční podniky přijaly přiměřená opatření k zajištění osobní bezpečnosti cestujících ve stanicích a vlacích a k řízení rizik.~~

↓ 1371/2007/ES 26. bod
odůvodnění

~~Městské, příměstské a regionální osobní železniční dopravní spoje jsou odlišné povahy než dálkové spoje. Proto by členské státy měly mít možnost udělovat výjimky z uplatňování ustanovení tohoto nařízení na městské, příměstské a regionální osobní železniční dopravní spoje, kromě některých ustanovení, která by se měla použít na všechny osobní železniční dopravní spoje ve Společenství.~~

↓ 1371/2007/ES 27. bod
odůvodnění

~~Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi¹².~~

↓ 1371/2007/ES 28. bod
odůvodnění

~~Zejména je třeba zmocnit Komisi k přijetí prováděcích opatření. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení nebo doplnit toto nařízení o nové jiné než podstatné prvky, měla by být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.~~

↓ nový

(34) Toto nařízení respektuje základní práva a dodržuje zásady uznávané v Listině základních práv Evropské unie, zejména články 21, 26, 38 a 47 týkající se zákazu jakékoli formy diskriminace, začlenění osob se zdravotním postižením, vysoké úrovně ochrany spotřebitele a práva na účinnou právní ochranu a spravedlivý proces. Soudy členských států musejí při uplatňování tohoto nařízení uvedená práva a zásady dodržovat,

¹² ~~Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).~~

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Kapitola I

Obecná ustanovení

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví pravidla pro ☒ železniční dopravu, ☒ pokud jde o:

~~a) informace, které mají poskytovat železniční podniky, uzavírání přepravních smluv, vydávání přepravních dokladů a zavádění počítačového informačního a rezervačního systému pro železniční dopravu;~~

↓ nový

a) zákaz diskriminace cestujících, pokud jde o podmínky přepravy;

↓ 1371/2007/ES

b) odpovědnost železničních podniků a jejich pojistné závazky vůči cestujícím a za jejich zavazadla;

~~e) povinnosti železničních podniků vůči cestujícím v případě zpoždění;~~

↓ nový

c) práva cestujících v případě nehody, k níž došlo v souvislosti s využíváním železnice a jejímž důsledkem je úmrtí nebo zranění cestujících či ztráta nebo poškození jejich zavazadel;

d) práva cestujících v případě odřeknutí či zpoždění spoje;

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

⇒ e) minimální ☒ informace, které mají být cestujícím poskytnuty; ☒

~~(d) ochranu~~ ⇒ zákaz diskriminace ☒ a ⇒ povinnou ☒ pomoc pro zdravotně postižené osoby ☒ se zdravotním postižením ☒ a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace cestující po železnici;

- eg) definování a sledování norem kvality služeb; ☒ a ☒ řízení rizik osobní bezpečnosti cestujících; ~~g~~
- h) vyřizování stížností; ~~g~~
- fi) obecná pravidla pro prosazování.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na ~~všechny~~ ☒ vnitrostátní a mezinárodní ☒ železniční cesty a dopravní spoje ve Společenství ☒ Unii ☒ provozované jedním nebo více licencovanými železničními podniky podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU¹³ ~~směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům¹⁴~~.
2. Toto nařízení se nevztahuje na železniční podniky a dopravní spoje, které nemají licenci podle směrnice Rady 95/18/ES.
3. Od dne vstupu tohoto nařízení v platnost se články 9, 11, 12 a 19, čl. 20 odst. 1 a článek 26 použijí na všechny osobní železniční dopravní spoje ve Společenství.
4. Kromě ustanovení uvedených v odstavci 3 může členský stát udělit na průhledném a nediskriminačním základě výjimku na dobu nejvýše pěti let, kterou lze obnovit dvakrát na dobu nejvýše pěti let, z uplatňování ustanovení tohoto nařízení na vnitrostátní osobní železniční dopravní spoje.
5. Kromě ustanovení uvedených v odstavci 3 tohoto článku může členský stát vyjmout z uplatňování ustanovení tohoto nařízení městské, příměstské a regionální osobní železniční dopravní spoje. Pro rozlišení mezi městskými, příměstskými a regionálními osobními železničními dopravními spoji použijí členské státy definice obsažené ve směrnici Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnice Společenství¹⁵. Při uplatňování těchto definic použijí členské státy tato kritéria: vzdálenost, četnost služeb, počet zastávek podle jízdního řádu, využití drážních vozidel, rozvrh prodeje přepravních dokladů, výkyvy v počtu cestujících v období dopravních špiček a mimo ně, kódy vlaků a jízdní řády.
6. Členský stát může udělit na průhledném a nediskriminačním základě na dobu nejvýše pěti let obnovitelnou výjimku z uplatňování ustanovení tohoto nařízení pro konkrétní dopravní spoje nebo cesty z důvodu, že významná část osobního železničního dopravního spoje, včetně nejméně jedné zastávky podle jízdního řádu, je poskytována mimo Společenství.
7. Členské státy uvědomí Komisi o výjimkách udělených podle odstavců 4, 5 a 6. Domnívá-li se Komise, že výjimka není v souladu s tímto článkem, přijme odpovídající opatření. Do 3. prosince 2014 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výjimkách udělených podle odstavců 4, 5 a 6.

¹³ Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.

¹⁴ Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44).

¹⁵ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344).

↓ nový

2. S výhradou odstavce 4 mohou členské státy vyjmout z uplatňování tohoto nařízení tyto spoje:
- a) městskou, příměstskou a regionální osobní železniční dopravu uvedenou ve směrnici 2012/34/EU, s výjimkou přeshraničních služeb v rámci Unie;
 - b) mezinárodní osobní železniční dopravu, jejíž podstatná část, včetně nejméně jedné zastávky podle jízdního řádu, je provozována mimo Unii, za předpokladu, že práva cestujících jsou odpovídajícím způsobem zajištěna vnitrostátními právními předpisy na území členského státu, který udělil výjimku.
3. Členské státy uvědomí Komisi o výjimkách udělených podle odst. 2 písm. a) a b) a o přiměřenosti svých vnitrostátních právních předpisů na svém území pro účely odst. 2 písm. b).
4. Články 5, 10, 11 a 25 a kapitola V se vztahují na veškeré osobní železniční dopravní spoje podle odstavce 1, včetně spojů vyňatých podle odst. 2 písm. a) a b).

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „železničním podnikem“ železniční podnik definovaný v článku 2 3 bodě 1 směrnice ~~2001/14/ES~~¹⁶ 2012/34/EU, a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž podnik musí zajistit trakei; zahrnuty jsou rovněž podniky zajišťující pouze trakei,
- 2) „dopravcem“ smluvní železniční podnik, s nímž cestující uzavřel přepravní smlouvu, nebo některý z navazujících železničních podniků, které je odpovědný na základě této smlouvy,
- 3) „výkonným dopravcem“ železniční podnik, který s cestujícím neuzavřel přepravní smlouvu, ale na něhož železniční podnik, který je smluvní stranou, zcela nebo zčásti přenesl provádění přepravy po železničních tratích,
- 42) „provozovatelem infrastruktury“ ⇒ provozovatel infrastruktury ⇐ ~~subjekt nebo podnik pověřený zejména zřizováním a údržbou železniční infrastruktury nebo její části jak jsou definovány v článku 3 směrnice 91/440/EHS 2012/34/EU, což může rovněž zahrnovat provozování kontrolních a bezpečnostních systémů infrastruktury funkcemi provozovatele infrastruktury v rámci sítě nebo její části mohou být pověřeny různé subjekty nebo podniky;~~

