

Úřední věstník

Evropské unie

C 289 E

Svazek 49

České vydání

Informace a oznámení

28. listopadu 2006

Oznámení č.

Obsah

Strana

I Informace

Rada

2006/C 289 E/01	Společný postoj (ES) č. 19/2006 ze dne 24. července 2006 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční přepravě	1
2006/C 289 E/02	Společný postoj (ES) č. 20/2006 ze dne 24. července 2006 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury	30
2006/C 289 E/03	Společný postoj (ES) č. 21/2006 ze dne 14. září 2006 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství	42
2006/C 289 E/04	Společný postoj (ES) č. 22/2006 ze dne 25. září 2006 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II)	68

I

(Informace)

RADA

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 19/2006

přijatý Radou dne 24. července 2006

s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2006 ze dne ... o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční dopravě

(2006/C 289 E/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V rámci společné dopravní politiky je důležité chránit práva cestujících v mezinárodní železniční dopravě mezi členskými státy a zlepšovat kvalitu a efektivitu mezinárodní železniční přepravy osob mezi členskými státy s cílem podpořit zvýšení podílu železniční dopravy ve vztahu k jiným druhům dopravy.
- (2) Sdělení Komise „Strategie spotřebitelské politiky v letech 2002–2006“ ⁽⁴⁾ stanoví cíl dosáhnout v oblasti dopravy vysoké úrovně ochrany spotřebitele v souladu s čl. 153 odst. 2 Smlouvy.
- (3) V železniční dopravě je cestující slabší stranou přepravní smlouvy, a jeho práva v tomto ohledu proto musí být chráněna.

- (4) Práva cestujících v železničních dopravních spojích 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.

- (5) Podrobnější požadavky ohledně poskytování cestovních informací budou stanoveny v technické specifikaci pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) uvedené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě konvenčního železničního systému ⁽⁵⁾.

- (6) Posílení práv cestujících v mezinárodní 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 13. června 1999 (protokol 1999).

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

- (8) Poskytování informací a přepravních dokladů cestujícím v mezinárodní železniční dopravě by mělo být usnadněno upravením počítačových systémů podle společné specifikace.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 221, 8.9.2005, s. 8.

⁽²⁾ Úř. věst. C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 28. září 2005 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 24. července 2006 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 137, 8.6.2002, s. 2.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1. Směrnice ve znění směrnice 2004/50/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114).

- (9) Další zavádění dopravních informačních a rezervačních systémů by mělo být prováděno v souladu s TSI.
- (10) Mezinárodní železniční přeprava osob by měla sloužit všem občanům. Proto by měly mít osoby se schopností pohybu a orientace omezenou v důsledku zdravotního postižení, věku nebo jiného faktoru možnost využívat železniční dopravy způsobem srovnatelným s ostatními občany. 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 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. Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace by měly mít možnost zakoupit přepravní doklady ve vlacích bez dodatečných poplatků.
- (11) Železniční podniky by měly mít povinnost být pojištěny nebo přijmout rovnocenná opatření ohledně své odpovědnosti vůči cestujícím v mezinárodní železniční přepravě v případě nehody. V budoucnu by měl být přezkoumán minimální rozsah pojištění pro železniční podniky.
- (12) Posílená práva na odškodnění a pomoc v případě zpoždění, zmeškání přípoje nebo odřeknutí mezinárodního spoje by měla mít za následek větší pobídky pro trh mezinárodní železniční přepravy osob ve prospěch cestujících.
- (13) 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 COTIF, a zejména v jejím přípoju CIV týkajícím se práv cestujících.
- (14) Je rovněž žádoucí, aby v období bezprostředně po nehodě byly oběti nehod a jejich rodinní příslušníci zbaveni krátkodobých finančních starostí.
- (15) Je v zájmu cestujících v mezinárodní železniční přepravě, aby byla po dohodě s veřejnými orgány přijata náležitá opatření pro zajištění jejich osobní bezpečnosti ve stanicích i ve vlacích.
- (16) Cestující v mezinárodní železniční přepravě by měli mít možnost podat kterémukoli zúčastněnému železničnímu podniku nebo prodejci přepravních dokladů stížnost týkající se práv udělených a povinností uložených tímto nařízením a měli by mít právo obdržet odpověď v přiměřené lhůtě.
- (17) Železniční podniky by měly definovat, řídit a sledovat normy kvality služeb u mezinárodní železniční přepravy osob.
- (18) 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.
- (19) Tímto nařízením by neměla být dotčena 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 údajů⁽¹⁾.
- (20) 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.
- (21) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž rozvoje železnic Společenství a zavedení práv cestujících v mezinárodní železniční přepravě, nemůže být uspokojivě dosaženo pouze na úrovni členských států, z důvodů významných mezinárodních aspektů a potřeby mezinárodní koordinace v mezinárodní železniční přepravě osob, a může jich být proto lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství 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.
- (22) Cílem tohoto nařízení je podporovat přeshraniční integraci v oblastech, v nichž občané dvou nebo více sousedících členských států pracují a bydlí ve značné míře v jiném členském státě. Členské státy by proto měly mít možnost udělit dočasně výjimky pro jednotlivé přeshraniční dopravní spoje. Tyto dopravní spoje by mohly zajišťovat přepravu v městské aglomeraci nebo v regionu umístěném ve dvou nebo více členských státech, v regionech, v nichž je podstatná část služeb provozována mimo Společenství, kde krátký úsek trasy prochází jiným členským státem, nebo kde překračuje do jiného členského státu jen kvůli cílové stanici.
- (23) 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 Komisi⁽²⁾,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31. Směrnice ve znění nařízení (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 384, 31.10.2003, s. 1).

⁽²⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví pravidla pro

- a) informace, které mají poskytovat železniční podniky, uzavírání přepravních smluv, vydávání přepravních dokladů a zavádění počítačového informačního a rezervačního systému pro železniční dopravu,
- b) odpovědnost železničních podniků a jejich pojistné závazky vůči cestujícím a za jejich zavazadla,
- c) povinnosti železničních podniků vůči cestujícím v případě zpoždění,
- d) ochranu a pomoc pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace cestující po železnici,
- e) definování a sledování norem kvality služeb pro mezinárodní přepravu, řízení rizik osobní bezpečnosti cestujících a vyřizování stížností a
- f) obecná pravidla pro prosazování.

Článek 2

Oblast působnosti

1. S výhradou odstavců 2 až 4 se toto nařízení vztahuje na mezinárodní cesty ve Společenství vnitrostátními a mezinárodními dopravními spoji provozovanými jedním nebo více licencovanými železničními podniky podle směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům⁽¹⁾.
 2. Kapitola IV a článek 25 se vztahují pouze na mezinárodní cesty mezinárodními dopravními spoji.
 3. Kapitola V se vztahuje rovněž na vnitrostátní cesty mezinárodními dopravními spoji.
 4. Členský stát může udělit na průhledném a nediskriminačním základě na dobu nejvýše pěti let dočasnou obnovitelnou výjimku z uplatňování ustanovení tohoto nařízení pro konkrétní mezinárodní dopravní spoje nebo mezinárodní cesty, které mají mimořádné postavení, protože
- a) mezinárodní dopravní spoj zabezpečuje přepravu za účelem naplnění přepravních potřeb městské aglomerace nebo regionu nacházejícího se ve dvou nebo více členských státech, nebo

- b) podstatná část mezinárodního dopravní spoje, včetně alespoň jednoho pravidelného zastavení podle jízdního řádu, je provozována mimo Společenství, nebo
- c) mezinárodní dopravní spoj začíná a končí v témže členském státě a projíždí jiným členským státem, se zastaveními pro nástup a výstup cestujících podle jízdního řádu nebo bez nich, na vzdálenost menší než 100 km, nebo
- d) mezinárodní dopravní spoj překračuje hranici jednoho členského státu a končí v pohraniční stanici.

Členské státy takovou výjimku oznámí Komisi. Komise určí, zda je výjimka v souladu s tímto článkem.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1. „železničním podnikem“ železniční podnik definovaný v článku 2 směrnice 2001/14/ES⁽²⁾ a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž podnik musí zajistit trakci; zahrnuty jsou rovněž podniky zajišťující pouze trakci;
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;
4. „provozovatelem infrastruktury“ subjekt nebo podnik pověřený zejména zřizováním a údržbou železniční infrastruktury nebo její části, jak jsou definovány v článku 3 směrnice 91/440/EHS⁽³⁾, 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;
5. „provozovatelem stanice“ organizační subjekt v členském státě, který odpovídá za provozování železničních stanic a který může být provozovatelem infrastruktury;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164).

6. „poskytovatelem souborných služeb cestovního ruchu“ organizátor nebo prodejce ve smyslu čl. 2 bodů 2 a 3 směrnice 90/314/EHS⁽¹⁾, odlišný od železničního podniku;
7. „prodejcem přepravních dokladů“ maloobchodní prodejce uzavírající přepravní smlouvy a prodávající přepravní doklady na železniční dopravní spoje jménem železničního podniku nebo na vlastní účet;
8. „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.
9. „rezervací“ povolení v listinné nebo elektronické podobě opravňující k přepravě s výhradou dříve potvrzeného individuálního ujednání o přepravě;
10. „přímým přepravním dokladem“ přepravní doklad nebo doklady zastupující přepravní smlouvu na přepravu navazujícími železničními dopravními spoji provozovanými jedním nebo více železničními podniky;
11. „mezinárodní cestou“ cesta cestujícího po železnici mezi dvěma členskými státy v rámci jediné přepravní smlouvy, kdy cestující mezi výchozí a cílovou stanicí překročí alespoň jednu hranici členského státu a použije podle stejné smlouvy alespoň jeden mezinárodní dopravní spoj. V závislosti na výchozí a cílové stanici uvedené v přepravní smlouvě může cestující rovněž cestovat jedním nebo více vnitrostátními spoji;
12. „vnitrostátní cestou“ cesta cestujícího po železnici v rámci jediné přepravní smlouvy, kdy cestující nepřekročí hranici členského státu;
13. „mezinárodním dopravním spojením“ osobní železniční dopravní spoj, který začíná a končí ve Společenství a překračuje alespoň jednu hranici členského státu;
14. „vnitrostátním dopravním spojením“ osobní železniční dopravní spoj, který nepřekračuje ani jednu hranici členského státu;
15. „zpožděním“ časový rozdíl mezi dobou plánovaného příjezdu cestujícího podle zveřejněného jízdního řádu a dobou jeho skutečného nebo očekávaného příjezdu;
16. „počítačovým informačním a rezervačním systémem pro železniční přepravu“ počítačový systém obsahující informace o železničních dopravních spojkách, které železniční podniky nabízejí; informace o spojkách osobní dopravy uložené v tomto systému zahrnují tyto informace:
- a) jízdní řády spojků osobní dopravy,
 - b) dostupnost míst ve spojkách osobní dopravy,
 - c) jízdné a zvláštní podmínky,
 - d) možnost přístupu do vlaků pro 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;
17. „osobou s omezenou schopností pohybu a orientace“ osoba, jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku jakéhokoli tělesného postižení (smyslového nebo pohybového, trvalého nebo dočasného), mentálního postižení nebo nezpůsobilosti nebo jakékoli jiné příčiny zdravotního postižení nebo věku a jejíž stav vyžaduje, aby jejím potřebám byla věnována odpovídající pozornost a byly jim přizpůsobeny služby, které jsou poskytované všem cestujícím;
18. „Všeobecnými přepravními podmínkami“ podmínky dopravy ve formě všeobecných obchodních podmínek nebo tarifů, které podle práva existují v každém členském státě a které se uzavřením přepravní smlouvy stávají její součástí;
19. „vozidlem“ motorové vozidlo nebo přívěs, který se přepravuje v souvislosti s přepravou osob.

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.

Článek 5

Zákaz vyloučení nebo omezení odpovědnosti

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

Článek 6

Povinnost poskytovat informace o zrušení mezinárodních dopravních spojků

Železniční podniky zveřejní vhodnými prostředky informace o zrušení mezinárodních dopravních spojků ještě před tím, než toto zrušení provedou.

⁽¹⁾ 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).

Článek 7

Cestovní informace

1. Aniž je dotčen článek 9, poskytují železniční podniky a prodejci přepravních dokladů nabízející přepravní smlouvy jménem jednoho nebo více železničních podniků cestujícím 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 souhrnných služeb cestovního ruchu poskytují tyto informace, pokud jim jsou k dispozici.

2. Železniční podniky poskytují cestujícím během mezinárodní cesty přinejmenším informace uvedené v části II přílohy II.

3. Informace stanovené v odstavcích 1 a 2 se poskytují v nejvhodnější podobě.

Článek 8

Dostupnost přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací

1. Železniční podniky a prodejci přepravních dokladů nabízejí přepravní doklady, přímé přepravní doklady a rezervace, pokud jsou k dispozici. Aniž je dotčen odstavec 2, distribují železniční podniky přepravní doklady cestujícím alespoň jedním z těchto způsobů prodeje:

- a) ve výdejnách přepravních dokladů nebo prostřednictvím prodejních automatů;
- b) pomocí telefonu, internetu nebo jakékoli jiné široce dostupné informační technologie;
- c) ve vlaku.

2. 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.

Článek 9

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 ... (*) 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.

(*) Jeden rok po dni přijetí 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 prodejům přepravních dokladů.

KAPITOLA III

ODPOVĚDNOST ŽELEZNIČNÍCH PODNIKŮ VŮČI CESTUJÍCÍM A ZA JEJICH ZAVAZADLA

Článek 10

Odpovědnost vůči cestujícím a za zavazadla

S výhradou této kapitoly 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.

Článek 11

Pojištění

1. Povinností stanovenou v článku 9 směrnice 95/18/ES v souvislosti s odpovědností vůči cestujícím se rozumí požadavek, aby byl železniční podnik odpovídajícím způsobem pojištěn nebo přijal rovnocenná opatření, aby pokryl svou odpovědnost podle tohoto nařízení.

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

Článek 12

Zálohové platby

1. Při usmrcení cestujícího nebo jeho zranění provede železniční podnik 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.

KAPITOLA IV

ZPOŽDĚNÍ SPOJE, ZMEŠKÁNÍ PŘÍPOJE A ODŘEKNUTÍ SPOJE

Článek 13

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.

Článek 14

Náhrada jízdného a přesměrování

V případě, kdy je důvodné očekávat, že zpoždění příjezdu do cílového místa podle přepravní smlouvy bude delší než 60 minut, má cestující neprodleně možnost výběru mezi

- a) náhradou plné ceny přepravního dokladu za podmínek, za nichž byl zakoupen, za neuskutečněnou část nebo částí své cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, nemá-li mezinárodní 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 15; 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.

Článek 15

Odškodnění z ceny přepravního dokladu

1. Aniž ztratí právo na přepravu, může cestující od železničního podniku požadovat odškodnění v případě zpoždění, je-li jím postižen, za které nebyla poskytnuta náhrada jízdného podle článku 14. 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.

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.

Výpočet doby zpoždění nebere v úvahu žádné zpoždění, u kterého železniční podnik může prokázat, že nastalo mimo území členského státu.

2. Odškodnění z ceny přepravního dokladu se vyplátí do čtrnácti dnů 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). Odškodnění je hrazeno v peněžní podobě na žádost cestujícího, pokud by pro něj poukázky nebo jiné služby neměly žádnou hodnotu.