¹⁶

~~Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/49/ES.~~

- ~~53)~~ „provozovatelem stanice“ organizační subjekt v členském státě, který odpovídá za provozování železničních stanic a který může být provozovatelem infrastruktury;
- ~~64)~~ „poskytovatelem souborných služeb cestovního ruchu“ ~~organizátor~~ pořadatel nebo prodejce ve smyslu čl. ~~23~~ bodů ~~28~~ a ~~3~~ 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady ~~90/314/EHS~~¹⁷ (EU) 2015/2302¹⁸;
- ~~75)~~ „prodejcem přepravních dokladů“ maloobchodní prodejce uzavírající přepravní smlouvy a prodávající přepravní doklady na železniční dopravní spoje jménem železničního podniku nebo na vlastní účet;
- ~~86)~~ „přepravní smlouvou“ smlouva o přepravě, za úhradu nebo bezplatně, mezi železničním podnikem nebo prodejcem přepravních dokladů a cestujícím za účelem jeho přepravy jedním nebo více dopravními spoji;
- ~~97)~~ „rezervací“ povolení v listinné nebo elektronické podobě opravňující k přepravě s výhradou dříve potvrzeného individuálního ujednání o přepravě;
- ~~108)~~ „přímým přepravním dokladem“ přepravní doklad nebo doklady zastupující ☒ jedinou ☒ přepravní smlouvu na přepravu navazujícími železničními dopravními spoji provozovanými jedním nebo více železničními podniky;

↓ nový

- 9) „spojem“ osobní železniční dopravní spoj, který je provozován mezi železničními stanicemi nebo zastávkami podle jízdního řádu;
- 10) „cestou“ se rozumí přeprava cestujícího mezi stanicí odjezdu a stanicí příjezdu podle jediné přepravní smlouvy;

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

- 11) „vnitrostátním osobním železničním dopravním spojením“ osobní železniční dopravní spoj, který nepřekračuje ani jednu hranici členského státu;
- ⇒ 12) „mezinárodní osobní železniční dopravou“ mezinárodní osobní železniční doprava definovaná v čl. 3 bodě 5 směrnice 2012/34/EU; ⇐
- 13) „zpožděním“ časový rozdíl mezi dobou plánovaného příjezdu cestujícího podle zveřejněného jízdního řádu a dobou jeho skutečného nebo očekávaného příjezdu ☒ do cílové stanice ☒.

¹⁷ ~~Směrnice Rady 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cestování, pobyty a zájezdy (Úř. věst. L 158, 23.6.1990, s. 59).~~

¹⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302 ze dne 25. listopadu 2015 o souborných cestovních službách a spojených cestovních službách, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU a o zrušení směrnice Rady 90/314/EHS (Úř. věst. L 326, 11.12.2015, s. 1).

- 14) „pasem“ nebo „časovou jízdenkou“ ~~jízdenka~~ ☒ přepravní doklad ☒ na neomezený počet jízd, který umožňuje oprávněnému držiteli cestovat po určité trase nebo v určité síti během stanoveného období;

↓ nový

- 15) „zmeškáním přípoje“ situace, kdy cestující zmešká v průběhu cesty jeden nebo více spojů v důsledku zpoždění nebo odřeknutí jednoho nebo více předchozích spojů;

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

~~14) „počítačovým informačním a rezervačním systémem pro železniční přepravu“ počítačový systém obsahující informace o železničních dopravních spojih, které železniční podniky nabízejí; informace o spojih osobní dopravy uložené v tomto systému zahrnují tyto informace:~~

~~a) jízdní řády spojů osobní dopravy;~~

~~b) dostupnost míst ve spojih osobní dopravy;~~

~~e) jízdné a zvláštní podmínky;~~

~~d) možnost přístupu do vlaků pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;~~

~~e) zařízení, jejichž prostřednictvím lze provést rezervaci nebo vystavit přepravní doklady nebo přímé přepravní doklady, přičemž některá nebo všechna tato zařízení jsou dostupná uživatelům;~~

- 16) „zdravotně postiženou osobou ☒ se zdravotním postižením ☒“ nebo „osobou s omezenou schopností pohybu a orientace“ osoba, jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku jakéhokoliv tělesného postižení (smyslového nebo pohybového, trvalého nebo dočasného) ☒ která má trvalé nebo dočasné fyzické ☒, mentální ☒, ☒ duševní nebo smyslové ☒ postižení ~~nebo nezpůsobilosti~~ ⇒, které jí v interakci s různými překážkami může bránit v plném a účinném využívání dopravních prostředků na rovnoprávném základě s ostatními cestujícími ⇒, nebo jakékoli jiné příčiny zdravotního postižení ~~nebo~~ ☒ jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku ☒ věku a jejíž stav vyžaduje, aby jejím potřebám byla věnována odpovídající pozornost a byly jim přizpůsobeny služby, které jsou poskytovány všem cestujícím;

- 17) „všeobecnými přepravními podmínkami“ podmínky ~~dopravy~~ ☒ železničního podniku ☒ ve formě všeobecných obchodních podmínek nebo tarifů, které podle práva existují v každém členském státě a které se uzavřením přepravní smlouvy stávají její součástí;

- 18) „vozidlem“ motorové vozidlo nebo přívěs, který se přepravuje v souvislosti s přepravou osob;

↓ nový

19) jednotnými právními předpisy CIV“ jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV), jako je uvedeno v přílohu A k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

↓ 1371/2007/ES

Kapitola II

Přepravní smlouva, informace a přepravní doklady

Článek 4

Přepravní smlouva

S výhradou této kapitoly se uzavírání a plnění přepravní smlouvy a poskytování informací a přepravních dokladů řídí oddíly II a III přílohy I.

↓ nový

Článek 5

Nediskriminační podmínky přepravní smlouvy

Aniž jsou dotčeny sociální tarify, nabízejí železniční podniky či prodejci přepravních dokladů přepravní podmínky a tarify široké veřejnosti bez přímé či nepřímé diskriminace na základě státní příslušnosti či místa pobytu konečného zákazníka, nebo místa usazení železničního podniku nebo prodejce přepravních dokladů v rámci Unie.

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek ~~5~~ 6

Jízdní kola

~~Železniční podniky umožní cestujícím~~ ☒ je dovolen ☒ vstup do vlaku s jízdními koly, případně za ☒ přiměřený poplatek ☒ úplaty, za podmínky, že s nimi lze jednoduše nakládat, že nemají nepříznivý vliv na železniční dopravní spoj a pokud to drážní vozidlo dovoluje. ☒ Svá jízdní kola si v průběhu cesty hlídají a zajistí, že nejsou na obtíž ostatním cestujícím, neomezují vybavení pro mobilitu, zavazadla nebo železniční provoz a ani v této souvislosti nevznikne škoda. Přepravu jízdních kol může lze zamítnout či omezit z bezpečnostních či provozních důvodů, pokud železniční podniky, prodejci přepravních dokladů, poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu a případně i provozovatelé stanic informují cestující o

podmínkách vztahujících se k tomuto zamítnutí či omezení v souladu s nařízením (EU) č. 454/2011. ⇐

Článek 6 7

Zákaz vyloučení nebo omezení odpovědnosti

1. Závazky vůči cestujícím podle tohoto nařízení nelze omezit ani vyloučit, zejména odchylnými nebo omezujícími ustanoveními přepravní smlouvy.
2. Železniční podniky mohou nabízet přepravní podmínky, které jsou pro cestujícího příznivější než podmínky stanovené v tomto nařízení.

Článek 7 8

Povinnost poskytovat informace o zrušení dopravních spojů

Železniční podniky nebo případně příslušné orgány odpovědné za smlouvu na veřejné služby v železniční dopravě zveřejní vhodnými prostředky, ⇐ včetně formátů přístupných pro osoby se zdravotním postižením v souladu s požadavky na přístupnost stanovenými ve směrnici XXX¹⁹, ⇐ informace o ⇐ trvalém, či dočasném ⇐ zrušení dopravních spojů ještě před tím, než toto zrušení provedou.

Článek 8 9

Cestovní informace

1. ~~Aniž je dotčen článek 10, poskytují~~ ⇐ Železniční podniky a prodejci přepravních dokladů nabízející přepravní smlouvy jménem jednoho nebo více železničních podniků ~~poskytují~~ ⇐ cestujícímu na požádání přinejmenším informace uvedené v části I přílohy II o mezinárodních cestách, k nimž je daným železničním podnikem nabízena přepravní smlouva. Prodejci přepravních dokladů nabízející přepravní smlouvy vlastním jménem a poskytovatelé ~~souborných služeb cestovního ruchu~~ ⇐ poskytují tyto informace, pokud jim jsou k dispozici.
2. Železniční podniky ⇐, a případně prodejci přepravních dokladů, ⇐ poskytují cestujícím během cesty ⇐, a to i na přestupních stanicích ⇐, přinejmenším informace uvedené v části II přílohy II.
3. Informace uvedené v odstavcích 1 a 2 se poskytují v nejvhodnější podobě ⇐, a to i za využití aktuálních komunikačních technologií ⇐. Zvláštní pozornost je věnována ~~potřebám osob se sluchovým nebo zrakovým postižením~~ ⇐ tomu, aby se zajistilo, že uvedené informace budou přístupné osobám se zdravotním postižením v souladu s požadavky na přístupnost stanovenými směrnici XXX a nařízením č. 454/2011 ⇐.

⇓ nový

4. Provozovatelé stanic a provozovatelé infrastruktury nediskriminačním způsobem zpřístupní železničním podnikům a prodejcům přepravních dokladů údaje v reálném

¹⁹ Návrh směrnice o sbližování právních a správních předpisů členských států týkajících se požadavků na přístupnost u výrobků a služeb (Evropský akt přístupnosti) (Úř.věst. L X, X.X.XXXX, s. X).

Článek ~~9~~ 10

Dostupnost přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací

1. Železniční podniky a prodejci přepravních dokladů nabízejí přepravní doklady, ☒ a pokud jsou k dispozici, ☒ i přímé přepravní doklady a rezervace, ~~pokud jsou k dispozici.~~ ⇒ Vynaloží co možná největší úsilí, aby nabízeli přímé přepravní doklady, a to i na cesty přes hranice a s více než jedním železničním podnikem. ⇐
2. Aniž ~~jesou dotčeny odstavce 3 a 4,~~ distribuují železniční podniky ⇒ a prodejci přepravních dokladů ⇐ přepravní doklady cestujícím alespoň jedním z těchto způsobů prodeje:
 - a) ve výdejnách přepravních dokladů nebo prostřednictvím ~~prodejních~~ automatů ☒ pro prodej přepravních dokladů ☒;
 - b) pomocí telefonu, internetu nebo jakékoli jiné široce dostupné informační technologie;
 - c) ve vlaku.
- ~~3. Aniž jsou dotčeny odstavce 4 a 5,~~ ⇒ Členské státy mohou po ⇐ distribuují železničních podniky ⇐ požadovat, aby ⇐ v rámci smluv na veřejné služby ☒ poskytovaly ☒ přepravní doklady cestujícím ⇒ více než jedním ⇐ ~~alespoň jedním z těchto způsobů~~ prodeje.
- ~~a) ve výdejnách přepravních dokladů nebo prostřednictvím prodejních automatů;~~
- ~~b) ve vlaku.~~
- ~~43.~~ Železniční podniky nabízejí možnost získat přepravní doklady pro daný dopravní spoj ve vlaku, pokud to není omezeno nebo zakázáno z důvodů bezpečnosti nebo politiky zaměřené proti podvodům nebo z důvodu povinné rezervace míst ve vlaku nebo na základě přiměřených obchodních důvodů.
- ~~54.~~ Pokud na železniční stanici v místě odjezdu není výdejna ~~jízdenek~~ ☒ přepravních dokladů ☒ nebo ~~prodejní~~ automat ☒ pro prodej přepravních dokladů ☒, musí být cestující na železniční stanici informováni o:
 - a) možnosti zakoupení ~~jízdenek~~ ☒ přepravních dokladů ☒ telefonicky, prostřednictvím internetu nebo ve vlaku a o postupech, jimiž se mají řídit;
 - b) nejbližší hlavní železniční stanici nebo místu, kde jsou k dispozici výdejny ~~jízdenek~~ ☒ přepravních dokladů ☒ nebo ~~prodejní~~ automaty ☒ pro prodej přepravních dokladů ☒.

5. Pokud na železniční stanici v místě odjezdu není výdejna přepravních dokladů nebo dostupné automaty pro prodej přepravních dokladů, osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace musí být umožněno zakoupit přepravní doklady ve vlaku bez dodatečných nákladů.
6. Pokud cestující obdrží samostatné přepravní doklady na jednu cestu navazujícími železničními dopravními spoji provozovanými jedním nebo více železničními podniky, jeho právo na informace, pomoc, péči a odškodnění musí být rovnocenné právům spojeným s přímým přepravním dokladem a musí se vztahovat na celou cestu z místa odjezdu do cílového místa, nebyl-li cestující výslovně informován, že je tomu jinak, a to v písemné formě. V těchto informacích musí být zejména uvedeno, že zmešká-li cestující přípoj, nemá v závislosti na celkové délce cesty nárok na pomoc nebo odškodnění. Důkazní břemeno, že příslušné informace byly poskytnuty, nese železniční podnik, jeho zástupce, poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu či prodejce přepravních dokladů.

Článek 10

Cestovní informační a rezervační systémy

1. Pro poskytování informací a vydávání přepravních dokladů uvedených v tomto nařízení využívají železniční podniky a prodejci přepravních dokladů počítačový informační a rezervační systém pro železniční přepravu, zřízený postupy uvedenými v tomto článku.
2. Pro účely tohoto nařízení se použijí technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) uvedené ve směrnici 2001/16/ES.
3. Komise přijme do 3. prosince 2010 TSI „telematické aplikace pro osobní dopravu“ na základě návrhu předloženého Evropskou agenturou pro železnice. Tyto TSI umožní poskytování informací uvedených v příloze II a vydávání přepravních dokladů podle tohoto nařízení.
4. Železniční podniky přizpůsobí své počítačové informační a rezervační systémy pro železniční přepravu požadavkům stanoveným v TSI v souladu s plánem zavádění uvedeným v daném TSI.
5. S výhradou směrnice 95/46/ES nesmí železniční podnik ani prodejce přepravních dokladů zpřístupnit osobní informace o jednotlivých objednávkách přepravních dokladů jiným železničním podnikům ani prodejcům přepravních dokladů.

KAPITOLA III

ODPOVĚDNOST ŽELEZNIČNÍCH PODNIKŮ VŮČI CESTUJÍCÍM A ZA JEJICH ZAVAZADLA

Článek 11

Odpovědnost vůči cestujícím a za zavazadla

S výhradou této kapitoly a aniž jsou dotčeny vnitrostátní právní předpisy, které cestujícím přiznávají další náhradu škody, se odpovědnost železničních podniků vůči cestujícím a za jejich zavazadla řídí kapitolami I, III a IV oddílu IV a oddíly VI a VII přílohy I.