3. 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.

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

Článek 16

Pomoc

1. V případě zpoždění při příjezdu nebo odjezdu jsou cestující průběžně informováni o situaci a předpokládaném čase odjezdu a příjezdu železničním podnikem 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,

b) hotelové nebo jiné ubytování a přepravu mezi železničními 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) přepravu 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 mezinárodním železničním spojením, vypraví železniční podnik pro cestující co nejdříve náhradní dopravní spoje.

4. Na požádání cestujícího železniční podniky potvrdí na přepravním dokladu, 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 věnuje železniční podnik zvláštní pozornost potřebám cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace a osobám, které je doprovázejí.

KAPITOLA V

OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Článek 17

Informace pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

1. Železniční podnik, prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatel souhrnných služeb cestovního ruchu poskytují osobám s omezenou schopností pohybu a orientace na požádání informace o přepravních podmínkách, o přístupnosti drážních vozidel a o zařízeních a službách poskytovaných ve vlaku.

2. Železniční podnik zavede nediskriminační pravidla pro přístup platná pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, aby byly splněny platné bezpečnostní požadavky stanovené právními předpisy. Železniční podniky, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souhrnných služeb cestovního ruchu tato pravidla na požádání neprodleně zpřístupní.

Článek 18

Právo na přepravu

1. Železniční podnik, prodejce přepravních dokladů ani poskytovatel souhrnných služeb cestovního ruchu nesmí odmítnout přijetí rezervace ani vydání přepravního dokladu z důvodu omezené schopnosti pohybu a orientace cestujícího. Rezervace a přepravní doklady se poskytují osobám s omezenou schopností pohybu a orientace bez jakýchkoli dodatečných nákladů.

2. Aniž je dotčen odstavec 1, může železniční podnik, prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatel souhrnných služeb cestovního ruchu odmítnout přijetí rezervace nebo vydání přepravního dokladu nebo může požadovat, aby byla osoba s omezenou schopností pohybu a orientace doprovázena jinou osobou, v souladu s pravidly pro přístup uvedenými v čl. 17 odst. 2.

3. Pokud železniční podnik, prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatel souhrnných služeb cestovního ruchu uplatňuje odchylku podle odstavce 2, vyrozumí na požádání písemně dotyčnou osobu s omezenou schopností pohybu a orientace o svých důvodech pro toto jednání do pěti pracovních dnů od odmítnutí rezervace nebo vydání přepravního dokladu nebo stanovení podmínky doprovodu.

Článek 19

Pomoc v železničních stanicích

1. Aniž jsou dotčena pravidla pro přístup stanovená podle čl. 17 odst. 2, poskytuje provozovatel stanice při odjezdu 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 dopravního spoje, přestoupit

na přípoj nebo vystoupit z příjíždějícího dopravního spoje, na který si zakoupila přepravní doklad. Pro účely tohoto článku se stanice nepovažuje za obsazenou, pokud povinnosti sloužících pracovníků v oblasti ochrany, bezpečnosti, prodeje přepravních dokladů nebo zamezování úniku tržeb jim nevyhnutelně brání v poskytování takové pomoci.

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 platným právem Společenství, za předpokladu, že příslušný orgán zavede náhradní zařízení nebo opatření zaručující stejnou nebo vyšší úroveň přístupnosti dopravních spojů.

Článek 20

Pomoc ve vlaku

Aniž jsou dotčena pravidla pro přístup uvedená v čl. 17 odst. 2, poskytuje železniční podnik osobě s omezenou schopností pohybu a orientace bezplatnou pomoc ve vlaku a při nastupování do vlaku a vystupování z něj.

Pro účely tohoto článku se pomocí ve vlaku rozumí pomoc nabídnutá osobě s omezenou schopností pohybu a orientace, aby mohla ve vlaku využívat stejné služby jako ostatní cestující, v případě, že jí rozsah omezení schopností pohybu a orientace neumožňuje samostatné a bezpečné využívání těchto služeb.

Článek 21

Podmínky poskytování pomoci

Železniční podniky, provozovatelé stanic, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souhrnných služeb cestovního ruchu navzájem spolupracují, aby poskytli pomoc osobám s omezenou schopností pohybu a orientace podle článků 19 a 20 v souladu s těmito pravidly:

- Pomoc se poskytuje za podmínky, že je železničnímu podniku, provozovateli stanice, prodejci přepravních dokladů nebo poskytovateli souhrnných 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 za předpokladu, že se v něm uvedou patřičné informace o časech následujících cest.
- Železniční podniky, provozovatelé stanic, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souhrnných služeb cestovního ruchu přijmou všechna nezbytná opatření pro příjem oznámení.
- Není-li učiněno žádné oznámení podle písmene a), vynaloží železniční podnik a provozovatel stanice veškeré potřebné úsilí, aby poskytli pomoc takovým způsobem, aby osoba s omezenou schopností pohybu a orientace mohla cestovat.
- Aniž jsou dotčeny pravomoci jiných subjektů ohledně prostor mimo železniční stanice, určí provozovatel stanice místa v železniční stanici nebo mimo ni, na nichž mohou osoby s omezenou schopností pohybu a orientace oznámit svůj příjezd do železniční stanice a v případě potřeby požadovat pomoc.

- e) Pomoc se poskytuje za podmínky, že daná osoba se dostaví na určené místo
- v čase stanoveném předem železničním podnikem, který nesmí činit více než 90 minut před dobou odjezdu podle jízdního řádu,
 - pokud není čas stanoven, nejpozději 30 minut před časem odjezdu podle jízdního řádu.

Článek 22

Odškodnění ohledně vybavení pro mobilitu nebo jiného zvláštního vybavení

Pokud železniční podnik odpovídá zcela nebo zčásti za ztrátu nebo poškození vybavení pro mobilitu nebo jiného zvláštního vybavení užívaného osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, neuplatní se žádné finanční omezení.

KAPITOLA VI

BEZPEČNOST, STÍŽNOSTI A KVALITA DOPRAVNÍCH SLUŽEB

Článek 23

Osobní bezpečnost cestujících

Po dohodě s veřejnými orgány 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.

Článek 24

Stížnosti

1. Železniční podniky zavedou mechanismus pro vyřizování stížností, které se týkají práv a povinností podle tohoto nařízení. Železniční podnik tak učiní ve spolupráci s prodejcem přepravních dokladů. Železniční podnik obeznámí cestující se svými kontaktními údaji a pracovním jazykem nebo jazyky.
2. Cestující mohou podat stížnost kterémukoli ze zúčastněných železničních podniků nebo prodejců přepravních dokladů. Adresát stížnosti do dvaceti dnů buď odpoví s vysvětlením, nebo v odůvodněných případech uvědomí cestujícího, v jaké lhůtě, činící nejvýše tři měsíce ode dne podání stížnosti, může očekávat odpověď.
3. Železniční podnik zveřejňuje ve výroční zprávě uvedené v článku 25 počet a kategorie obdržených stížností, vyřízených

stížností, délku vyřizování a případná přijatá opatření k nápravě.

Článek 25

Normy kvality služeb

1. Železniční podniky definují normy kvality služeb pro mezinárodní 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 sledují svůj výkon v porovnání s příslušnými normami kvality služeb. Železniční podniky zveřejňují každý rok zprávu o kvalitě poskytovaných služeb spolu s výroční zprávou. Tyto výsledky se rovněž zveřejňují na internetové stránce železničních podniků.

KAPITOLA VII

PROSAZOVÁNÍ

Článek 26

Prosazování

1. Každý členský stát určí subjekt nebo subjekty příslušné pro prosazování dodržování 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, přidělováním subjektu nebo železničním podniku.

Členské státy informují Komisi o subjektu nebo subjektech, které byly určeny podle tohoto odstavce, 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.

Článek 27

Spolupráce mezi subjekty příslušnými pro prosazování

Subjekty příslušné pro prosazování dodržování tohoto nařízení uvedené v článku 26 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.

KAPITOLA VIII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 28

Sankce

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 sdělí tato pravidla a opatření Komisi do (*) a oznámí jí bezodkladně veškeré jejich pozdější změny.

Článek 29

Přílohy

S výjimkou přílohy I se přílohy mění postupem podle čl. 31 odst. 2.

Článek 30

Změny

1. Opatření nezbytná k provedení článků 2, 9 a 11 se přijímají postupem podle čl. 31 odst. 2.
2. Finanční částky uvedené v tomto nařízení jiné než částky v příloze I se upravují s ohledem na inflaci postupem podle čl. 31 odst. 2.

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

V Bruselu dne ...

Za Evropský parlament
předseda

...

Článek 31

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 11a směrnice 91/440/EHS.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.
3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 32

Zpráva

Do ... (**) předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o jeho provádění a o jeho výsledcích, zejména pokud jde o úroveň kvality dopravních 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.

Článek 33

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost osmnáct měsíců po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

...

(*) Šest měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost.

(**) Tři roku po dni vstupu tohoto nařízení v platnost.

PŘÍLOHA I

VÝŇATEK Z JEDNOTNÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ PRO SMLOUVU O MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVĚ OSOB (CIV)

Přípojek A

K úmluvě o mezinárodní Železniční přepravě (COTIF) ze dne 9. května 1980, ve znění Pozměňovacího protokolu k úmluvě o mezinárodní Železniční přepravě ze dne 13. června 1999

ODDÍL II

UZAVŘENÍ A PROVÁDĚNÍ PŘEPRAVNÍ SMLOUVY

Článek 6

Přepravní smlouva

1. Přepravní smlouva zavazuje dopravce k přepravě cestujícího a případně zavazadel a vozidel na místo určení a k vydání zavazadel a vozidel v místě určení.
2. Přepravní smlouva se zaznamenává v jednom nebo ve více přepravních dokladech, které se vydají cestujícímu. Chybí-li přepravní doklad, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost přepravní smlouvy, která bez újmy ustanovení článku 9 podléhá těmto Jednotným právním předpisům.
3. Přepravní doklad slouží až do prokázání opaku jako doklad o uzavření a obsahu přepravní smlouvy.

Článek 7

Přepravní doklad

1. Všeobecné přepravní podmínky stanoví formu a obsah přepravních dokladů, jakož i jazyk a znaky písma, které se užívají v tisku a při vyplňování.
2. Do přepravního dokladu se zapíše nejméně:
 - a) dopravce nebo více dopravců;
 - b) údaj, že přeprava podléhá i při opačném ujednání těmto Jednotným právním předpisům; uvedené lze vyznačit pomocí zkratky CIV;
 - c) každý další údaj, jímž lze prokázat uzavření a obsah přepravní smlouvy, a který cestujícímu umožňuje uplatnit svá práva vyplývající z této smlouvy.
3. Cestující je povinen se při převzetí přepravního dokladu přesvědčit, zda je vystaven podle jeho údajů.
4. Přepravní doklad je přenosný, nezní-li na jméno a nebyla-li cesta ještě nastoupena.
5. Přepravní doklad může mít také podobu elektronických záznamů dat převoditelných na čitelné znaky písma. Postupy užití k záznamu a zpracování dat musejí být funkčně rovnocenné, zejména pokud jde o důkazní sílu takto zhotoveného přepravního dokladu.

Článek 8

Placení a vracení přepravného

1. Nestanoví-li dohoda mezi cestujícím a dopravcem jinak, platí se přepravné předem.
2. Všeobecné přepravní podmínky stanoví podmínky, za nichž se přepravné vrací.

Článek 9

Oprávnění k jízdě. Vyloučení z přepravy

1. Cestující je povinen mít od počátku cesty platný přepravní doklad a předložit jej při kontrole přepravních dokladů. Všeobecné přepravní podmínky mohou stanovit, že

- a) cestující, který se neprokáže platným přepravním dokladem, je povinen uhradit kromě jízdného přírážku;
- b) cestující, který odmítne ihned uhradit jízdné nebo přírážku, může být vyloučen z přepravy;
- c) zda a za jakých podmínek se přírážka vrací.

2. Všeobecné přepravní podmínky mohou stanovit, že cestující, kteří

- a) představují nebezpečí pro bezpečnost a pořádek provozu nebo pro bezpečnost spolucestujících,
- b) jsou spolucestujícím neúnosným způsobem na obtíž,

jsou vyloučeni z přepravy nebo z ní mohou být vyloučeni cestou, a že tyto osoby nemají nárok na vrácení jízdného a dovozného za zavazadla.

Článek 10

Dodržování předpisů orgánů státní správy

Cestující povinen dodržovat celní a ostatní předpisy orgánů státní správy.

Článek 11

Odřeknutí a zpoždění vlaku. Zmeškání přípoje

Dopravce je povinen potvrdit případné odřeknutí vlaku nebo zmeškání přípoje v přepravním dokladu.

HLAVA III

PŘEPRAVA PŘÍRUČNÍCH ZAVAZADEL, ZVÍŘAT, CESTOVNÍCH ZAVAZADEL A VOZIDEL

KAPITOLA I

Všeobecná ustanovení

Článek 12

Předměty a zvířata připuštěné k přepravě

1. Cestující smí vzít do vozu snadno přenosné předměty (příruční zavazadla) a živá zvířata podle Všeobecných přepravních podmínek. Cestující smí dále vzít do vozu neskladné předměty podle zvláštních ustanovení Všeobecných přepravních podmínek. Předměty a zvířata, jež ostatní cestující omezují nebo obtěžují nebo mohou způsobit škodu, nelze vzít do vozu.
2. Cestující může podávat předměty a zvířata jako cestovní zavazadla podle Všeobecných přepravních podmínek.
3. Dopravce může v souvislosti s přepravou osob připustit k přepravě vozidla podle zvláštních ustanovení Všeobecných přepravních podmínek.
4. Přeprava nebezpečného zboží jako příručních zavazadel, cestovních zavazadel, jakož i ve vozidlech nebo na vozidlech přepravovaných po železničních tratích podle tohoto oddílu, je připuštěna pouze podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID).

Článek 13

Přezkoumání

1. Domnívá-li se dopravce odůvodněně, že přepravní podmínky nebyly dodrženy, je oprávněn přezkoumat, nezakazují-li to zákony a předpisy státu, v němž má k přezkoumání dojít, zda přepravované předměty (příruční zavazadla, cestovní zavazadla, vozidla včetně nákladu) a zvířata odpovídají přepravním podmínkám. Cestující musí být vyzván, aby se přezkoumání zúčastnil. Nedostaví-li se nebo nelze-li ho zastihnout, je dopravce povinen přizvat k přezkoumání dva nezávislé svědky.

2. Zjistí-li se, že přepravní podmínky nebyly dodrženy, může dopravce vyžadovat od cestujícího uhrazení nákladů na přezkoumání.

Článek 14

Dodržování předpisů orgánů státní správy

Při přepravě předmětů (příručních zavazadel, cestovních zavazadel, vozidel včetně nákladu) a zvířat v souvislosti s přepravou své osoby je cestující povinen dodržovat celní a ostatní předpisy orgánů státní správy. Cestující je povinen být přítomen prohlídce těchto předmětů, nepředvídají-li zákony a předpisy příslušného státu výjimku.

KAPITOLA II

Příruční zavazadla a zvířata

Článek 15

Dohled

Cestující dohlíží na cestovní zavazadla a na zvířata, která si bere do vozu.