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 12

Pojištění ☒ a krytí odpovědnosti v případě smrti nebo zranění cestujícího ☒

~~1. Povinností stanovenou v článku 9 směrnice 95/18/ES v souvislosti s odpovědností vůči cestujícím se rozumí požadavek, aby byl železniční podnik ☒ musí být ☒ odpovídajícím způsobem ☒ přiměřeně ☒ pojištěn ⇒ , a to v souladu s článkem 22 směrnice 2012/34/EU a na základě posouzení vlastních rizik, ☒ nebo ☒ musí ☒ přijmout rovnocenná opatření, aby pokryl svou odpovědnost podle tohoto nařízení.~~

~~2. Komise předloží Radě a Evropskému parlamentu do 3. prosince 2010 zprávu o stanovení minimálního rozsahu pojištění pro železniční podniky. V případě potřeby ke zprávě přiloží vhodné návrhy nebo doporučení v této věci.~~

Článek 13

Zálohové platby

1. Při usmrcení cestujícího nebo jeho zranění provede železniční podnik, jak je uvedeno v čl. 26 odst. 5 přílohy I, neprodleně a v každém případě do patnácti dnů po zjištění totožnosti fyzických osob, které mají nárok na odškodnění, zálohové platby ve výši potřebné k pokrytí okamžitých ekonomických potřeb a přiměřené utrpěné újmy.
2. Aniž je dotčen odstavec 1, činí výše zálohové platby v případě usmrcení cestujícího nejméně 21 000 EUR.
3. Zálohová platba nepředstavuje uznání odpovědnosti a může být započtena oproti jakékoli další částce vyplacené na základě tohoto nařízení, avšak je nevratná, s výjimkou případů, ve kterých byla škoda způsobena nedbalostí nebo zaviněním cestujícího, nebo pokud osoba, která obdržela zálohovou platbu, nebyla osobou oprávněnou k obdržení odškodnění.

Článek 14

Popření odpovědnosti

I když železniční podnik popírá svou odpovědnost za tělesné zranění cestujícího, kterého přepravuje, vynaloží veškeré náležité úsilí, aby cestujícímu pomohl domáhat se náhrady škody od třetích osob.

KAPITOLA IV

ZPOŽDĚNÍ SPOJE, ZMEŠKÁNÍ PŘÍPOJE A ODŘEKNUTÍ SPOJE

Článek 15

Odpovědnost za zpoždění spoje, zmeškání přípoje a odřeknutí spoje

S výhradou této kapitoly se odpovědnost železničních podniků za zpoždění spoje, zmeškání přípoje a odřeknutí spoje řídí kapitolou II oddílu IV přílohy I.

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 16

Náhrada jízdného a přesměrování

1. V případě, kdy je důvodné očekávat, že ⇒ buď při odjezdu, nebo v případě zmeškání přípoje v průběhu cesty na jeden přímý přepravní doklad, ⇐ bude zpoždění příjezdu do cílového místa podle přepravní smlouvy ~~bude~~ delší než 60 minut, má cestující neprodleně možnost výběru mezi ☒ těmito alternativami ☒:

- a) náhradou plné ceny přepravního dokladu za podmínek, za nichž byl zakoupen, za neuskutečněnou část nebo části své cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, nemá-li cesta již žádný význam vzhledem k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případnou zpáteční přepravou do první výchozí stanice při nejbližší příležitosti. Výplata náhrady jízdného se provede za stejných podmínek jako výplata odškodnění uvedená v článku 17: ~~nebo~~
- b) pokračováním nebo přesměrováním do cílové stanice při nejbližší příležitosti za srovnatelných podmínek přepravy: ~~nebo~~
- c) pokračováním nebo přesměrováním do cílové stanice později podle přání cestujícího za srovnatelných podmínek přepravy.

↓ nový

2. Pro účely odst. 1 písm. b) může srovnatelné přesměrování provést jakýkoli železniční podnik a toto přesměrování může zahrnovat používání dopravy vyšší třídy i alternativní druhy dopravy, aniž by cestujícímu vznikly dodatečné náklady. Železniční podniky vynaloží náležité úsilí, aby nebylo zapotřebí využít dodatečné přípoje. Celkový čas přepravy při použití alternativního druhu dopravy pro část cesty, která nebyla dokončena podle původního plánu, musí být srovnatelný s časem

přepravy plánovaným pro původní cestu. Cestující nesmí být přepravováni v dopravních zařízeních nižší třídy, ledaže jsou tato zařízení jediným dostupným prostředkem v rámci přesměrování.

3. Poskytovatelé dopravních služeb, kteří zajišťují přesměrování, musí věnovat zvláštní pozornost tomu, aby byla osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace poskytována srovnatelná úroveň přístupnosti alternativního spoje.

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 17

Odškodnění z ceny přepravního dokladu

1. Aniž ztratí právo na přepravu, může cestující od železničního podniku požadovat odškodnění v případě zpoždění mezi výchozí a cílovou stanicí uvedenými ~~na přepravním dokladu~~ ⇒ v přepravní smlouvě ⇐, je-li jím postížen, za které nebyla poskytnuta náhrada ☒ ceny ☒ jízdného podle článku 16. Minimální odškodnění v případě zpoždění činí:
- a) 25 % ceny přepravního dokladu v případě zpoždění o 60 až 119 minut;
 - b) 50 % ceny přepravního dokladu v případě zpoždění o 120 a více minut.
2. ☒ Odstavec 1 se rovněž vztahuje na ☒ ☒ cestující, kteří jsou držiteli pasu nebo časové jízdenky. ☒ Pokud ☒ ☒ kteří zažívají opakovaná zpoždění nebo ~~zrušení~~ ☒ odřeknutí ☒ spojů v průběhu jejich platnosti ⇒ tohoto pasu nebo této časové jízdenky ⇐, mohou žádat přiměřené odškodnění v souladu s úpravou odškodnění platnou v železničním podniku. Tato úprava stanoví kritéria pro stanovení zpoždění a výpočet odškodnění. ⇒ Dochází-li v průběhu platnosti cestovního pasu nebo časové jízdenky ke zpoždění kratšímu než 60 minut opakovaně, počítá se dané zpoždění kumulativně a cestující jsou odškodněni v souladu s úpravou odškodnění platnou v železničním podniku. ⇐
3. Odškodnění za zpoždění spoje se vypočítá vzhledem k ☒ celkové ☒ ceně, kterou cestující skutečně zaplatil za zpožděnou službu. Pokud je přepravní smlouva na zpáteční cestu, vypočítá se odškodnění za zpoždění při cestě tam nebo cestě zpátky z poloviční ceny zaplacené za přepravní doklad. Stejně tak se cena za zpožděný dopravní spoj podle jakékoli jiné formy přepravní smlouvy umožňující vícenásobné cesty po stejné trati vypočítá podle poměru k celkové ceně.
4. Výpočet doby zpoždění nebere v úvahu žádné zpoždění, u kterého železniční podnik může prokázat, že nastalo mimo území ☒ Unie ☒, ~~na která se vztahuje Smlouva o založení Evropského společenství.~~
25. Odškodnění z ceny přepravního dokladu se vyplácí do jednoho měsíce od podání žádosti o odškodnění. Odškodnění lze uhradit prostřednictvím poukázek nebo jiných služeb, pokud jsou smluvní podmínky pružné (zejména ohledně období platnosti a cílové stanice). Na žádost cestujícího se odškodnění poskytne v penězích.
36. Odškodnění z ceny přepravního dokladu se nesnižuje o finanční náklady transakce, jako jsou poplatky, náklady na telefonní hovory a poštovné. Železniční podniky

mohou zavést minimální výši částky, do níž nebude odškodnění vypláceno. Tato minimální částka nesmí být vyšší než 4 EUR ☒ na přepravní doklad ☒.

47. Cestující nemá nárok na odškodnění, je-li o zpoždění informován dříve, než koupí přepravní doklad, nebo zůstane-li zpoždění vzhledem k pokračování jiným dopravním spojem nebo přesměrování menší než 60 minut.

↓ nový

8. Železniční podnik není povinen zaplatit odškodnění, může-li prokázat, že zpoždění bylo způsobeno nepříznivými povětrnostními podmínkami nebo velkými přírodními pohromami ohrožujícími bezpečný provoz spoje a nebylo možné je předvídat nebo jim zabránit, i kdyby byla přijata veškerá přiměřená opatření.

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

Článek 18

Pomoc

1. V případě zpoždění při příjezdu nebo odjezdu jsou cestující průběžně informováni o situaci a předpokládaném čase odjezdu a příjezdu železničním podnikem ⇒ nebo prodejcem přepravních dokladů ⇐ nebo provozovatelem stanice, jakmile je taková informace k dispozici.
2. V případě zpoždění uvedeného v odstavci 1 o více než 60 minut se rovněž cestujícímu nabídne zdarma:
 - a) jídlo a občerstvení v množství odpovídajícím čekací době, pokud je ve vlaku nebo ve stanici k dispozici nebo může být za přiměřených okolností dodáno ⇒ s přihlédnutím ke kritériím, jako je vzdálenost od dodavatele, čas potřebný pro dodání, jakož i náklady ⇐;
 - b) hotelové nebo jiné ubytování a přepravu mezi železniční stanicí a místem ubytování v případě, že je nutný pobyt na jednu noc nebo na více nocí, nebo v případě nutnosti dalšího pobytu, pokud je to uskutečnitelné;
 - c) přeprava z vlaku do železniční stanice v případě, že vlak uvízl na trati, do náhradní výchozí stanice nebo do cílové stanice dopravního spoje, pokud je to uskutečnitelné.
3. Pokud není dále možné pokračovat železničním spojem, vypraví železniční podnik pro cestující co nejdříve náhradní dopravní spoje.
4. Na požádání cestujícího železniční podniky potvrdí na přepravním dokladu ⇒ nebo jakýmkoli jiným způsobem ⇐, že došlo ke zpoždění železničního dopravního spoje, které vedlo ke zmeškání přípoje, nebo případně že došlo k odřeknutí železničního dopravního spoje.
5. Při uplatňování odstavců 1, 2, a 3 ⇒ a 4 ⇐ věnuje železniční podnik zvláštní pozornost potřebám ~~zdravotně postižených~~ osob ☒ se zdravotním postižením ☒, osob s omezenou schopností pohybu a orientace a osob, které je doprovázejí.

6. Kromě plnění povinností týkajících se železničních podniků podle čl. 13a odst. 3 směrnice 2012/34/EU provozovatel železniční stanice, která v průběhu jednoho roku odbaví nejméně 10 000 cestujících denně, zajistí, aby činnosti stanice, železničních podniků a provozovatelů infrastruktury byly koordinovány prostřednictvím vhodného pohotovostního plánu s cílem připravit se na možnost vážného narušení dopravy a velkých zpoždění vedoucích ke značnému počtu cestujících uvízlých ve stanici. Tento plán zajistí, že cestujícím, kteří na daném místě uvíznou, je poskytována přiměřená pomoc a informace, a to i v přístupných formátech v souladu s požadavky na přístupnost stanovenými směrnicí XXX. Provozovatel stanice na požádání tento plán a jeho případné změny zpřístupní vnitrostátnímu subjektu příslušnému pro prosazování nebo jakémukoli jinému subjektu určenému členským státem. Provozovatelé železničních stanic, které průměrně v průběhu jednoho roku odbaví méně než 10 000 cestujících denně, vynaloží veškeré náležité úsilí, aby uživatele stanice koordinovali a v daných situacích poskytovali uvízlým cestujícím pomoc a informace.

Článek 19

Právo na nápravu

Pokud železniční podnik poskytne odškodnění nebo plní jiné povinnosti v souladu s tímto nařízením, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení nebo vnitrostátního práva vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva odškodnění nákladů od jiných osob, včetně třetích stran. Toto nařízení zejména nesmí žádným způsobem omezovat právo železničního podniku požadovat náhradu od třetí strany, s níž uzavřel smlouvu a která přispěla ke vzniku události, jež vedla k odškodnění nebo k jiným povinnostem. Žádné ustanovení tohoto nařízení nelze vykládat jako omezení práva třetí strany jiné, než je cestující, se kterou železniční podnik uzavřel smlouvu, požadovat od železničního podniku náhradu nebo odškodnění podle použitelných právních předpisů.

KAPITOLA V

~~ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÉ OSOBY~~ ☒ SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM ☒ A OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Článek ~~19~~ 20

Právo na přepravu

1. Železniční podniky a provozovatelé stanic zavedou nebo udržují, s aktivním zapojením organizací zastupujících ~~zdravotně postižené~~ osoby ☒ se zdravotním postižením ☒ a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, nediskriminační

pravidla pro přístup platná pro přepravu ~~zdravotně postižených~~ osob ☒ se zdravotním postižením ☒ a osob s omezenou schopností pohybu a orientace ☒ včetně jejich osobních asistentů ☒. ☐ Tato pravidla musí cestujícímu umožňovat doprovod asistenčního psa v souladu s příslušnými vnitrostátními předpisy. ☐

2. Rezervace a přepravní doklady se poskytují ~~zdravotně postiženým~~ osobám ☒ se zdravotním postižením ☒ a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace bez jakýchkoli dodatečných nákladů. Železniční podnik, prodejce přepravních dokladů a poskytovatelé ~~souborných~~ služeb cestovního ruchu mohou odmítnout přijmout rezervaci ~~zdravotně postižené~~ osoby ☒ se zdravotním postižením ☒ nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace nebo jí vystavit přepravní doklad nebo požadovat, aby byla doprovázena jinou osobou, pouze tehdy, je-li to bezpodmínečně nutné z důvodu dodržení pravidel pro přístup uvedených v odstavci 1.

Článek ~~20~~ 21

Informace pro ~~zdravotně postižené~~ osoby ☒ se zdravotním postižením ☒ a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

1. ☐ Provozovatel stanice, ☐ ~~Železniční podnik~~, prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatel ~~souborných~~ služeb cestovního ruchu poskytují osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s pravidly pro přístup uvedenými v čl. ~~20~~ 19 odst. 1 na požádání informace o ☐ přístupu do stanice a přidružených zařízení, ☐ ~~přepravních podmínkách~~ ☒ dopravních spojích ☒ ~~pro zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace~~ a o přístupnosti drážních vozidel, ☐ a to i v přístupných formátech v souladu s požadavky na přístupnost stanovenými nařízením (EU) č. 454/2011 a směrnicí XXX, ☐ a informují zdravotně ~~postižené~~ osoby ☒ se zdravotním postižením ☒ a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace o jejich vybavení ☒ ve vlaku ☒.
2. Pokud železniční podnik, prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatel ~~souborných~~ služeb cestovního ruchu uplatňuje odchylku stanovenou v čl. ~~20~~ 19 odst. 2, vyrozumí na požádání písemně dotyčnou ~~zdravotně postiženou~~ osobu ☒ se zdravotním postižením ☒ nebo osobu s omezenou schopností pohybu a orientace o svých důvodech pro toto jednání do pěti pracovních dnů od odmítnutí rezervace nebo odmítnutí vydání přepravního dokladu nebo stanovení podmínky doprovodu. ☐ Železniční podnik, prodejce přepravních dokladů nebo provozovatel souborných služeb cestovního ruchu vynaloží náležité úsilí, aby pro dotyčnou osobu navrhl alternativní variantu přepravy, jež by zohledňovala její potřeby, pokud jde o přístupnost. ☐