KAPITOLA III

Cestovní zavazadla

Článek 16

Podávání cestovních zavazadel

1. Smluvní povinnosti při přepravě cestovních zavazadel se zaznamenávají v zavazadlovém lístku, který se vydá cestujícímu.
2. Chybí-li zavazadlový lístek, má-li nedostatky nebo byl-li ztracen, není tím dotčena existence a platnost ujednání o přepravě cestovních zavazadel, která bez újmy ustanovení článku 22 nadále podléhají těmto Jednotným právním předpisům.
3. Zavazadlový lístek slouží až do prokázání opaku jako doklad o podání cestovního zavazadla a o podmínkách jeho přepravy.
4. Do prokázání opaku se má za to, že cestovní zavazadlo bylo při převzetí dopravcem v bezvadném stavu a že počet kusů a hmotnost zavazadla souhlasily s údaji v zavazadlovém lístku.

Článek 17

Zavazadlový lístek

1. Všeobecné přepravní podmínky stanoví formu a obsah zavazadlového lístku, jakož i jazyk a znaky písma, které se užívají v tisku a při vyplňování. Článek 7 odst. 5 platí přiměřeně.
2. Do zavazadlového lístku je nutno zapsat nejméně:
 - a) dopravce nebo více dopravců;
 - b) údaj, že přeprava podléhá i při opačném ujednání těmto Jednotným právním předpisům; uvedené lze vyznačit pomocí zkratky CIV;
 - c) každý další údaj, který je nutný k prokázání smluvních povinností při přepravě cestovního zavazadla a který umožňuje cestujícímu uplatnit svá práva vyplývající z přepravní smlouvy.
3. Cestující je povinen se při převzetí zavazadlového lístku přesvědčit, zda je vystaven podle jeho údajů.

Článek 18

Odbavení a přeprava

1. Nepředvídají-li Všeobecné přepravní podmínky výjimku, podává se cestovní zavazadlo k přepravě pouze po předložení přepravního dokladu, který platí nejméně do místa určení cestovního zavazadla. V ostatním se odbavení cestovního zavazadla provádí podle předpisů platných v místě podání.

2. Pripouští-li Všeobecné přepravní podmínky přijetí cestovního zavazadla k přepravě bez předložení přepravního dokladu, platí, pokud jde o cestovní zavazadla, ustanovení těchto jednotných právních předpisů o právech a povinnostech cestujícího obdobně pro odesílatele cestovního zavazadla.

3. Dopravce může přepravovat cestovní zavazadlo jiným vlakem, jiným dopravním prostředkem a jinou cestou než jsou ty, jichž použije cestující.

Článek 19

Placení dovozného za zavazadla

Není-li mezi cestujícím a dopravcem dohodnuto jinak, platí se dovozné za zavazadla při podeji.

Článek 20

Označení cestovního zavazadla

Cestující je povinen uvést na každém kusu zavazadla, na dobře viditelném místě, trvanlivě a zřetelně:

- a) své jméno a svou adresu,
- b) cílové místo určení.

Článek 21

Dispoziční právo k cestovnímu zavazadlu

1. Dovolují-li to okolnosti a nebrání-li tomu celní nebo jiné předpisy orgánů státní správy, může cestující po vrácení zavazadlového lístku a, předvídají-li to Všeobecné přepravní podmínky, po předložení přepravního dokladu požadovat vrácení zavazadla v podací stanici.

2. Všeobecné přepravní podmínky mohou předvídat také jiná ustanovení týkající se dispozičního práva, zejména změnu cílového místa a s tím související případné následky pro cestujícího, pokud jde o náklady.

Článek 22

Výdej

1. Cestovní zavazadlo se vydá po vrácení zavazadlového lístku a po uhrazení případných výloh vázoucích na zásilce.

Dopravce je oprávněn, nikoli však povinen, zkontrolovat, zda je držitel zavazadlového lístku oprávněn cestovní zavazadlo přijmout.

2. Vydání cestovního zavazadla držiteli zavazadlového lístku, pokud je uskutečněno v souladu s předpisy platnými v cílovém místě určení, je postaveno na roveň

- a) předání cestovního zavazadla celní nebo daňové správě v jejich odbavovacích nebo skladovacích prostorech, nejsou-li tyto prostory pod dohledem dopravce,
- b) předání živých zvířat do opatrování třetí osobě.

3. Držitel zavazadlového lístku může po uplynutí dohodnuté doby a doby potřebné k případnému odbavení celními nebo jinými orgány státní správy požadovat v cílovém místě určení vydání cestovního zavazadla.

4. Není-li zavazadlový lístek vrácen, vydá dopravce cestovní zavazadlo pouze tomu, kdo své oprávnění prokáže; při nedostatečném prokázání nároku může dopravce požadovat složení jistoty.

5. Cestovní zavazadlo se vydá v cílovém místě určení, do něhož bylo vypraveno.

6. Držitel zavazadlového lístku, kterému cestovní zavazadlo nebude vydáno podle odstavce 3, může požadovat, aby mu na zavazadlovém lístku byly vyznačeny den a hodina, kdy o vydání cestovního zavazadla požádal.

7. Nevyhoví-li dopravce žádosti oprávněné osoby o přezkoumání cestovního zavazadla v její přítomnosti s cílem zjistit škodu uváděnou oprávněnou osobou, může oprávněná osoba přijetí zavazadla odmítnout.

8. V ostatních náležitostech se vydání cestovního zavazadla řídí předpisy platnými v cílovém místě určení.

KAPITOLA IV

Vozidla

Článek 23

Přepravní podmínky

Zvláštní ustanovení o přepravě vozidel ve Všeobecných přepravních podmínkách stanoví zejména podmínky pro přijetí vozidla k přepravě, pro vypravení, nakládku a přepravu, vykládku a výdej vozidla, jakož i povinnosti cestujícího.

Článek 24

Přepravní lístek

1. Smluvní povinnosti při přepravě vozidel je nutno uvést v přepravním lístku, který se vydá cestujícímu. Přepravní lístek může být součástí přepravního dokladu cestujícího.
2. Zvláštní ustanovení o přepravě vozidel ve Všeobecných přepravních podmínkách stanoví formu a obsah přepravního lístku, jakož i jazyk a znaky písma, které se užívají v tisku a při vyplňování. Článek 7 odst. 5 platí přiměřeně.
3. Do přepravního lístku je nutno zapsat nejméně:
 - a) dopravce nebo více dopravců;
 - b) údaj, že přeprava podléhá i při opačném ujednání těmto Jednotným právním předpisům; uvedené lze vyznačit pomocí zkratky CIV;
 - c) každý další údaj, který je nutný k prokázání smluvních povinností při přepravě vozidel a který umožňuje cestujícímu uplatnit svá práva vyplývající z přepravní smlouvy.
4. Cestující je povinen se při převzetí přepravního lístku přesvědčit, zda je vystaven podle jeho údajů.

Článek 25

Aplikovatelné právo

S výhradou ustanovení této kapitoly platí pro vozidla ustanovení kapitoly III o přepravě cestovních zavazadel.

ODDÍL IV

ODPOVĚDNOST DOPRAVCE

KAPITOLA I

Odpovědnost při usmrcení a zranění cestujících

Článek 26

Základ odpovědnosti

1. Dopravce odpovídá za škodu vzniklou tím, že cestující byl usmrcen, zraněn nebo jinak postižen na svém tělesném nebo duševním zdraví při úrazu, k němuž došlo v souvislosti s železničním provozem během pobytu cestujícího v železničních vozech nebo při nastupování nebo vystupování, nezávisle na tom, které železniční infrastruktury se použije.
2. Dopravce je této odpovědnosti zproštěn:
 - a) byl-li úraz způsoben okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu, a dopravce těmito okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci;
 - b) byl-li úraz vyvolán zaviněním cestujícího;
 - c) byl-li úraz vyvolán chováním třetí osoby a dopravce tomuto chování nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci a nemohl odvrátit jeho následky; jiný podnik, který užívá též železniční infrastruktury, se nepovažuje za třetí osobu; práva na regresní postih zůstávají nedotčena.

3. Byl-li úraz způsoben chováním třetí osoby a dopravce není zcela zbaven odpovědnosti podle odst. 2 písm. c), odpovídá s omezeními těchto Jednotných právních předpisů plně, bez újmy případného postihu vůči třetí osobě.
4. Případná odpovědnost dopravce v případech nepředvídaných v odstavci 1 není těmito Jednotnými právními předpisy dotčena.
5. Provádějí-li přepravu, která je předmětem jediné přepravní smlouvy, na sebe navazující dopravci, odpovídá při usmrcení a zranění cestujících dopravce, který byl podle přepravní smlouvy povinen poskytnout přepravní službu, při které se úraz stal. Neposkytl-li tuto přepravní službu dopravce, ale výkonný dopravce, mají odpovědnost oba jako společný dlužník podle těchto Jednotných právních předpisů.

Článek 27

Náhrada škody při usmrcení

1. Při usmrcení cestujícího zahrnuje náhrada škody:
 - a) nutné výdaje vzniklé úmrtím cestujícího, zvláště náklady na převoz a na pohřeb;
 - b) náhradu škody předvídanou v článku 28, nenastala-li smrt okamžitě.
2. V případě, že smrtí cestujícího ztratily svého živitele osoby, které byl cestující ze zákona povinen vyživovat, nebo které by byl povinen vyživovat v budoucnu, musí být poskytnuta náhrada také za tuto ztrátu. Nárok na náhradu škody u osob, kterým cestující poskytoval výživu bez zákonné povinnosti, se řídí vnitrostátním právem.

Článek 28

Náhrada škody při zranění

Při zranění nebo jiném poškození tělesného nebo duševního zdraví cestujícího zahrnuje náhrada škody:

- a) nutné výdaje, zejména na ošetření a léčebnou péči a výdaje za přepravu;
- b) majetkovou újmu, kterou cestující utrpěl v důsledku úplné nebo částečné pracovní neschopnosti nebo tím, že se zvětšily jeho potřeby.

Článek 29

Náhrada jiných škod způsobených osobám

Zda a v jaké míře je dopravce povinen poskytnout náhradu za jiné škody než za škody předvídané v článcích 27 a 28, se řídí vnitrostátním právem.

Článek 30

Forma a výše náhrady škody při usmrcení a zranění

1. Náhrada škody předvídaná v článcích 27 odst. 2 a 28 písm. b) se poskytne ve formě kapitálu. Pripouští-li však vnitrostátní právo přiznání renty, poskytne se náhrada škody touto formou, jestliže zraněný cestující nebo osoby oprávněné podle článku 27 odst. 2 o vyplácení renty požádají.
2. Výše náhrady škody, která má být poskytnuta podle odstavce 1, se řídí vnitrostátním právem. Při použití těchto Jednotných právních předpisů však platí pro každého cestujícího maximální hranice ve výši 175 000 zúčtovacích jednotek za kapitálový obnos nebo roční renta odpovídající této částce, předvídá-li vnitrostátní právo nižší maximální hranici.

Článek 31

Jiné dopravní prostředky

1. Ustanovení o odpovědnosti při usmrcení a zranění cestujících se s výhradou odstavce 2 nepoužijí na škody vzniklé během přepravy, která se podle přepravní smlouvy neuskutečňuje po železničních tratích.

2. Přepравují-li se však železniční vozy na trajektu, použijí se ustanovení o odpovědnosti při usmrcení a zranění cestujících na škody uvedené v článku 26 odst. 1 a v článku 33 odst. 1, které cestující utrpěl při nehodě v souvislosti s železničním provozem během svého pobytu v těchto vozech, při nastupování do vozů nebo při vystupování z vozů.

3. Je-li železniční provoz v důsledku výjimečných okolností dočasně přerušen a jsou-li cestující přepravováni jiným dopravním prostředkem, odpovídá dopravce podle těchto jednotných právních předpisů.

KAPITOLA II

Odpovědnost při nedodržení jízdního řádu

Článek 32

Odpovědnost při odřeknutí nebo zpoždění spoje a při zmeškání přípoje

1. Dopravce odpovídá cestujícímu za škodu, která vznikla tím, že v cestě nebylo možné pokračovat téhož dne kvůli odřeknutí, zpoždění nebo zmeškání přípojného vlaku nebo proto, že pokračování v cestě nebylo za daných okolností únosné téhož dne. Náhrada škody zahrnuje přiměřené výdaje, které cestujícímu vznikly v souvislosti s přenocováním a informováním čekajících osob.

2. Dopravce je této odpovědnosti zproštěn, je-li odřeknutí či zpoždění spoje nebo zmeškání přípoje vyvoláno následujícími důvody:

- a) okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu a dopravce těmito okolnostem nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci,
- b) zaviněním cestujícího nebo
- c) chováním třetí osoby, kterému dopravce nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci, a jehož následky nemohl odvrátit; jiný podnik, který užívá téže železniční infrastruktury, se nepovažuje za třetí osobu; práva regresního postihu zůstávají nedotčena.

3. Povinnost dopravce poskytnout náhradu za jiné škody než za škody předvídané v odstavci 1 upravuje vnitrostátní právo. Článek 44 zůstává nedotčen.

KAPITOLA III

Odpovědnost za příruční zavazadla, zvířata, cestovní zavazadla a vozidla

Oddíl 1

Příruční zavazadla a zvířata

Článek 33

Odpovědnost

1. Při usmrcení a zranění cestujících odpovídá dopravce také za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením věcí, které měl cestující na sobě nebo vezl jako příruční zavazadlo; totéž platí také pro zvířata, která veze cestující s sebou. Článek 26 se použije přiměřeně.

2. V ostatních případech odpovídá dopravce za škodu z důvodů částečné nebo úplné ztráty nebo poškození věcí, příručních zavazadel nebo zvířat, na něž je povinen podle článku 15 dohlížet cestující, pouze tehdy, je-li škoda zaviněna dopravcem. Ostatní články oddílu IV, s výjimkou článku 51, a oddílu VI se v tomto případě nepoužijí.

Článek 34

Omezení náhrady škody při ztrátě nebo poškození věcí

Odpovídá-li dopravce podle článku 33 odst. 1, činí maximální hranice odškodnění 1 400 zúčtovacích jednotek na každého cestujícího.

Článek 35

Zproštění odpovědnosti

Dopravce neodpovídá cestujícímu za škodu, která vznikla tím, že cestující nedodržel své povinnosti vyplývající z celních nebo jiných předpisů orgánů státní zprávy.

Oddíl 2

Cestovní zavazadla

Článek 36

Základ odpovědnosti

1. Dopravce odpovídá za škodu, která vznikla úplnou nebo částečnou ztrátou nebo poškozením cestovního zavazadla v době od jeho převzetí dopravcem až do vydání zavazadla, jakož i jeho opožděným vydáním.
2. Dopravce je této odpovědnosti zproštěn, jestliže ztráta, poškození nebo opožděné vydání zavazadla byly zaviněny cestujícím, jeho příkazem, který nezavinil dopravce, zvláštními vadami cestovního zavazadla nebo okolnostmi, kterým dopravce nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit.
3. Dopravce je této odpovědnosti zproštěn, vznikne-li ztráta nebo poškození z jedné nebo více následujících skutečností, spojených se zvláštním nebezpečím:
 - a) chyběním nebo nedostatkem obalu;
 - b) přirozenou povahou cestovního zavazadla;
 - c) podejem předmětů, které jsou z přepravy vyloučeny, jako cestovních zavazadel.