Článek ~~21~~

Přístupnost

~~1. Železniční podniky a provozovatelé stanic, dodržováním TSI v případě osob s omezenou schopností pohybu a orientace, zajistí, aby stanice, nástupiště, vlakové soupravy a další prvky byly přístupné zdravotně postiženým osobám a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.~~

Pomoc v železničních stanicích

1. Aniž jsou dotčena pravidla pro přístup uvedená v čl. 2019 odst. 1, poskytuje provozovatel stanice ⇨, nebo železniční podnik, nebo oba ⇩ při odjezdu zdravotně postižené osoby ☒ se zdravotním postižením ☒ nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace z obsazené železniční stanice, při průjezdu touto stanicí nebo po příjezdu do ní bezplatnou pomoc takovým způsobem, aby daná osoba byla schopna nastoupit do odjíždějícího dopravní spoje, přestoupit na přípoj nebo vystoupit z příjíždějícího dopravního spoje, na který si zakoupila přepravní doklad.
2. ~~Není-li ve vlaku doprovodná posádka, vynaloží železniční podniky a provozovatelé stanic vynaloží v neobsazených stanicích veškeré~~ železniční podniky a provozovatelé stanic vynaloží v neobsazených stanicích veškeré náležité úsilí, aby zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace měly přístup k cestování vlakem.
- ~~2. Členské státy mohou stanovit odchylky od odstavce 1 v případě osob cestujících dopravními spoji, které jsou předmětem smlouvy na veřejné služby uzavřené v souladu s právem Společenství, za předpokladu, že příslušný orgán zavede náhradní zařízení nebo opatření zaručující stejnou nebo vyšší úroveň přístupnosti dopravních spojů.~~
3. Železniční podniky a provozovatelé stanic zajistí, aby v neobsazených stanicích byly, v souladu s pravidly pro přístup uvedenými v čl. 2019 odst. 1, uvedeny jednoduše přístupné ☒ dostupné ☒ informace o nejbližších obsazených stanicích a přímo dostupné pomoci pro zdravotně postižené osoby ☒ se zdravotním postižením ☒ a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, ⇨, a to i v přístupných formátech v souladu s požadavky na přístupnost stanovenými směrnicí XXX. ⇩

⇩ nový

4. Pomoc musí být ve stanicích k dispozici po celou dobu provozu železničních dopravních spojů.

⇩ 1371/2007/ES (přizpůsobený)

Pomoc ve vlaku

1. Aniž jsou dotčena pravidla pro přístup uvedená v čl. 2019 odst. 1, poskytuje železniční podnik zdravotně postiženým osobám a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace bezplatnou pomoc ve vlaku a při nastupování do vlaku a vystupování z něj.
- ☒ 2. Není-li ve vlaku doprovodná posádka, vynaloží železniční podniky náležité úsilí, aby osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace měly přístup k cestování vlakem. ☒
3. Pro účely tohoto článku se pomocí ve vlaku rozumí veškeré potřebné úsilí vynaložené k nabídnutí pomoci zdravotně postižené osobě ☒ se zdravotním postižením ☒ nebo osobě s omezenou schopností pohybu a orientace, aby mohla ve vlaku využívat stejné služby jako ostatní cestující v případě, že jí rozsah zdravotního

postižení nebo omezení schopností pohybu a orientace neumožňuje samostatné a bezpečné využívání těchto služeb.

↓ nový

4. Pomoc musí být ve vlaku k dispozici po celou dobu provozu železničních dopravních spojů.

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

Článek 24

Podmínky poskytování pomoci

Železniční podniky, provozovatelé stanic, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé ~~souborných~~ služeb cestovního ruchu navzájem spolupracují, aby poskytli pomoc ~~zdravotně postiženým~~ osobám ☒ se zdravotním postižením ☒ a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace podle článků ~~2022~~ a ~~2123~~ v souladu s těmito pravidly:

- a) ~~P~~pomoc se poskytuje za podmínky, že je železničnímu podniku, provozovateli stanice, prodejci přepravních dokladů nebo poskytovateli ~~souborných~~ služeb cestovního ruchu, u kterého byl zakoupen přepravní doklad, oznámeno alespoň 48 hodin předem, že uvedená osoba bude tuto pomoc potřebovat. Pokud přepravní doklad umožňuje vykonat vícenásobné cesty, je tato podmínka splněna jediným oznámením, v němž se uvedou patřičné informace o časech následujících cest. ⇒ Tato oznámení musí být předána všem ostatním železničním podnikům a provozovatelům stanic podílejících se na cestě dané osoby; ⇐
- b) ~~Ž~~elezniční podniky, provozovatelé stanic, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé ~~souborných~~ služeb cestovního ruchu přijmou všechna nezbytná opatření pro příjem oznámení;
- c) ~~N~~ení-li učiněno žádné oznámení podle písmene a), vynaloží železniční podnik a provozovatel stanice veškeré potřebné úsilí, aby poskytli pomoc takovým způsobem, aby ~~zdravotně postižená~~ osoba ☒ se zdravotním postižením ☒ nebo osoba s omezenou schopností pohybu a orientace mohla cestovat;
- d) ~~A~~aniž jsou dotčeny pravomoci jiných subjektů ohledně prostor mimo železniční stanice, určí provozovatel stanice nebo jiná oprávněná osoba místa v železniční stanici nebo mimo ni, na nichž mohou ~~zdravotně postižené~~ osoby ☒ se zdravotním postižením ☒ a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace ~~oznámí~~ ☒ ohlásit ☒ svůj příjezd do železniční stanice a v případě potřeby požadovat pomoc;
- e) ~~P~~pomoc se poskytuje za podmínky, že se ~~zdravotně postižená~~ osoba ☒ se zdravotním postižením ☒ nebo osoba s omezenou schopností pohybu a orientace dostaví na určené místo v čase stanoveném železničním podnikem nebo provozovatelem stanice poskytujícím pomoc. Stanovený čas nesmí činit více než 60 minut před časem odjezdu podle jízdního řádu nebo před časem, kdy se mají všichni cestující dostavit k odbavení. Pokud není stanoven čas, do kterého se má ~~zdravotně postižená~~ osoba ☒ se zdravotním postižením ☒ nebo osoba s omezenou

schopností pohybu a orientace dostavit na určené místo, dostaví se na určené místo nejpozději 30 minut před časem odjezdu podle jízdního řádu nebo před časem, kdy se mají všichni cestující dostavit k odbavení.

Článek 25

Odškodnění ohledně vybavení pro mobilitu, ~~nebo jiného zvláštního vybavení~~ ☒ nebo pomocných zařízení ☒

1. Pokud železniční podnik ☒ podniky a provozovatelé stanic způsobí ☒ ~~odpovídá zcela nebo zčásti za~~ ztrátu nebo poškození ☒ invalidních vozíků, dalšího ☒ vybavení pro mobilitu nebo ~~jiného zvláštního vybavení~~ ☒ pomocných zařízení ☒ ~~užívaného~~ ~~užívaných zdravotně postiženými osobami~~ ☒ se zdravotním postižením ☒ nebo osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, ⇒ ztrátu asistenčních psů využívaných těmito osobami či újmu těmito psům, ⇐ ~~neuplatní se žádné finanční omezení~~ ⇒ odpovídají tyto podniky a provozovatelé stanic za uvedenou ztrátu, poškození nebo újmu a poskytnou v této souvislosti odškodnění ⇐.