Článek 37

Důkazní břemeno

1. Důkaz o tom, že ztráta, poškození nebo opožděné vydání byly způsobeny některou ze skutečností uvedených v článku 36 odst. 2, přísluší dopravci.
2. Prokáže-li dopravce, že ztráta nebo poškození mohly podle okolností případu vzniknout na základě jednoho nebo více zvláštních nebezpečí uvedených v článku 36 odst. 3, platí domněnka, že z nich škoda vznikla. Oprávněná osoba však má právo dokázat, že škoda nebyla nebo nebyla výlučně způsobena některým z těchto nebezpečí.

Článek 38

Navazující dopravci

Provádí-li přepravu, která je předmětem jediné přepravní smlouvy, více na sebe navazujících dopravců, vstupuje z hlediska přepravy cestovních zavazadel nebo vozidel každý z dopravců tím, že převezme cestovní zavazadlo se zavazadlovým lístkem nebo vozidlo s přepravním lístkem do přepravní smlouvy podle údajů v zavazadlovém lístku nebo v přepravním lístku a přebírá závazky, které z toho vyplývají. V tomto případě odpovídá každý z dopravců za provedení přepravy po celé cestě až do výdeje zavazadel nebo vozidel.

Článek 39

Výkonný dopravce

1. Přenesl-li dopravce provádění přepravy zcela nebo zčásti na výkonného dopravce, bez ohledu na to, zda k tomu na základě přepravní smlouvy byl oprávněn či nikoli, zůstává i nadále odpovědný za celou přepravu.
2. Všechna ustanovení těchto Jednotných právních předpisů o odpovědnosti dopravce platí také pro odpovědnost výkonného dopravce za přepravu, kterou provedl. Článek 48 a článek 52 se použije, je-li uplatňován nárok vůči pracovníkům a ostatním osobám, které výkonný dopravce používá při provádění přepravy.

3. Zvláštní ujednání, na jehož základě dopravce přebírá závazky, které mu tyto Jednotné právní předpisy neukládají, nebo se vzdává práv, která mu tyto Jednotné právní předpisy zaručují, se týká výkonného dopravce pouze tehdy, vyslovil-li s ním písemný souhlas. Dopravce zůstává vázán povinnostmi, které vyplývají z tohoto zvláštního ujednání nebo z prohlášení o vzdání se práv, nezávisle na tom, zda výkonný dopravce takový souhlas vyslovil.
4. Nesou-li odpovědnost jak dopravce, tak i výkonný dopravce, odpovídají jako společní dlužníci.
5. Celková částka odškodnění, kterou lze vyžadovat od dopravce, výkonného dopravce, jakož i od jejich pracovníků a ostatních osob, které při provádění přepravy používají, nesmí překročit maximální částky stanovené v těchto Jednotných právních předpisech.
6. Práva dopravce a výkonného dopravce na vzájemný postih nejsou tímto článkem dotčena.

Článek 40

Domněnka o ztrátě

1. Oprávněná osoba může jednotlivý kus zavazadla bez dalšího dokazování považovat za ztracený, nebyl-li jí vydán nebo připraven k vydání do čtrnácti dnů poté, kdy o jeho vydání podle článku 22 odst. 3 požádala.
2. Nalezne-li se cestovní zavazadlo, které bylo považováno za ztracené, do jednoho roku poté, kdy bylo o jeho vydání požádáno, je dopravce povinen vyrozumět o tom oprávněnou osobu, pokud je její adresa známa nebo je-li možné ji zjistit.
3. Oprávněná osoba může do třiceti dnů po obdržení zprávy podle odstavce 2 požádat, aby jí bylo cestovní zavazadlo vydáno. V tomto případě uhradí náklady na přepravu zavazadla z podacího místa do místa, ve kterém bude zavazadlo vydáno, a vrátí přijaté odškodnění, po odečtení případných výdajů, které v něm byly zahrnuty. Nároky oprávněné osoby na odškodnění za opožděné vydání podle článku 43 však zůstávají zachovány.
4. Nepožádá-li oprávněná osoba o vydání nalezeného zavazadla ve lhůtě předvídané v odstavci 3, nebo nalezne-li se zavazadlo až po uplynutí jednoho roku od žádosti o jeho vydání, naloží s ním dopravce podle zákonů a předpisů v místě, ve kterém se zavazadlo nachází.

Článek 41

Odškodnění při ztrátě

1. Při úplné nebo částečné ztrátě cestovního zavazadla je dopravce povinen bez další náhrady škody vyplatit:
 - a) je-li výše škody prokázána, odškodnění v této výši, nepřesahuje-li 80 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 1 200 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla;
 - b) není-li výše škody prokázána, paušální odškodnění ve výši 20 zúčtovacích jednotek za každý chybějící kilogram hrubé hmotnosti nebo 300 zúčtovacích jednotek za každý kus zavazadla.Způsob odškodnění, buď za každý chybějící kilogram nebo za každý kus zavazadla, stanoví Všeobecné přepravní podmínky.
2. Dopravce je kromě toho povinen nahradit dovozní za zavazadlo, zaplacená cla, spotřební daně a jiné částky zaplacené v souvislosti s přepravou ztraceného zavazadla.

Článek 42

Odškodnění při poškození

1. Při poškození cestovního zavazadla je dopravce povinen bez další náhrady škody vyplatit odškodnění, které odpovídá znehodnocení cestovního zavazadla.
2. Odškodnění nepřesáhne:
 - a) je-li poškozením znehodnoceno celé zavazadlo, částku, která by musela být zaplacena při úplné ztrátě;
 - b) je-li poškozením znehodnocena pouze část cestovního zavazadla, částku, která by musela být zaplacena při ztrátě znehodnocené části.

Článek 43

Odškodnění při opožděném vydání

1. Při opožděném vydání cestovního zavazadla je dopravce povinen vyplatit za každých započatých 24 hodin od doby, kdy bylo o vydání požádáno, nejvýše však za 14 dní:
 - a) prokáže-li oprávněná osoba, že opožděným vydáním vznikla škoda včetně poškození, odškodnění ve výši škody až do maximální částky 0,80 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti nebo 14 zúčtovacích jednotek za každý kus opožděně vydaného cestovního zavazadla;
 - b) neprokáže-li oprávněná osoba, že opožděným vydáním vznikla škoda, paušální odškodnění ve výši 0,14 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti nebo 2,80 zúčtovacích jednotek za každý kus opožděně vydaného cestovního zavazadla.
- Způsob odškodnění, buď za každý kilogram nebo za kus zavazadla, stanoví Všeobecné přepravní podmínky.
2. Při úplné ztrátě cestovního zavazadla se neposkytuje odškodnění podle odstavce 1 souběžně s odškodněním podle článku 41.
3. Při částečné ztrátě cestovního zavazadla se poskytuje odškodnění podle odstavce 1 za neztracenou část.
4. Při poškození cestovního zavazadla, které není způsobeno opožděným vydáním, se poskytuje odškodnění podle odstavce 1, případně spolu s odškodněním podle článku 42.
5. Odškodnění podle odstavce 1 spolu s odškodněním podle článků 41 a 42 nesmí být v žádném případě vyšší než odškodnění při úplné ztrátě cestovního zavazadla.

Oddíl 3

Vozidla

Článek 44

Odškodnění při zpoždění

1. Je-li vozidlo z důvodu zaviněného dopravcem naloženo později nebo vydáno opožděně, je dopravce povinen, prokáže-li oprávněný, že tím vznikla škoda, vyplatit odškodnění, jehož výše nepřekročí cenu dovozného.
2. Dojde-li při nakládce z důvodu zaviněného dopravcem ke zpoždění a upustí-li proto oprávněný od provedení přepravní smlouvy, vrátí se mu přepravné. Prokáže-li, že tímto zpožděním vznikla škoda, může kromě toho žádat odškodnění, jehož výše nepřekročí cenu přepravného.

Článek 45

Odškodnění při ztrátě vozidla

Při úplné nebo částečné ztrátě vozidla se oprávněnému vypočítá odškodnění vyplácené za prokázanou škodu podle zůstatkové hodnoty vozidla. Toto odškodnění činí nejvýše 8 000 zúčtovacích jednotek. Přírvs s nákladem i bez nákladu se považuje za samostatné vozidlo.

Článek 46

Odpovědnost za ostatní předměty

1. Za škody na předmětech ponechaných ve vozidle nebo umístěných ve schránkách (např. v boxech na zavazadla nebo na lyže), které jsou namontované na vozidle, odpovídá dopravce pouze v případě, že je zavinil. Celkové odškodnění činí nejvýše 1 400 zúčtovacích jednotek.
2. Za předměty, které jsou upevněny mimo vozidlo, včetně schránk uvedených v odstavci 1, odpovídá dopravce pouze tehdy, prokáže-li se, že škodu zavinil svým jednáním nebo opomenutím, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyšlností a s vědomím, že by k takové škodě pravděpodobně mohlo dojít.

Článek 47

Aplikovatelné právo

S výhradou ustanovení této části platí pro vozidla ustanovení části 2 o odpovědnosti za cestovní zavazadla.

KAPITOLA IV

Společná ustanovení

Článek 48

Zánik práva na omezení odpovědnosti

Omezení odpovědnosti předvídaná v těchto Jednotných právních předpisech, jakož i ustanovení vnitrostátního práva, která náhradu škody omezují pevnou částkou, se nepoužijí, prokáže-li se, že škoda byla způsobena jednáním nebo opomenutím dopravce, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyšlností a s vědomím, že by k takové škodě pravděpodobně mohlo dojít.

Článek 49

Přepočet a zúročení odškodnění

1. Je-li nutné přepočítat částky odškodnění vyjádřené v cizí měně, přepočítají se podle kurzu platného v den a v místě výplaty odškodného.
2. Oprávněný může vznášet nárok na úroky z odškodnění ve výši pěti procent ročně, a to ode dne reklamace podle článku 55, nebo, nebyla-li podána reklamace, ode dne podání žaloby.
3. U odškodnění podle článku 27 a 28 se však úroky počítají teprve ode dne, kdy nastaly okolnosti rozhodné pro výpočet náhrady škody, je-li tento den pozdější než den reklamace nebo podání žaloby.
4. U cestovních zavazadel mohou být úroky požadovány pouze tehdy, přesahuje-li odškodnění 16 zúčtovacích jednotek na každý zavazadlový lístek.
5. Nepředložil-li oprávněný dopravci doklady k cestovnímu zavazadlu potřebné ke konečnému vyřízení reklamace v přiměřené lhůtě, která je mu poskytnuta, pozastaví se běh úroků počínaje uplynutím této lhůty až do předložení dokladů.

Článek 50

Odpovědnost při jaderné události

Dopravce je zproštěn odpovědnosti, která mu přísluší podle těchto Jednotných právních předpisů, byla-li škoda způsobena jadernou událostí a odpovídá-li podle zákonů a předpisů státu o odpovědnosti v oblasti jaderné energie za tuto škodu vlastník jaderného zařízení nebo osoba postavená mu na roveň.

Článek 51

Osoby, za které dopravce odpovídá

Dopravce odpovídá za své zaměstnance a za jiné osoby, které používá k provádění přepravy, vykonávají-li tito zaměstnanci a jiné osoby své povinnosti. Provozovatelé železniční infrastruktury, po které se přeprava uskutečňuje, jsou považováni za osoby, které dopravce používá k provádění přepravy.

Článek 52

Jiné nároky

1. Ve všech případech, ve kterých se použijí tyto Jednotné právní předpisy, může být vůči dopravci uplatňován nárok na náhradu škody, ať již spočívá na jakémkoli právním základě, pouze za předpokladů uvedených v těchto Jednotných právních předpisech.
2. Totéž platí pro nároky vůči zaměstnancům a jiným osobám, za které dopravce odpovídá podle článku 51.

ODDÍL V

ODPOVĚDNOST CESTUJÍCÍHO

Článek 53

Zvláštní důvody odpovědnosti

Cestující odpovídá dopravci za každou škodu,

a) která vznikla tím, že cestující nesplnil své závazky, které pro něho vyplývají

1. z článku 10, 14 a 20,
2. ze zvláštních ustanovení o přepravě vozidel ve Všeobecných přepravních podmínkách nebo
3. z Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID) nebo

b) která je způsobena předměty nebo zvířaty, které má cestující s sebou,

pokud cestující neprokáže, že škoda byla vyvolána okolnostmi, jimž i přes péči vyžadovanou od svědomitého cestujícího nemohl zabránit a jejichž následky nemohl odvrátit. Tímto ustanovením není dotčena odpovědnost dopravce podle článku 26 a 33 odst. 1.

ODDÍL VI

UPLATŇOVÁNÍ NÁROKŮ

Článek 54

Zjištění částečné ztráty nebo poškození

1. Zjistí-li nebo předpokládá-li dopravce částečnou ztrátu nebo poškození předmětu (cestovního zavazadla, vozidla) přepravovaného pod dohledem dopravce, nebo tvrdí-li to oprávněná osoba, je dopravce povinen bez průtahů, a je-li to možné, v přítomnosti oprávněné osoby sepsat zápis, v němž se podle povahy škody zaznamená stav předmětu, a pokud je to možné, rozsah škody, její příčina a doba, kdy vznikla.
2. Opis tohoto zápisu se bezplatně vydá oprávněné osobě.
3. Neuzná-li oprávněný zjištění uvedená v zápise, může požadovat, aby stav cestovního zavazadla nebo vozidla, jakož i příčina a výše škody byly zjištěny znalcem určeným stranami přepravní smlouvy nebo soudem. Postup se řídí zákony a předpisy státu, ve kterém se zjištění provádí.

Článek 55

Reklamac

1. Reklamac týkající se odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujících je nutno podat písemně tomu dopravci, vůči němuž mohou být nároky soudně uplatňovány. V případě přepravy, která byla předmětem jediné smlouvy a byla prováděna na sebe navazujícími dopravci, mohou být reklamac uplatněny také u prvního nebo posledního dopravce, jakož i u dopravce, který má ve státě bydliště nebo v místě trvalého pobytu cestujícího své sídlo nebo pobočku nebo obchodní zastoupení, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena.
2. Ostatní reklamac na základě přepravní smlouvy je nutno podat písemně tomu dopravci, který je uveden v článku 56 odst. 2 a 3.
3. Doklady, které chce oprávněná osoba připojit k reklamaci, musí být předloženy v originále nebo v kopii, na požádání dopravce v náležitě ověřené formě. Při vyřizování reklamac může dopravce požadovat vrácení přepravního dokladu, zavazadlového lístku a přepravního lístku.

Článek 56

Dopraci, vůči nimž lze uplatňovat nároky soudní cestou

1. Nároky na náhradu škody na základě odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujících mohou být soudně uplatňovány pouze vůči dopravci odpovědnému podle článku 26 odst. 5.
2. Ostatní nároky cestujícího na základě přepravní smlouvy mohou být uplatňovány s výhradou odstavce 4 pouze vůči prvnímu, poslednímu nebo vůči tomu dopravci, který prováděl část přepravy, v jejímž průběhu nastala skutečnost odůvodňující nárok.

3. Je-li při přepravách prováděných navazujícími dopravci zapsán do zavazadlového nebo přepravního lístku se svým souhlasem dopravce, který má povinnost výdeje, mohou být nároky podle odstavce 2 uplatňovány vůči němu i tehdy, jestliže neobdržel zavazadlo nebo nepřevzal vozidlo.
4. Nároky na vrácení částek, které byly zaplacený na základě přepravní smlouvy, mohou být soudně uplatňovány vůči dopravci, který částku vybral, nebo vůči dopravci, v jehož prospěch byla částka vybrána.
5. Cestou protižaloby nebo námitky mohou být uplatňovány nároky také vůči jiným dopravcům, než kteří jsou uvedeni v odstavcích 2 a 4, zakládá-li se žaloba na téže přepravní smlouvě.
6. Použijí-li se tyto Jednotné právní předpisy na výkonného dopravce, mohou být nároky soudně uplatňovány také vůči němu.
7. Může-li žalobce volit mezi více dopravci, zaniká jeho právo volby podáním žaloby vůči jednomu z dopravců; to platí i tehdy, může-li žalobce volit mezi jedním nebo více dopravci a výkonným dopravcem.

Článek 58

Zánik nároků při usmrcení a zranění cestujících

1. Všechny nároky oprávněné osoby, které se zakládají na odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujících, zanikají, neoznámí-li oprávněná osoba úraz cestujícího nejpozději do dvanácti měsíců poté, kdy se o škodě dozvěděla, některému z dopravců, u nichž může být podána reklamacie podle článku 55 odst. 1. Oznámí-li oprávněná osoba úraz ústně, musí jí dopravce o tomto ústním oznámení vystavit potvrzení.
2. Nároky však nezanikají, jestliže
 - a) oprávněná osoba podala během lhůty předvídané v odstavci 1 reklamaci některému z dopravců uvedenému v článku 55 odst. 1;
 - b) odpovědný dopravce se dozvěděl během lhůty předvídané v odstavci 1 o úrazu cestujícího jiným způsobem;
 - c) v důsledku okolností, které nelze přičíst k tíži oprávněné osoby, nebyl úraz oznámen nebo nebyl oznámen včas;
 - d) oprávněná osoba prokáže, že úraz byl způsoben zaviněním dopravce.

Článek 59

Zánik nároků při přepravě cestovních zavazadel

1. Přijetím cestovního zavazadla oprávněnou osobou zanikají všechny nároky z přepravní smlouvy vůči dopravci při částečné ztrátě, poškození nebo opožděném vydání.
2. Nároky však nezanikají:
 - a) při částečné ztrátě nebo poškození, jestliže
 1. ztráta nebo poškození byly zjištěny před přijetím cestovního zavazadla oprávněnou osobou podle článku 54;
 2. zjištění, k němuž by muselo dojít podle článku 54, bylo opomenuto pouze zaviněním dopravce;
 - b) při zevně neznatelné škodě, která byla zjištěna oprávněnou osobou teprve po přijetí cestovního zavazadla, jestliže oprávněná osoba
 1. požádá o zjištění podle článku 54 ihned po objevení škody a nejpozději tři dny po přijetí zavazadla a
 2. kromě toho prokáže, že škoda vznikla v době mezi přijetím k přepravě a vydáním;
 - c) při opožděném vydání, uplatnila-li oprávněná osoba svá práva vůči jednomu z dopravců uvedenému v článku 56 odst. 3 do 21 dnů;
 - d) prokáže-li oprávněná osoba, že škoda byla způsobena zaviněním dopravce.

Článek 60

Promlčení

1. Nároky na náhradu škody, které se zakládají na odpovědnosti dopravce při usmrcení a zranění cestujících, se promlčují takto:

- a) nároky cestujících po třech letech, počítáno od prvního dne po úrazu;
- b) nároky ostatních oprávněných osob po třech letech, počítáno od prvního dne po úmrtí cestujícího, nejpozději však po pěti letech, počítáno od prvního dne po úrazu.

2. Ostatní nároky z přepravní smlouvy se promlčují po jednom roce. Promlčecí lhůta však činí dva roky kvůli škodě způsobené jednáním nebo opomenutím, k němuž došlo buď se záměrem takovou škodu způsobit, nebo lehkomyšlností a s vědomím, že by taková škoda pravděpodobně mohla vzniknout.

3. Promlčecí lhůta podle odstavce 2 začíná u nároků

- a) na odškodnění za úplnou ztrátu čtrnáctým dnem po uplynutí lhůty podle čl. 22 odst. 3;
- b) na odškodnění za částečnou ztrátu, poškození nebo opožděné vydání dnem vydání;
- c) ve všech ostatních případech týkajících se přepravy cestujících dnem uplynutí doby platnosti přepravního dokladu.

Den označený jako začátek promlčecí lhůty se v žádném případě nepočítá.

4. [...]

5. [...]

6. V ostatních náležitostech platí pro pozastavení a přerušení promlčení vnitrostátní právo.

ODDÍL VII

VZÁJEMNÉ VZTAHY MEZI DOPRAVCI

Článek 61

Rozdělení přepravného

1. Každý dopravce je povinen vyplatit zúčastněným dopravcům podíl připadající na ně z přepravného, které vybral nebo měl vybrat. Způsob placení stanoví dohody mezi dopravci.

2. Článek 6 odst. 3, článek 16 odst. 3 a článek 25 platí také pro vztahy mezi navazujícími dopravci.

Článek 62

Právo na postih

1. Vyplatil-li dopravce odškodnění podle těchto Jednotných právních předpisů, má právo na postih vůči dopravcům, kteří se podíleli na přepravě, podle následujících ustanovení:

- a) dopravce, který škodu způsobil, odpovídá za tuto škodu výlučně sám;
- b) je-li škoda způsobena více dopravci, odpovídá každý z nich za škodu, kterou způsobil; není-li takové rozlišení možné, rozdělí se odškodnění mezi dopravce podle písmene c);
- c) nelze-li dokázat, který z dopravců škodu způsobil, rozdělí se odškodnění mezi všechny dopravce s výjimkou těch, kteří prokáží, že škodu nezpůsobili; rozdělení se uskuteční v poměru podílů na přepravném, které připadají na jednotlivé dopravce.

2. Při platební neschopnosti některého z dopravců se podíl připadající na tohoto dopravce, avšak jím neuhrazený, rozdělí mezi všechny ostatní dopravce, kteří se podíleli na přepravě, v poměru jím příslušejícího podílu na přepravném.

Článek 63

Řízení o postihu

1. Dopravce, vůči němuž je uplatňováno právo na postih podle článku 62, nemůže popírat, že dopravce, který právo na postih uplatňuje, platil po právu, bylo-li odškodnění určeno soudem, poté co byla prvně jmenovanému dopravci dána řádným ohlášením možnost vstoupit do sporu. Soud, u něhož se vede hlavní spor, určí lhůty pro ohlášení sporu a pro vstup do sporu.
2. Dopravce uplatňující právo na postih musí podat jedinou žalobu na všechny dopravce, se kterými se nedohodl; jinak právo na postih vůči nezažalovaným dopravcům zaniká.
3. Soud je povinen rozhodnout o všech postizích, kterými se zabývá, v jediném rozsudku.
4. Dopravce, který chce své právo na postih uplatnit soudně, může vznést svůj nárok u příslušného soudu státu, ve kterém má jeden ze zúčastněných dopravců své sídlo, pobočku nebo obchodní zastoupení, jejichž prostřednictvím byla přepravní smlouva uzavřena.
5. Je-li třeba podat žalobu na více dopravců, má žalující dopravce právo volby mezi soudy příslušnými podle odstavce 4.
6. Řízení o postihu nesmějí být zahrnuta do řízení o odškodnění, které osoba oprávněná podle přepravní smlouvy zahájila.

Článek 64

Dohody o postihu

Dopravci mohou mezi sebou uzavírat dohody, které se od článků 61 a 62 odchylují.

PŘÍLOHA II

MINIMÁLNÍ INFORMACE POSKYTOVANÉ ŽELEZNIČNÍMI PODNIKY NEBO PRODEJCI PŘEPRAVNÍCH DOKLADŮ

ČÁST I: INFORMACE PŘED CESTOU

Všeobecné podmínky platné pro danou smlouvu

Jízdní řády a podmínky pro nejrychlejší cestu

Jízdní řády a podmínky pro nejlevnější jízdné

Podmínky přepravy, přístupnost vlaku a dostupná zařízení ve vlaku pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Podmínky přepravy a přístupnost pro jízdní kola

Dostupnost míst k sezení ve vozech pro kuřáky a nekuřáky, v první a druhé třídě, jakož i v lehátkových a lůžkových vozech

Všechny činnosti, které mohou způsobit narušení nebo zpoždění dopravních spojů

Dostupnost služeb ve vlaku

Postupy pro reklamaci ztracených zavazadel

Postupy pro předkládání stížností

ČÁST II: INFORMACE BĚHEM JÍZDY

Služby ve vlaku

Příští stanice

Zpoždění

Hlavní přípoje

Otázky bezpečnosti

PŘÍLOHA III

MINIMÁLNÍ NORMY KVALITY DOPRAVNÍCH SPOJŮ

Informace a přepravní doklady

Přesnost mezinárodních dopravních spojů a obecné zásady postupu v případě provozních mimořádností

Odřeknutí mezinárodních dopravních spojů

Čistota železničních vozů a zařízení železničních stanic (kvalita vzduchu ve vozech, hygiena sociálních zařízení atd.)

Průzkum spokojenosti zákazníků

Vyřizování stížností, vrácení přepravného a odškodnění v případě nedodržení kvality

Pomoc poskytovaná osobám s omezenou schopností pohybu a orientace

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Dne 3. března 2004 předložila Komise, jako jeden ze čtyř návrhů třetího železničního balíčku ⁽¹⁾, návrh nařízení o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční přepravě.

Dne 28. září 2005 Evropský parlament přijal stanovisko v prvním čtení.

Dne 24. července 2006 přijala Rada společný postoj v souladu s článkem 251 Smlouvy.

Při své práci Rada rovněž vzala v úvahu stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾ a Výboru regionů ⁽³⁾.

II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

1. Obecně

Jednání týkající se nařízení o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční přepravě proběhla na základě dvou publikací Evropské komise, a to její bílé knihy „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“ ⁽⁴⁾ a jejího sdělení Radě a Evropskému parlamentu „Vstříc integrovanému evropskému železničnímu prostoru“ ⁽⁵⁾. V těchto publikacích Komise zdůrazňuje potřebu umístit uživatele přepravního systému zpět do středu zájmu evropské dopravní politiky a odstranit nedostatky v úrovni služeb pro cestující v mezinárodní železniční přepravě. Návrh nařízení je rovněž odpovědí na stížnosti týkající se neodpovídající kvality služeb poskytovaných železničními podniky v mezinárodní osobní železniční přepravě, které Komise obdržela od evropských občanů.

Společný postoj dohodnutý Radou proto stanoví pravidla týkající se:

- informací, které mají poskytovat železniční podniky, uzavírání přepravních smluv, vydávání přepravních dokladů a zavádění počítačového informačního a rezervačního systému pro železniční dopravu,
- odpovědnosti železničních podniků a jejich pojistných závazků vůči cestujícím a za jejich zavadla,
- minimálních povinností železničních podniků vůči cestujícím v případě zpoždění spoje, zmeškání přípoje a odřeknutí spoje,
- ochrany a pomoci pro osoby s omezenou pohyblivostí cestující po železnici,
- definování a sledování norem kvality služeb pro mezinárodní přepravu, řízení rizik osobní bezpečnosti cestujících a vyřizování stížností,
- obecných pravidel pro prosazování.

2. Klíčové politické otázky

- i) *Slučitelnost s Úmluvou o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)/Jednotnými právními předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV)*

Podnětem k některým z opatření, která Komise představila ve svém návrhu, byla ustanovení COTIF (Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě) a její přílohy CIV (Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob).

⁽¹⁾ Další tři legislativní návrhy se týkají:

- směrnice, kterou se mění směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (dokument 7147/04 TRANS 107 CODEC 335)
- směrnice o vydávání osvědčení pro strojvedoucí a vlakové čety na železniční síti Společenství (dokument 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).
- nařízení o požadavcích na kvalitu služeb v nákladní železniční dopravě (dokument 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);

⁽²⁾ Úř. věst. C 221, 8.9.2005, s. 8.

⁽³⁾ Úř. věst. C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽⁴⁾ Dokument 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ KOM(2002) 18, 23.1.2002.

S cílem zajistit soudržnost mezi právními předpisy Společenství a mezinárodní dohodou, rozhodla se Rada na svém zasedání dne 21. dubna 2005 začlenit do nového znění některá ustanovení COTIF/CIV. Toto bylo provedeno prostřednictvím úvodních článků (4, 10 a 13), které odkazují na výňatky z COTIF/CIV obsažené v příloze I nařízení. Dotyčná ustanovení umožňují slučitelnost s COTIF/CIV a zamezují nutnosti legislativních kroků v záležitostech, na něž se již vztahují COTIF/CIV (pravidla o přepravních smlouvách, odpovědnost železničních podniků vůči cestujícím a za jejich zavazadla, zpožděné spoje, zmeškané přípoje a odřeknuté spoje).

Evropský parlament zaujal ve svém stanovisku v prvním čtení podobný přístup tím, že přijal změny, které – v plném rozsahu nebo částečně – vyzývají k použití příslušných ustanovení COTIF/CIV (změny 138/rev + 32, 50, 80, 81, 83 a 108). Evropský parlament rovněž navrhl vypustit z původního znění Komise řadu ustanovení neslučitelných s CIV (např. změny 34, 35, 52, 53, 54 a 108).

ii) *Oblast působnosti*

Celková oblast působnosti společného postojů Rady se vztahuje na mezinárodní cesty ve Společenství vnitrostátními a mezinárodními dopravními spoji provozovanými jedním nebo více železničními podniky.

a) *Omezení: vnitrostátní dopravní spoje*

Rada se rozhodla omezit oblast působnosti s ohledem na zpoždění, zmeškané přípoje a odřeknuté spoje (kapitola IV) a normy kvality služeb (kapitola VI, článek 25). S cílem zamezit nadměrné finanční zátěži, následující ustanovení se týkají pouze mezinárodních cest mezinárodními dopravními spoji a nevztahují se na provozovatele vnitrostátních dopravních spojů:

- (pro části mezinárodní cesty) povinnosti týkající se vrácení jízdného a přesměrování, náhrady hodnoty přepravního dokladu a pomoci v případě zpoždění příjezdu nebo odjezdu;
- všechny povinnosti týkající se stanovení, sledování a řízení systémů kvality služeb a podávání zpráv o nich.

b) *Omezení: dočasné výjimky*

Rada se rovněž rozhodla omezit oblast působnosti svého společného postojů, neboť stanoví dočasné výjimky poskytované členským státům pro některé regionální přeshraniční dopravní spoje a mezinárodní dopravní spoje, pokud je významná část dopravního spoje provozována mimo Společenství. Členské státy využívající těchto ustanovení budou muset uvědomit Komisi, jež poté rozhodne, zda je výjimka v souladu s ustanoveními návrhu nařízení.