⇓ nový

2. Odškodnění podle odstavce 1 odpovídá nákladům na nahrazení nebo opravu ztraceného nebo poškozeného vybavení nebo zařízení.
3. V případě potřeby vynaloží železniční podniky a provozovatelé stanic veškeré náležité úsilí, aby urychleně poskytli dočasnou náhradu zvláštního vybavení nebo pomocných zařízení, jež má pokud možno technické a funkční vlastnosti odpovídající ztracenému nebo poškozenému vybavení nebo zařízení. Osobám se zdravotním postižením nebo osobám s omezenou schopností pohybu a orientace je dovoleno ponechat si dočasné náhradní vybavení či zařízení do doby, než jim je vyplaceno odškodnění podle odstavců 1 a 2.

Článek 26

Školení zaměstnanců

Železniční podniky a provozovatelé stanic:

- a) zajistí, aby všichni pracovníci, včetně osob zaměstnaných jakoukoli provádějící stranou, kteří poskytují přímou pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, dokázali vyhovět potřebám osob se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, a to i osobám s duševním a mentálním postižením;
- b) poskytují školení s cílem zvýšit povědomí o potřebách osob se zdravotním postižením mezi všemi pracovníky na stanici, kteří přichází do přímého styku s cestující veřejností;
- c) zajistí, aby všichni noví zaměstnanci prošli po přijetí do pracovního poměru školením o problematice zdravotního postižení a aby byli pracovníci pravidelně doškolení;
- d) na základě žádosti souhlasí s tím, aby se školení účastnili zaměstnanci se zdravotním postižením, cestující se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu a orientace a/nebo organizace zastupující tyto osoby.

KAPITOLA VI

BEZPEČNOST, STÍŽNOSTI A KVALITA DOPRAVNÍCH SLUŽEB

Článek ~~26~~ 27

Osobní bezpečnost cestujících

Po dohodě s orgány veřejné správy přijmou železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a železničních stanic patřičná opatření v oblasti své odpovědnosti a přizpůsobí je úrovni bezpečnosti stanovené orgány veřejné správy, aby zajistili osobní bezpečnost cestujících v železničních stanicích a ve vlacích a aby řídili rizika. Uvedené subjekty navzájem spolupracují a vyměňují si informace o osvědčených postupech ohledně předcházení událostem, které mohou přispět ke snížení úrovně bezpečnosti.

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek ~~27~~ 28

Stížnosti

1. ☒ Všechny ☒ ~~železniční podniky~~ ⇒ , prodejci přepravních dokladů, provozovatelé stanic a provozovatelé infrastruktury u stanic, které průměrně v průběhu jednoho roku odbaví více než 10 000 cestujících denně, ☒ zavedou ☒ jednotlivě ☒ ⇒ pro svou příslušnou oblast odpovědnosti ☒ mechanismus pro vyřizování stížností, které se týkají práv a povinností podle tohoto nařízení. ~~Železniční podnik~~ ~~e~~ Obeznámí cestující se svými kontaktními údaji a pracovním jazykem nebo jazyky.
2. Cestující mohou podat stížnost kterémukoli ze zúčastněných železničních podniků ⇒ , prodejců přepravních dokladů, provozovatelů stanic nebo provozovatelů infrastruktury ☒ . ⇒ Stížnosti musí být podány do šesti měsíců od události, která je předmětem stížnosti. ☒ Adresát stížnosti do jednoho měsíce ☒ od jejího obdržení ☒ buď odpoví s vysvětlením, nebo v odůvodněných případech uvedomí cestujícího, ~~ne~~ ~~do jakého data ve lhůtě~~ ~~činící nejvýše~~ ☒ kratší než ☒ tři měsíce ode dne ~~podání~~ ⇒ přijetí ☒ stížnosti, může očekávat odpověď. ⇒ Železniční podniky, prodejci přepravních dokladů, provozovatelé stanic a provozovatelé infrastruktury uchovávají po dobu dvou let údaje o událostech, jež jsou nezbytné pro posouzení stížnosti, a tyto údaje zpřístupňují na požádání vnitrostátním subjektům příslušným pro prosazování. ☒

↓ nový

3. Podrobné informace o postupu vyřizování stížností musí být přístupné osobám se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu a orientace.

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

34. Železniční podnik zveřejňuje ve výroční zprávě uvedené v článku 29 počet a kategorie obdržených stížností, vyřízených stížností, délku vyřizování a případná přijatá opatření k nápravě.

Článek ~~28~~ 29

Normy kvality služeb

1. Železniční podniky ~~⇒ a provozovatelé stanic~~ ~~definují~~ ☒ stanoví ☒ normy kvality služeb pro dopravní spoje a zavedou systém řízení jakosti, aby kvalitu služeb udržely. Normy kvality služeb se vztahují alespoň na položky uvedené v příloze III.
2. Železniční podniky ~~⇒ a provozovatelé stanic~~ sledují svůj výkon v porovnání s příslušnými normami kvality služeb. Železniční podniky zveřejňují každý rok zprávu o kvalitě poskytovaných služeb spolu s výroční zprávou. ☒ Železniční podniky zveřejňují ☒ zprávy o kvalitě poskytovaných služeb ~~se zveřejňují~~ na ☒ svých ☒ internetových stránkách ~~železničních podniků~~. Kromě toho se uvedené zprávy zpřístupní na internetových stránkách Evropské agentury pro železnice ☒ Agentury Evropské unie pro železnice ☒.

KAPITOLA VII

INFORMACE A PROSAZOVÁNÍ

Článek ~~29~~ 30

Informace o právech cestujících

1. Železniční podniky, provozovatelé stanic, ~~⇒ prodejci přepravních dokladů~~ a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu ~~cestovních služeb~~ při prodeji přepravních dokladů na jízdy vlakem informují cestující o jejich právech a povinnostech podle tohoto nařízení. Ke splnění této informační povinnosti ~~Železniční podniky, provozovatelé stanic a poskytovatelé cestovních služeb mohou ke splnění této informační povinnosti~~ používat shrnutí ustanovení tohoto nařízení připravené Komisí v úředních jazycích ~~orgánů Evropské unie~~, které jim bude k dispozici. ~~⇒ K přepravnímu dokladu navíc poskytnou oznámení v papírové či elektronické podobě nebo jakýmikoli jinými prostředky, včetně formátů přístupných pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s požadavky na přístupnost stanovenými směrnicí XXX. V uvedeném oznámení je upřesněno, kde lze tyto informace získat v případě odřeknutí spoje, zmeškání přípoje nebo velkého zpoždění.~~ ~~⇒~~

2. Železniční podniky a provozovatelé stanic vhodným způsobem $\Rightarrow$, a to i v přístupných formátech v souladu s požadavky na přístupnost stanovenými směrnicí XXX, $\Leftarrow$ informují cestující na stanici a ve vlaku o $\Rightarrow$ o jejich právech a povinnostech podle tohoto nařízení a o $\Leftarrow$ ~~adrese~~ kontaktních údajích subjektu nebo subjektů určených členskými státy podle článku ~~30~~ 31.

Článek ~~30~~ 31

$\boxtimes$ Určení vnitrostátních subjektů příslušných pro $\boxtimes$ ~~P~~prosazování

~~1.~~ Každý členský stát určí subjekt či subjekty odpovědné za prosazování tohoto nařízení. Každý subjekt přijme opatření nezbytná k tomu, aby se zajistilo dodržování práv cestujících.

Všechny subjekty jsou nezávislé z hlediska své organizace, financování, právní struktury a procesu rozhodování na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělujícím subjektu nebo železničním podniku.

Členské státy informují Komisi o subjektu nebo subjektech, které byly určeny podle tohoto ~~odstavce~~ článku, a o jejich pravomocích.

~~2. Každý cestující může podávat stížnosti na tvrzené porušení tohoto nařízení příslušnému subjektu určenému podle odstavce 1 nebo jakémukoli jinému vhodnému subjektu určenému členským státem.~~

$\Downarrow$ nový

Článek 32

Úkoly v oblasti prosazování

1. Vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování důkladně sledují soulad s tímto nařízením a přijímají nezbytná opatření, aby zaručily, že jsou práva cestujících dodržována. Za tímto účelem poskytují železniční podniky, provozovatelé stanic a provozovatelé infrastruktury daným subjektům na požádání příslušné dokumenty a informace. Při výkonu svých funkcí musí tyto subjekty zohlednit informace, které jim předloží subjekt určený podle článku 33 k vyřizování stížností, jedná-li se o jiný subjekt. Na základě jednotlivých stížností předaných tímto subjektem mohou též rozhodnout o opatřeních v oblasti prosazování.
2. Vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování zveřejňují každoročně statistické údaje o své činnosti, včetně uplatněných sankcí, a to nejpozději na konci dubna následujícího kalendářního roku.
3. Železniční podniky předají své kontaktní údaje vnitrostátním subjektům příslušným pro prosazování nebo subjektům členských států, v nichž působí.

Článek 33

Vyřizování stížností vnitrostátními subjekty příslušnými pro prosazování

1. Aniž jsou dotčena práva spotřebitelů domáhat se nápravy alternativními prostředky podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/11/EU²⁰, cestující může podat stížnost k subjektu příslušnému pro prosazování až poté, co bez úspěchu stížnost podal u železničního podniku, prodejce přepravních dokladů, provozovatele stanice nebo provozovatele infrastruktury v souladu s článkem 28. Subjekty příslušné pro prosazování informují stěžovatele o jejich právu podávat stížnosti k subjektům pro alternativní řešení sporů za účelem domáhání se individuální nápravy.
2. Jakýkoli cestující může podávat stížnosti týkající se údajného porušení tohoto nařízení k vnitrostátnímu subjektu příslušnému pro prosazování nebo k jakémukoli jinému subjektu určenému k uvedenému účelu některým členským státem.
3. Daný subjekt potvrdí stěžovateli obdržení stížnosti do dvou týdnů od jejího přijetí. Postup vyřizování stížností trvá nejvýše tři měsíce. U složitých případů může subjekt na základě vlastního uvážení prodloužit tuto dobu na šest měsíců. V takovémto případě informuje cestujícího o tom, z jakého důvodu je lhůta prodloužena a kdy se očekává ukončení daného postupu. Více než šest měsíců mohou trvat pouze případy, které zahrnují soudní řízení. Je-li daný subjekt též subjektem pro alternativní řešení sporů ve smyslu směrnice 2013/11/EU, upřednostní se lhůty stanovené v uvedené směrnici.

K postupu vyřizování stížností musí mít přístup osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
4. Stížnosti cestujících o události týkající se železničního podniku jsou vyřizovány vnitrostátním subjektem příslušným pro prosazování v členském státě, který tomuto podniku udělil licenci.
5. Týká-li se stížnost údajného porušování nařízení provozovateli stanic, vnitrostátním subjektem příslušným pro prosazování je subjekt členského státu, na jehož území k předmětné události došlo.
6. V rámci spolupráce podle článku 34 se mohou vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování od odstavců 4 a 5 odchýlit, je-li to v zájmu cestujícího z opodstatněných důvodů, zejména kvůli jazyku či místu pobytu.

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek ~~31~~ 34

⊗ Výměna informací a přeshraniční ⊗ Spolupráce mezi ⊗ vnitrostátními ⊗ subjekty příslušnými pro prosazování

²⁰ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/11/EU ze dne 21. května 2013 o alternativním řešení spotřebitelských sporů a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 a směrnice 2009/22/ES (Úř. věst. L 165, 18.6.2013, s. 14).

↓ nový

1. Jsou-li podle článků 31 a 33 určeny jiné subjekty, musí být za účelem výměny informací mezi uvedenými subjekty v souladu s nařízením (EU) 2016/679 zřízeny mechanismy pro podávání zpráv s cílem pomoci vnitrostátnímu subjektu příslušnému pro prosazování s plněním úkolů v oblasti dohledu a prosazování a umožnit subjektu určenému podle článku 33 k vyřizování stížností shromažďovat informace nezbytné k prověřování jednotlivých stížností.

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

2. ☒ Vnitrostátní ☒ subjekty příslušné pro prosazování ~~podržování tohoto nařízení uvedené v článku 30~~ si vyměňují informace o své práci, zásadách pro rozhodování a praxi za účelem koordinace ~~svých zásad rozhodování v celém Společenství~~. Komise je při plnění tohoto úkolu podporuje.

- ⇒ 3. Vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování se řídí postupem stanoveným v příloze IV. ⇐

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

KAPITOLA VIII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek ~~32~~ 35

Sankce

1. Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá nezbytná opatření k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy ☒ oznámí ☒ ~~sdělí tato pravidla a opatření Komisi~~ ☒ tato pravidla a opatření ☒ ~~do 3. června 2010~~ a oznámí jí bezodkladně veškeré jejich pozdější změny ☒ , které uvedená pravidla a opatření ovlivňují ☒.
- ⇒ 2. V rámci spolupráce podle článku 34 a na žádost vnitrostátního subjektu příslušného pro prosazování vyřizujícího stížnost vyšetří subjekt příslušný pro prosazování, který je příslušný pro účely čl. 33 odst. 4 nebo 5, porušení tohoto nařízení, které daný subjekt zjistil, a je-li to nezbytné, uloží sankce. ⇐

Článek ~~33~~

Přílohy

~~Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení přizpůsobením jeho příloh, s výjimkou přílohy I, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 35 odst. 2.~~

Článek ~~34~~ 36

~~Změny~~ ☒ Přenesení pravomoci ☒

~~Pro účely tohoto nařízení se rozumí:~~

- ~~1. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jejich doplněním, nezbytná k provedení článků 2, 10 a 12 se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 35 odst. 2.~~
- ~~2. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení změnou finančních částek uvedených v tomto nařízení jiných než částek v příloze I, se přijímají s ohledem na inflaci regulativním postupem s kontrolou podle čl. 35 odst. 2.~~

⇒ Komise má pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 37 za účelem: ⇐

⇒ i) úpravy finančních částek uvedených v článku 13 s ohledem na inflaci; ⇐

⇒ ii) změny příloh I, II a III s ohledem na změny jednotných právních předpisů CIV a technologický vývoj v této oblasti. ⇐

↓ nový

Článek 37

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 36 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne *[datum vstupu tohoto nařízení v platnost]*. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci vede Komise konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými

v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů²¹.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle tohoto nařízení vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

↓ 1371/2007/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

Článek 35

Postup projednávání ve výboru

~~Pro účely tohoto nařízení se rozumí:~~

- ~~1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 11a směrnice 91/440/EHS.~~
- ~~2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na ustanovení článku 8 uvedeného rozhodnutí.~~

Článek 36 38

Zpráva

~~Do 3. prosince 2012~~ ⇒ [Pět let po přijetí tohoto nařízení] ⇐ předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a o výsledcích tohoto nařízení, ~~zejména pokud jde o normy kvality služeb.~~

Zpráva je založena na informacích, které mají být poskytovány podle tohoto nařízení ~~a podle článku 10b směrnice 91/440/EHS.~~ V případě potřeby se zpráva doplní o vhodné návrhy.

↓ nový

Článek 39

Zrušení

Nařízení (ES) 1371/2007 se zrušuje.

Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze V.

²¹ Interinstitucionální dohoda mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Evropskou komisí o zdokonalení tvorby právních předpisů (Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1).

Článek ~~37~~ 40

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost ☒ dvacátým dnem ☒ ~~dvacet čtyř měsíců~~ po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*