Tím, že Rada stanovila možnost poskytnout tyto výjimky, měla v úmyslu ponechat řešení těchto otázek v těchto výjimečných situacích na členských státech a zamezit tak další finanční zátěži poskytovatelů služeb.

c) *Rozšíření oblasti působnosti: osoby s omezenou schopností pohybu a orientace*

Jedním z hlavních cílů tohoto návrhu nařízení je učinit železniční dopravu přístupnější pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. V důsledku toho se Rada rozhodla jít dále, než šla ve svém návrhu Komise, a zajistit, aby se ustanovení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace vztahovala rovněž na vnitrostátní cesty mezinárodními dopravními spoji.

Evropský parlament se ve svém stanovisku v prvním čtení rozhodl postupovat odlišně a zajistit, aby se ustanovení tohoto návrhu nařízení vztahovala na všechny cestující v železniční přepravě (změna 11 aj.). Rada se domnívá, že takový přístup je předčasný a upřednostňuje, aby její společný postoj doplňoval směrnici o přístupu na trh, která stanoví právní předpisy pouze pro otevření trhu mezinárodní osobní železniční přepravy.

iii) *Počítačový informační a rezervační systém pro železniční přepravu (CIRSRT)*

Rada se rozhodla zavést povinnost železničních podniků a prodejců přepravních dokladů používat v souladu s návrhem nařízení pro poskytování informací a vydávání přepravních dokladů Počítačový informační a rezervační systém pro železniční přepravu (CIRSRT). Postupy pro zavedení tohoto systému jsou uvedeny v čl. 9 odst. 2, 3 a 4 společného postojů Rady a vycházejí z technické specifikace pro interoperabilitu uvedené ve směrnici 2001/16/ES⁽¹⁾ (kapitola II a příloha II, bod 2.5). Zavedením tohoto systému Rada ustoupila od návrhu Komise, který zakládal přístup k cestovním informacím na koncepci systémových prodejců. Rada považuje zapojení těchto zprostředkovatelů za nepotřebné a rozhodla se proto určit příslušná ustanovení přímo železničním podnikům a prodejcům přepravních dokladů.

iv) *Zpoždění, zmeškané přípoje a odřeknuté spoje*

Jak již bylo zdůrazněno, Rada se rozhodla přizpůsobit ustanovení týkající se odpovědnosti železničního podniku v případě zpoždění, zmeškaných přípojů a odřeknutých spojů příslušné kapitole COTIF/CIV. Navíc se Rada rozhodla zapracovat zvláštní ustanovení pro vrácení jízdného a přesměrování, náhradu hodnoty přepravního dokladu a povinnost poskytnout cestujícím pomoc v případě zpoždění příjezdu nebo odjezdu. Pokud jde o náhradu hodnoty přepravního dokladu, společný postoj Rady je více v souladu s postojem Evropského parlamentu (změna 61) a stanoví jednodušší a transparentnější systém, než systém navržený Komisí. Přijaté ustanovení se zakládá na délce zpoždění, která slouží jako základ pro částku náhrady. Rada navíc stanovila pružnější způsob poskytování náhrady (poukázky nebo jiné služby nebo hotovost), který rovněž vychází z návrhu Evropského parlamentu (změna 124).

v) *Zvláštní opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace*

S cílem usnadnit cestování po železnici stanovil společný postoj Rady zvláštní ustanovení, pokud jde o práva na přepravu, pomoc, která má být poskytnuta v železničních stanicích a ve vlaku a podmínky poskytování této pomoci, odškodnění ohledně vybavení pro mobilitu, jakož i informování osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Rada tak usiluje o zajištění rovného přístupu k železniční dopravě bez žádných dalších nákladů pro příslušné cestující. Rada věří, že tato ustanovení přispějí k tomu, aby osoby s omezenou schopností pohybu a orientace mohli využívat stejných možností cestování jako ostatní občané.

3. Jiné otázky

i) *Bezpečnost, stížnosti a kvalita dopravních služeb*

Osobní bezpečnost cestujících se stala v poslední době stěžejní zásadou v oblasti přepravy. Z toho důvodu obsahuje společný postoj Rady ustanovení, která zavazují zúčastněné strany k přijetí patřičných opatření – v souladu s orgány veřejné správy – s cílem zajistit osobní bezpečnost cestujících ve stanicích a ve vlacích a zvládat rizika. Rozšířením těchto povinností na provozatele železničních stanic Rada vyhověla návrhu Evropského parlamentu (změna 100).

Společný postoj přijatý Radou též zavazuje železniční podniky – ve spolupráci s prodejci jejich přepravních dokladů – k zavedení mechanismu pro vyřizování stížností týkajících se práv a povinností podle tohoto nařízení. Navíc budou muset železniční podniky zveřejnit výroční zprávu uvádějící přijaté stížnosti a jejich vyřízení.

Pokud jde o kvalitu služeb, společný postoj obsahuje ustanovení zavazující železniční podniky k definování norem kvality služeb a zavedení systému na udržení kvality služeb. Příloha III návrhu nařízení obsahuje minimální seznam položek, na které se musí tyto normy vztahovat. Železniční podniky budou rovněž povinny zveřejňovat každý rok zprávu o kvalitě poskytovaných služeb.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.

Cílem Rady je dosáhnout pomocí těchto opatření pokroku v oblasti ochrany spotřebitele v mezinárodní osobní železniční přepravě a podporovat zpřísněné normy kvality služeb u železničních podniků.

ii) *Prosazování*

Společný postoj přijatý Radou rovněž stanoví povinnost členského státu určit subjekt (nebo subjekty) příslušný pro prosazování dodržování navrženého nařízení. Společný postoj navíc zavazuje tyto subjekty příslušné pro prosazování dodržování tohoto nařízení k tomu, aby spolupracovaly a vyměňovaly si informace za účelem podpory koordinovaných zásad rozhodování ve všech členských státech.

III. **ZÁVĚR**

Přijetím svého společného postoje Rada plně zohlednila návrh Komise a stanovisko Evropského parlamentu v prvním čtení. Pokud jde o změny navržené Evropským parlamentem Rada poznamenává, že velký počet změn byl již zapracován – v podstatě, zčásti nebo v plném rozsahu – do jejího společného postoje. Rozhodnutí zamezit „zdvojení právních předpisů“ a začlenit proto některá ustanovení COTIF/CIV jasně zdůrazňuje ducha porozumění mezi oběma spoluzákonodárci.

Pokud jde o hlavní spornou otázku – začlenění vnitrostátní osobní železniční přepravy do oblasti působnosti návrhu nařízení – Rada se domnívá, že její přístup představuje vyváženou a vhodnou odpověď.

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 20/2006**přijatý Radou dne 24. července 2006**

s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/.../ES ze dne ..., kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury

(2006/C 289 E/02)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,
a zejména na článek 71 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského
a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství ⁽⁴⁾ měla za cíl usnadnit přizpůsobení železničních podniků Společenství požadavkům jednotného trhu a zvýšit jejich výkonnost.
- (2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury ⁽⁵⁾ se týká zásad a postupů, které mají být uplatňovány při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury a při přidělování kapacity železniční infrastruktury.
- (3) V bílé knize *Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout* oznámila Komise svůj záměr pokračovat v budování vnitřního trhu v oblasti železniční dopravy tím, že navrhne otevřít trh mezinárodní osobní dopravy.
- (4) Cílem této směrnice je zaměřit se na otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy v rámci Společenství,

a neměla by se tedy týkat dopravy mezi členským státem a třetí zemí. Členské státy by měly mít rovněž možnost vyjmout z oblasti působnosti této směrnice tranzitní dopravu přes Společenství.

- (5) Mezinárodní železniční doprava je v současné době plná protikladů. Dálkové spoje (například noční vlaky) jsou v obtížné situaci a některé spoje železniční podniky je provozující nedávno zrušily, aby omezily ztráty. Na druhé straně na trhu mezinárodní vysokorychlostní dopravy dochází k rychlému nárůstu dopravy a se zdvojením a propojením transevropské vysokorychlostní sítě v roce 2010 bude dynamický rozvoj pokračovat. Avšak nízkonákladové letecké společnosti v obou případech vytvářejí výrazný konkurenční tlak. Je proto důležité podporou hospodářské soutěže mezi železničními podniky podněcovat nové iniciativy.

- (6) Trh mezinárodní osobní dopravy není možné otevřít bez podrobných předpisů o přístupu k infrastruktuře, významného pokroku v interoperabilitě a přesně vymezeného rámce pro bezpečnost železničního provozu na vnitrostátní a evropské úrovni. Všechny tyto prvky jsou nyní zavedeny po provedení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS ⁽⁶⁾, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS ⁽⁷⁾, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům ⁽⁸⁾, směrnice 2001/14/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství ⁽⁹⁾. Je třeba, aby byla tato nová rámcová úprava k navrhovanému datu otevření trhu mezinárodní osobní dopravy podporována zavedenými a konsolidovanými postupy. To bude vyžadovat určitý čas. Proto by cílovým datem pro otevření trhu měl být 1. leden 2010.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 221, 8.9.2005, s. 56.

⁽²⁾ Úř. věst. C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 28. září 2005 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 24. července 2006 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164).

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/49/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1.

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164.

⁽⁸⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26.

⁽⁹⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

- (7) Počet železničních spojů bez zastávek je velmi omezený. U jízd se zastávkami je důležité udělit provozovatelům nově vstupujícím na trh oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase, aby bylo zajištěno, že takové spoje mají reálnou příležitost dosáhnout hospodářské životnosti, a aby se zabránilo znevýhodnění případné konkurence v porovnání se stávajícími provozovateli, kteří mají oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase. Tímto oprávněním by neměly být dotčeny právní předpisy Společenství ani vnitrostátní právní předpisy týkající se politiky hospodářské soutěže.
- (8) Zavedení nových mezinárodních spojů se zastávkami s otevřeným přístupem by nemělo být využito k otevření trhu vnitrostátní osobní dopravy, ale mělo by být zaměřeno pouze na zastávky, jež jsou doplňkové k mezinárodní trase. V souladu s touto podmínkou by se jejich zavedení mělo týkat spojů, jejichž hlavním účelem je přepravovat cestující na mezinárodní trase. Při určení toho, zda se jedná o hlavní účel služby, by se měla zohlednit taková kritéria, jako je podíl na obratu a objemu, jež je odvozen z počtu cestujících ve vnitrostátní nebo mezinárodní dopravě, a délka trasy. Toto určení by měl provést příslušný regulační subjekt členského státu na žádost zúčastněné osoby.
- (9) Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách⁽¹⁾ opravňuje členské státy a místní orgány uzavírat smlouvy na veřejné služby. Tyto smlouvy mohou obsahovat výlučná práva na provozování určitých služeb. Proto je nezbytné zajistit, aby ustanovení tohoto nařízení byla v souladu se zásadou otevření mezinárodní osobní dopravy hospodářské soutěži.
- (10) Otevření mezinárodní osobní dopravy hospodářské soutěži, jež zahrnuje právo nástupu a výstupu cestujících na kterékoli stanici umístěné na trase mezinárodní dopravy, včetně zastávek umístěných v tomtéž členském státě, může mít důsledky pro organizaci a financování osobní železniční dopravy provozované na základě smlouvy na veřejné služby. Členské státy by měly mít možnost omezit právo přístupu na trh, pokud by toto právo ohrozilo hospodářskou vyváženost těchto smluv na veřejné služby a pokud k tomu příslušný regulační subjekt uvedený v článku 30 směrnice 2001/14/ES udělí souhlas na základě objektivní hospodářské analýzy a na žádost příslušných orgánů, jež uzavřely smlouvu na veřejné služby.
- (11) Některé členské státy již učinily kroky k otevření trhu osobní železniční dopravy prostřednictvím průhledné veřejné soutěže pro zajištění některých z těchto služeb. Neměly by proto mít povinnost poskytnout zcela otevřený přístup ke službám mezinárodní osobní dopravy, neboť taková soutěž o právo používat některé železniční trasy představovala dostatečný test tržní hodnoty provozování těchto služeb.
- (12) Posouzení, zda by hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby mohla být ohrožena, by mělo zohlednit předem stanovená kritéria, jako je příslušný dopad na rentabilitu veškerých služeb včetně následných dopadů na čisté náklady, jež nese příslušný veřejný orgán, který smlouvu uzavřel, poptávka cestujících, stanovení cen jízdného, způsob prodeje přepravních dokladů, umístění a počet zastávek na obou stranách hranice a časové rozvržení a četnost nově navrhovaného spoje. Při dodržení takového posouzení a rozhodnutí příslušného regulačního subjektu by členské státy měly mít možnost povolit, změnit nebo odmítnout právo na přístup k požadované mezinárodní osobní dopravě a zároveň i uložit provozovateli nové mezinárodní osobní dopravy poplatek v souladu s výsledky hospodářské analýzy a v souladu s právem Společenství a se zásadami rovnosti a zákazu diskriminace.
- (13) Aby se zajistilo financování závazků veřejné služby, je vhodné členským státům dovolit zpoplatnění osobní dopravy na jejich území v souladu s právem Společenství.
- (14) Regulační subjekt by měl pracovat takovým způsobem, aby se zabránilo jakémukoli střetu zájmů a jakékoli případné účasti na uzavírání smluv na veřejné služby, o nichž se uvažuje. Zejména pokud je z organizačních nebo právních důvodů úzce spojen s příslušným orgánem, který se účastní uzavírání dotyčné smlouvy na veřejné služby, nesmí být ovlivněna jeho funkční nezávislost. Pravomoc regulačního subjektu by měla být rozšířena tak, aby umožňovala vyhodnotit účel mezinárodní dopravy a případně potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy na veřejné služby.
- (15) Tato směrnice představuje další fázi otvírání železničního trhu. Některé členské státy již na svém území otevřely trh mezinárodní osobní dopravy. V tomto kontextu by tato směrnice neměla být vykládána tak, že ukládá členským státům povinnost udělit před 1. lednem 2010 práva přístupu železničním podnikům licencovaným v členském státě, v němž nejsou práva podobné povahy udělována.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (EHS) č. 1893/91 (Úř. věst. L 169, 29.6.1991, s. 1).

- (16) Regulační subjekty členských států by si měly na základě článku 31 směrnice 2001/14/ES vyměňovat informace a případně v konkrétních případech koordinovat zásady a postupy pro vyhodnocování toho, zda je ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby. Postupně by měly na základě svých zkušeností vypracovávat pokyny.
- (17) Uplatňování této směrnice by mělo být vyhodnoceno na základě zprávy, kterou předloží Komise dva roky po dni otevření trhu mezinárodní osobní dopravy.
- (18) Povinnost uplatňovat a provádět směrnice 91/440/EHS a 2001/14/ES by pro členský stát, který nemá žádný železniční systém a ani jej v nejbližší budoucnosti mít nebude, byla nepřiměřená a zbytečná. Po dobu, po kterou uvedené členské státy nebudou mít železniční systém, by proto měly být osvobozeny od povinnosti provést a uplatňovat tuto směrnici.
- (19) Jelikož cíle této směrnice, totiž rozvoje železnic Společenství, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států vzhledem k nutnosti zajistit rovné a nediskriminační podmínky pro přístup k infrastruktuře a zohlednit jednoznačně mezinárodní rozměr způsobu, jakým jsou důležité části železničních sítí provozovány, a vzhledem k potřebě koordinovaného nadnárodního opatření, a může jej být proto lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (20) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽¹⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.
- (21) Směrnice 91/440/EHS a 2001/14/ES by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 91/440/EHS se mění takto:

1. V článku 2 se doplňuje nový odstavec, který zní:

⁽¹⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

„4. Členské státy mohou vyloučit z oblasti působnosti této směrnice jakýkoli tranzitní železniční spoj přes Společenství, který začíná a končí mimo území Společenství.“

2. V článku 3 se zrušuje čtvrtá odrážka.

3. V článku 3 se za dosavadní pátou odrážku vkládá nová odrážka, která zní:

„– ‚mezinárodní osobní dopravou‘ osobní doprava, při níž vlak překračuje alespoň jednu hranici členského státu a při níž je hlavním účelem této dopravy přepravit cestující mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech; vlak je možné připojit nebo rozdělit a jednotlivé části mohou být různého původu a místa určení za předpokladu, že všechny vozy překročí alespoň jednu státní hranici;“

4. V článku 3 se za dosavadní šestou odrážku vkládá nová odrážka, která zní:

„– ‚tranzitem‘ průjezd územím Společenství, který se uskutečňuje bez nakládky nebo vykládky nákladu a bez nástupu a výstupu cestujících na území Společenství;“

5. V čl. 5 odst. 3 se zrušuje první odrážka.

6. V čl. 8 odst. 1 se zrušují slova „a mezinárodních seskupení“.

7. V článku 10 se zrušuje odstavec 1.

8. V článku 10 se vkládají nové odstavce, které znějí:

„3a. Železničním podnikům, na něž se vztahuje článek 2, se nejpozději 1. ledna 2010 udělí právo na přístup k infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování mezinárodní osobní dopravy. Železniční podniky mají v průběhu mezinárodní osobní dopravy oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na kterékoli stanici umístěné na mezinárodní trase, včetně stanic umístěných v témže členském státě.

Právo na přístup k infrastruktuře členských států, u nichž podíl na mezinárodní železniční přepravě osob tvoří více než polovinu objemu cestujících železničních podniků v daném členském státě, bude uděleno nejpozději 1. ledna 2012.

Príslušný regulační subjekt nebo subjekty podle článku 30 směrnice 2001/14/ES na žádost příslušných orgánů nebo dotčených železničních podniků rozhodnou o tom, zda je hlavním účelem dané dopravní služby přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech.

3b. Členské státy mohou omezit právo na přístup stanovené v odstavci 3a týkající se spojů mezi výchozí a cílovou stanicí, na než se vztahuje jedna nebo více smluv na veřejné služby v souladu s právními předpisy Společenství. Toto omezení nesmí mít dopad na omezení oprávněné k nástupu a výstupu cestujících na kterékoli železniční stanici, včetně stanic umístěných v témže členském státě, s výjimkou případů, kdy by uplatnění tohoto práva ohrozilo hospodářskou vyváženost smlouvy na veřejné služby.

Příslušný regulační subjekt nebo subjekty uvedené v článku 30 směrnice 2001/14/ES rozhodnou na základě objektivní hospodářské analýzy a na základě předem stanovených kritérií o tom, zda je hospodářská vyváženost ohrožena, a to na žádost

- příslušného orgánu nebo orgánů, jež uzavřely smlouvu na veřejné služby,
- jakéhokoli jiného dotčeného příslušného orgánu, který je oprávněn omezit přístup podle tohoto článku,
- provozovatele infrastruktury nebo
- železničního podniku, který plní smlouvu na veřejné služby.

Příslušné orgány a železniční podniky poskytující veřejné služby poskytnou příslušnému regulačnímu subjektu nebo subjektům informace, které jsou odůvodněně požadované k dosažení rozhodnutí. Regulační subjekt posoudí poskytnuté informace, případně je projedná se všemi zúčastněnými osobami a vyrozumí zúčastněné osoby o svém rozhodnutí s uvedením důvodů v předem stanovené přiměřené lhůtě, nejpozději však dva měsíce po obdržení všech důležitých informací. Regulační subjekt uvede důvody svého rozhodnutí a stanoví lhůtu a podmínky, za nichž mohou

- příslušný orgán nebo příslušné orgány,
 - provozovatel infrastruktury,
 - železniční podnik, který plní smlouvu na veřejné služby, nebo
 - železniční podnik žádající o přístup
- požádat o opětovné posouzení tohoto rozhodnutí.

3c. Členské státy rovněž mohou omezit oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase mezinárodní osobní dopravy na stanicích v témže státě, pokud bylo výlučné právo přepravovat cestující mezi těmito stanicemi uděleno v rámci koncesní smlouvy uzavřené před ... na základě postupu spravedlivého výběrového řízení

a v souladu s odpovídajícími zásadami právních předpisů Společenství. Toto omezení může platit po původní dobu trvání takové smlouvy nebo patnáct let podle toho, která lhůta uplyne dříve.

3d. Tato směrnice nevyžaduje, aby členský stát udělil před 1. lednem 2010 právo přístupu uvedené v odstavci 3a železničním podnikům a jimi přímo nebo nepřímo ovládaným společností licencovaným v členském státě, v němž nejsou práva přístupu podobné povahy udělována.

3e. Členské státy přijmou opatření nezbytná pro zajištění toho, aby rozhodnutí uvedená v odstavcích 3b, 3c a 3d podléhala soudnímu přezkumu.

3f. Aniž je dotčen odstavec 3b, mohou členské státy za podmínek stanovených v tomto článku oprávnit příslušné orgány ke zpoplatnění veškerých služeb spojených se železniční přepravou cestujících na svém území, aby tak přispěly k financování kompenzace závazků veřejné služby v rámci smluv na veřejné služby uzavřených v souladu s právem Společenství.

V souladu s právem Společenství nesmějí kompenzace uvedené v prvním pododstavci přesáhnout pokrytí veškerých nebo částečných nákladů na provozování závazků veřejné služby, přičemž musí brát v úvahu odpovídající účty a přiměřený zisk z plnění těchto závazků.

Poplatek se stanoví v souladu s právem Společenství se zvláštním zřetelem k zásadám spravedlivého zacházení, průhlednosti, zákazu diskriminace a úměrnosti, zejména mezi cenami služeb a výší poplatku. Povinnost přispívat k financování kompenzace závazků veřejné služby nesmí ohrozit hospodářskou životnost mezinárodní osobní dopravy.

Příslušné orgány uchovávají nezbytné informace, aby zajistily možnost sledování zdroje poplatků a jejich využití. Členské státy poskytnou tyto informace Komisi.“

9. V článku 10 se odstavec 8 nahrazuje tímto:

„8. Do 1. ledna 2009 předloží Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o provádění této směrnice.

Tato zpráva se zaměří na

- provádění této směrnice v členských státech a skutečnou činnost jednotlivých zúčastněných subjektů,

— vývoj trhu, zejména směry vývoje v oblasti mezinárodní dopravy, činnosti a podíly na trhu u všech účastníků trhu, včetně nově vstupujících.“

10. V článku 10 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„9. Do 31. prosince 2012 předloží Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o provádění odstavce 3.“

11. V článku 15 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Povinnost provést a uplatňovat tuto směrnici se nevztahuje na Kypr a Maltu po dobu, po kterou na jejich území neexistuje žádný železniční systém.“

Článek 2

Směrnice 2001/14/ES se mění takto:

1. V čl. 1 odst. 3 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„e) přepravní činnosti v podobě železniční dopravy, které jsou vykonávány při tranzitu přes Společenství.“

2. V článku 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„n) ‚tranzitem‘ rozumí průjezd přes území Společenství, který se uskutečňuje bez nakládky nebo vykládky nákladu a bez nástupu a výstupu cestujících na území Společenství.“

3. V článku 13 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„4. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat mezinárodní osobní dopravu ve smyslu článku 3 směrnice 91/440/EHS, uvědomí provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty. Aby mohla být vyhodnocena účelnost mezinárodního spoje pro přepravu cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech, jakož i potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy na veřejné služby, zajistí regulační subjekty, aby byly uvědomeny veškeré příslušné orgány, jež povolily osobní železniční dopravu vymezenou ve smlouvě na veřejné služby, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle čl. 10 odst. 3b směrnice 91/440/EHS, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu na veřejné služby na trase tohoto mezinárodního osobního spoje.“

4. V článku 17 se odstavec 5 nahrazuje tímto:

„5. Rámcové dohody se uzavírají v zásadě na dobu pěti let a je možno je prodloužit na dobu stejnou, jako bylo jejich původní trvání. Provozovatel infrastruktury může ve

zvláštních případech souhlasit s kratší nebo delší dobou. Každou dobu delší než pět let je nutno zdůvodnit existencí obchodních smluv, zvláštních investic nebo rizik.

5a. Pro služby využívající specializovanou infrastrukturu uvedenou v článku 24, které vyžadují významné a dlouhodobé investice, jsou po řádném zdůvodnění žadatelem možné rámcové dohody na dobu patnácti let. Každá doba delší než patnáct let je přípustná pouze výjimečně, zejména v případě rozsáhlých dlouhodobých investic, a zejména pokud se na tyto investice vztahují smluvní závazky, včetně víceletého plánu odpisů.

Požadavky pro žadatele si mohou v tomto případě vyžadovat podrobné definice kapacitních charakteristik – včetně četnosti, objemu a kvality vlakových spojů – které budou poskytnuty žadateli po dobu trvání rámcové dohody. Provozovatel infrastruktury může snížit vyhrazenou kapacitu, která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než je mezní kvóta stanovená v článku 27.

Od 1. ledna 2010 je možné vypracovat původní rámcovou dohodu na dobu pěti let a je možné ji jednou obnovit, a to na základě kapacitních charakteristik používaných žadateli provozujícími dopravní služby před 1. lednem 2010, aby bylo možné zohlednit specializované investice nebo existenci obchodních smluv. Regulační subjekt uvedený v článku 30 je příslušný povolit vstup takové dohody v platnost.“

5. V čl. 30 odst. 1 se před poslední větou vkládá nová věta, která zní:

„Tento subjekt je dále funkčně nezávislý na kterémkoli příslušném orgánu účastnícím se uzavírání smlouvy na veřejné služby.“

6. V článku 38 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Povinnost provést a uplatňovat tuto směrnici se nevztahuje na Kypr a Maltu po dobu, po kterou na jejich území neexistuje žádný železniční systém.“

Článek 3

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do ... (*). Neprodleně sdělí jejich znění Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

(*) 18 měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 5

Tato směrnice je určena členským státům.

3. Ustanovení čl. 1 bodů 2, 5, 6 a 7 se použijí ode dne 1. ledna 2010.

V Bruselu dne ...

Článek 4

Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Za Evropský parlament

předseda

...

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

...

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Dne 3. března 2004 Komise předložila, společně se třemi dalšími návrhy v rámci třetího železničního balíčku ⁽¹⁾, návrh směrnice, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství, tzv. „návrh o přístupu na železniční trh“.

Evropský parlament odhlasoval své stanovisko v prvním čtení dne 28. září 2005.

V souladu s článkem 251 Smlouvy přijala Rada dne 24. července 2006 společný postoj.

Při své práci Rada vzala v úvahu stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾ a Výboru regionů ⁽³⁾.

II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

1. Obecně

Jednání o otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy probíhala na pozadí politiky, kterou upřesnila bílá kniha Komise: Evropská dopravní politika do roku 2010 ⁽⁴⁾ a rovněž první a druhý železniční balíček. V bílé knize oznámila Komise svůj záměr pokračovat v budování vnitřního trhu v oblasti železniční dopravy mimo jiné tím, že navrhne otevřít trh mezinárodní osobní dopravy. První a druhý železniční balíček obsahuje podrobná ustanovení o přístupu k infrastruktuře, interoperabilitě a bezpečnosti železnic na vnitrostátní a evropské úrovni, čímž je stanoven nezbytný rámec pro otevření trhu nákladní přepravy a mezinárodní osobní dopravy.

Na svém zasedání dne 5. prosince 2005 se Radě podařilo dosáhnout politické dohody o třech ze čtyř legislativních návrhů ze třetího železničního balíčku: o návrhu o přístupu na železniční trh, o kterém pojednává tento dokument, a o návrzích o právech a povinnostech cestujících a o strojvedoucích, čímž připravila půdu pro přijetí tří společných postojů.

Hlavním tématem jednání Rady o návrhu o přístupu na železniční trh byl vztah mezi tímto návrhem a revidovaným návrhem o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici – tzv. „návrhem o závazcích veřejné služby“ ⁽⁵⁾. Na zasedání Rady dne 5. prosince 2005 bylo proto možné dosáhnout politické dohody o návrhu o přístupu na železniční trh pouze při vyřešení vztahu mezi oběma nařízeními a s tím, že v prohlášení Rady a Komise do zápisu z jednání byly uvedeny pokyny k některým prvkům návrhu o závazcích veřejné služby (viz příloha I).

⁽¹⁾ Ostatní 3 legislativní návrhy se týkají:

- nařízení o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční dopravě (dokument 7149/04 TRANS 109 CODEC 337);
- nařízení o požadavcích na kvalitu služeb v nákladní železniční dopravě (dokument 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- směrnice o vydávání osvědčení pro strojvedoucí a vlakové čety na železniční síti Společenství (dokument 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ Úř. věst. C 221, 9.9.2005, s. 56.

⁽³⁾ Úř. věst. C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽⁴⁾ dokument 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ dokument 11508/05 TRANS 155 CODEC 657.

2. Zásadní politické otázky

2.1 Otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy

Otevření trhu zavedením hospodářské soutěže může přispět k větší efektivnosti a atraktivnosti evropské železniční dopravy. Souhlas Rady s udělováním práva přístupu železničních podniků k infrastruktuře všech členských států pro účely provozování mezinárodní osobní dopravy do 1. ledna 2010 je v souladu s kompromisem, kterého Rada dosáhla s Parlamentem během dohodovacího řízení o druhém železničním balíčku⁽¹⁾. Otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy do roku 2010 by mělo provozovatelům umožnit, aby se na toto otevření odpovídajícím způsobem připravili. Toto otevření by se rovněž mělo časově shodovat i se zdvojnásobením a dalším propojením vysokorychlostních transevropských spojů a s konsolidací rámce, který zavádí první a druhý železniční balíček.

Otevření trhu mezinárodní dopravy včetně kabotáže bude mít výrazný dopad na členské státy, ve kterých má mezinárodní doprava významný podíl na celkové osobní železniční dopravě. Z tohoto důvodu chce Rada těmto členským státům ponechat více času na přípravu na otevření trhu, tím, že jim umožní udělovat právo přístupu nejpozději do 1. ledna 2012.

Rada proto nesouhlasí s názorem Parlamentu, že k otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy by mělo dojít do roku 2008 a všech ostatních druhů osobní železniční dopravy do roku 2012 (změny 2, 8 a 9 pokud jde o lhůty pro otevření trhu osobní železniční dopravy; změny 6 a 12 o přípravě hodnotících zpráv Komise o otevření trhů vnitrostátní a mezinárodní osobní železniční dopravy).

2.2 Oprávnění k nástupu a výstupu cestujících v tomtéž členském státě

Rada, podobně jako Evropský parlament, přijímá návrh Komise, který umožňuje, aby cestující ve spojích mezinárodní osobní železniční dopravy nastupovali a vystupovali ve stanicích v tomtéž členském státě. Rada má za to, že tzv. kabotážní doprava je nezbytná pokud má mezinárodní doprava být životaschopná.

Rada chce ovšem zabránit tomu, aby právo přístupu mezinárodní osobní železniční dopravy, včetně kabotáže, vedlo k otevření trhu vnitrostátní osobní železniční dopravy. Společný postoj proto umožňuje udělit právo přístupu jen k takové mezinárodní dopravě, jejímž „hlavním účelem“ je přeprava osob mezi stanicemi v různých členských státech. Ve společném postoji se počítá s postupem pro stanovení účelu spoje mezinárodní dopravy, u kterého se o přístup žádá.

2.3 Zajištění ochrany služeb veřejné dopravy

Společný postoj o návrhu přístupu na železniční trh v podstatě odráží rovnováhu, kterou Rada našla mezi otevřením trhu na jedné straně a zajištěním ochrany služeb veřejné dopravy na straně druhé. Pro dosažení této rovnováhy přidala Rada do návrhu Komise tři prvky: postup pro určení, ve kterých případech otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy ohrožuje služby veřejné dopravy; vyjasnění postupů pro udělování práva přístupu; a ustanovení, které členským státům umožňuje zpoplatňovat mezinárodní osobní železniční dopravu. Rovnováha mezi otevřením trhu a zajištěním ochrany veřejných služeb je rovněž vyjádřena v prohlášení, které učinila Rada a Komise do zápisu z jednání Rady dne 5. prosince 2005 (viz příloha I).

⁽¹⁾ Tento kompromis je začleněn do 4. bodu odůvodnění směrnice 2004/51 takto: „S ohledem na otevření trhu pro mezinárodní přepravu osob je možné považovat rok 2010 navrhovaný Komisí za cílový termín, který umožňuje všem provozovatelům, aby se odpovídajícím způsobem připravili.“

2.3.1 Postup

Aby bylo zřejmé, kdy může být právo přístupu omezeno obsahuje společný postoj postup, jak určit, zda by mezinárodní osobní železniční doprava mohla ohrozit ekonomickou vyváženost služby veřejné dopravy. Důležitým prvkem tohoto postupu je objektivní hospodářské analýza dopadu mezinárodní osobní železniční dopravy na služby veřejné dopravy, kterou provádí regulační subjekt. Rada tuto myšlenku převzala ze změny 10 Evropského parlamentu.

2.3.2 Způsob omezení práva přístupu

Pro zajištění větší flexibility rozhodnutí o udělení práva přístupu společný postoj jasně uvádí, že pokud je zjištěno možné ohrožení hospodářské vyváženosti služby veřejné dopravy, existují některé způsoby pro omezení práva přístupu mezinárodní osobní železniční dopravy. V souladu se zásadami rovnosti a zákazu diskriminace Rada uvádí, že členské státy mají možnost povolit, změnit nebo odmítnout právo na přístup, a zároveň i uložit provozovateli nové mezinárodní osobní dopravy poplatek. Možnost podporovat služby veřejné dopravy poplatky vybíranými u mezinárodní osobní železniční dopravy členskými státy dovoluje, aby měly větší volnost při otevírání trhu a současně mohly zajistit ochranu veřejných služeb.

2.3.3 Vyrovnání

V některých členských státech ziskové spoje osobní železniční dopravy přispívají prostřednictvím poplatků na spoje veřejné dopravy, které jsou provozovány se ztrátou. Rada chce, aby bylo zřejmé, že takto lze zpoplatnit i železniční podniky, kterým bylo uděleno právo přístupu. Taková povinnost přispívat k financování kompenzace závazků veřejných služeb je omezena na území členského státu, který zpoplatňování uplatňuje. A poplatky by navíc neměly ohrozit ekonomickou životaschopnost spoje mezinárodní osobní dopravy. Ve společném postoji je konečně stanoveno, že pokud se členský stát rozhodne k takovému zpoplatňování, má povinnost poskytnout Komisi nezbytné informace. Portugalsko učinilo prohlášení týkající se vyrovnání na zasedání Rady ve složení pro dopravu, telekomunikace a energetiku v prosinci 2005 (příloha II).

2.4 Rámcové dohody

Rada podobně jako Parlament je toho názoru, že je nezbytné, aby spolu s otevřením trhu mezinárodní osobní železniční dopravy došlo i k vytvoření stabilnějšího a předvídatelného prostředí pro investice do infrastruktury využívané těmito spoji, zejména v případě spojů používajících zvláštní infrastrukturu. Rada proto navrhuje upravit ustanovení s ohledem na rámcové dohody ve směrnici 2001/14/ES⁽¹⁾, přičemž vycházela ze změn 5, 7 a 13 navržených Parlamentem. V případech, kdy Parlament navrhuje umožnit spojům používání specializované infrastruktury, což vyžaduje rámcové dohody o podstatných a dlouhodobých investicích uzavírané na dobu 10 let, má Rada za to, že by byla vhodnější doba 15 let.

2.5 Ustanovení o vzájemnosti

Rada chce, podobně jako Parlament ve změnách 3 a 11, zahrnout do návrhu o přístupu k železničnímu trhu ustanovení, jež umožní těm členským státům, které otevřely svůj trh mezinárodní osobní železniční dopravy, aby odepraly právo přístupu podnikům licencovaným v členském státě, v němž není právo přístupu nebo právo podobné povahy udělováno.

⁽¹⁾ Směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29).

2.6 Jiné důležité otázky

2.6.1 Tranzit

Ve společném postoji Rada vyjasňuje, že cílem návrhu o přístupu k železničnímu trhu je otevřít trh mezinárodní osobní železniční dopravy v rámci Společenství a že oblast působnosti tohoto návrhu se nevztahuje na spoje dopravy zboží a osob, jejichž počátek a konec se nachází ve třetí zemi s tranzitem přes území Společenství. Litva učinila k otázce tranzitu prohlášení do zápisu z jednání (viz příloha III).

2.6.2 Systém založený na koncesi

Návrh Komise vychází ze zásady hospodářské soutěže v oblasti železniční dopravy. Rada se touto zásadou řídí, ale uznává i jiné zásady, pokud jde o zavedení hospodářské soutěže, které jsou navíc již používány v praxi. Vzhledem k tomu je Rada nakloněna myšlence umožnit členským státům po přechodnou dobu neposkytovat zcela otevřený přístup ke službám mezinárodní železniční dopravy v případech, kdy právo používat některé železniční trasy již představovalo dostatečný test tržní hodnoty prostřednictvím zásady soutěže pro oblast železniční dopravy.

2.6.3 Výjimka z provádění pro Maltu/Kypr

S přihlédnutím ke skutečnosti, že Malta ani Kypr nemají železniční systém a možnost jeho budoucího zavedení je velice omezená, vyjímá Rada tyto dva členské státy z povinnosti provádění směrnice o přístupu k železničnímu trhu.

3. Změny Evropského parlamentu

Reakce Rady na změny 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 a 13 je uvedena výše ve vztahu ke klíčovým otázkám.

Rada dále přijala změnu 2, pokud jde o odkaz na směrnici 2004/49, změnu 4, pokud jde o zmínku o prvním návrhu Komise o závazcích veřejné služby z července 2000, a celou změnu 7.

Rada nepřijala změnu 4, pokud jde o přijetí společného postoje o návrhu o závazcích veřejných služeb, a změnu 6, pokud jde o povinnost Komise předložit hodnocení dopadu otevření sítí pro vnitrostátní přepravu cestujících do roku 2005.

III. ZÁVĚR

Po důkladném zvážení stanoviska Parlamentu došla Rada ke společnému postoji, který odráží rovnováhu mezi otevřením trhu mezinárodní železniční přepravy osob na jedné straně a zajištěním ochrany služeb veřejné dopravy na straně druhé. Při hledání této rovnováhy Rada vycházela z řady podstatných změn Parlamentu. I když Rada nemohla plně přijmout přístup Parlamentu k časovému rozvržení udělování práv přístupu, společný postoj uvádí lhůty, které umožňují jak provozovatelům tak orgánům, aby se náležitě připravili na otevření trhu železniční přepravy osob.

PŘÍLOHA I

PROHLÁŠENÍ RADY A KOMISE DO ZÁPISU Z JEDNÁNÍ RADY

V rámci dosažení politické dohody o společném postoji ke směrnici, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství se Rada rovněž dohodla na těchto bodech.

1. Otevření železničního trhu ve Společenství lze dosáhnout pouze postupně a v souladu s potřebami veřejných služeb.
2. To znamená, že v případě osobní dopravy se otevření trhu prostřednictvím současných legislativních návrhů dotýká pouze spojů mezinárodní železniční přepravy osob, včetně kabotáže, a nikoliv spojů vnitrostátní přepravy osob.
3. Budoucí nařízení o veřejné přepravě cestujících po železnici a silnici, jehož cílem je spíše vytvořit právní rámec pro náhradu za zakázky na veřejné služby než otevřít trh železničních dopravních spojů, by mělo umožnit přímé zadání zakázek na smlouvy veřejné služby na železničních dopravních spoje; a toto přímé zadání by nemělo vyžadovat jakékoli další otevření trhu železniční přepravy osob nad rámec toho, co bylo sjednáno ve směrnici, kterou se mění směrnice 91/440.
4. Pro Radu je rovněž důležité, aby veřejné orgány měly nadále možnost zajišťovat provoz integrovaných železničních sítí, přičemž Rada bere na vědomí, že toto může vyžadovat, aby nařízení o závazcích veřejné služby stanovilo přímé zadávání zakázek pro tyto sítě.
5. V zájmu větší právní jasnosti bude nezbytné zajistit soulad mezi směrnicí, kterou se mění směrnice 91/440, a nařízením o závazcích veřejné služby v rámci budoucích jednání o nařízení.
6. Otázky, které bude třeba objasnit v rámci dosažení dohody o nařízení o závazcích veřejné služby, zahrnují zejména:
 - definování dálkové, městské a regionální železniční dopravy, v souladu se zásadou subsidiarity, z důvodu specifických podmínek různých příslušných orgánů
 - určení odpovědnosti za financování zakázek na mezinárodní veřejné služby;
 - rozsah investice při výpočtu délky smluv na veřejné služby.
7. Rada se zavazuje k tomu, že bude usilovat o dosažení politické dohody o nařízení o závazcích veřejné služby co nejdříve v průběhu roku 2006. V příštích šesti měsících je třeba dosáhnout významného pokroku, přičemž zvláštní pozornost je třeba věnovat obecným zásadám transparentnosti, subsidiarity a právní jasnosti.

PŘÍLOHA II

PROHLÁŠENÍ PORTUGALSKÉ REPUBLIKY

Portugalsko znovu vyjadřuje svou podporu liberalizaci železniční dopravy a hlasuje proto pro směrnici Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství.

Lituje ovšem schválení nového čl. 1 odst. 8 bod 3 písmena f), který členským státům umožňuje stanovit nové poplatky z mezinárodní železniční přepravy osob za účelem přispět na smlouvy veřejné služby.

Toto legislativní řešení omezí normální rozvoj evropského trhu a negativně ovlivní přístup cestujících z periferních členských států do jiných evropských regionů. Navíc je toto řešení v rozporu s podporou přesunu na jiné druhy dopravy, což je jeden z hlavních cílů politiky Společenství v tomto odvětví.

Portugalsko věří, že toto ustanovení může být během další fáze legislativního postupu spolurozhodování revidováno tak, aby byly zmírněny jeho případné negativní dopady na liberalizaci mezinárodní osobní dopravy.

PŘÍLOHA III

PROHLÁŠENÍ LITVY DO ZÁPISU Z JEDNÁNÍ RADY

Litva vykládá ustanovení uvedená v čl. 1 odst. 0 a 2a a v čl. 1a odst. 0a a 0aa dokumentu 14737/05 ADD 1 jako zcela v souladu s nařízením Rady č. 693/2003 ze dne 14. dubna 2003 o zavedení dokladu k usnadnění průjezdu po železnici.

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 21/2006

přijatý Radou dne 14. září 2006

s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/.../ES ze dne ... o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství

(2006/C 289 E/03)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství ⁽⁴⁾ stanoví povinnost provozovatelů infrastruktury a železničních podniků zavést vlastní systémy zajišťování bezpečnosti takovým způsobem, aby byl železniční systém schopen alespoň dosáhnout společných bezpečnostních cílů a dodržovat vnitrostátní bezpečnostní předpisy a bezpečnostní požadavky stanovené v technických specifikacích pro interoperabilitu (dále též jen „TSI“) a aby byly používány příslušné části společných bezpečnostních metod. Tyto systémy zajišťování bezpečnosti stanoví mimo jiné programy školení zaměstnanců a systémy, které zajišťují udržování způsobilosti zaměstnanců a odpovídající úroveň plnění úkolů.
- (2) Směrnice 2004/49/ES stanoví, že železniční podnik musí být držitelem osvědčení o bezpečnosti, aby mu byl povolen přístup k železniční infrastruktuře.
- (3) Podle směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství ⁽⁵⁾ měly licencované železniční podniky od 15. března 2003 právo na přístup k transevropské síti mezinárodní železniční nákladní dopravy a nejpozději od roku 2007 budou mít přístup k celé síti vnitrostátní a mezinárodní nákladní dopravy. Toto postupné rozšíření práv přístupu nevyhnutelně povede ke zvýšení mobility strojvedoucích přes státní hranice. V důsledku toho bude růst poptávka po strojvedoucích, kteří jsou vyškoleni a jsou držiteli osvědčení pro poskytování služeb ve více členských státech.

- (4) Studie provedená Komisí v roce 2002 zdůraznila skutečnost, že se právní předpisy členských států, které upravují podmínky pro vydávání osvědčení strojvedoucím, značně liší. Měla by proto být přijata pravidla Společenství pro vydávání osvědčení strojvedoucím, aby bylo možné překonat tyto rozdíly při současném zachování stávající vysoké úrovně bezpečnosti železničního systému Společenství.

- (5) Tato pravidla Společenství by měla rovněž přispívat k cílům politik Společenství v oblasti volného pohybu pracovníků, svobody usazování a volného pohybu služeb v souvislosti se společnou dopravní politikou tak, aby nedocházelo k žádnému narušení hospodářské soutěže.

- (6) Cílem těchto společných ustanovení by mělo být především usnadnění pohybu strojvedoucích z jednoho členského státu do druhého, ale také z jednoho železničního podniku do druhého, a obecně usnadnění uznávání licencí a harmonizovaného doplňkového osvědčení všemi zúčastněnými subjekty v odvětví železniční dopravy. K tomuto účelu je nezbytné, aby daná ustanovení zaváděla určité minimální požadavky, které musí žadatelé o udělení licence nebo harmonizovaného doplňkového osvědčení splňovat.

- (7) I když členský stát vyjme z oblasti působnosti této směrnice strojvedoucí poskytující služby výhradně na určitých kategoriích železničních systémů, sítí a infrastruktury, neměla by tím být dotčena povinnost členského státu respektovat platnost licencí na celém území Evropské unie nebo platnost harmonizovaných doplňkových osvědčení na příslušné části infrastruktury.

- (8) Požadavky by se měly týkat alespoň minimálního věku pro řízení vlaku, tělesné a pracovní psychologické způsobilosti žadatele, odborné praxe a znalosti určité problematiky týkající se řízení vlaku, znalosti infrastruktury, na které by strojvedoucí měli jezdit, jakož i jazyka, který na ní bude používán.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 221, 8.9.2005, s. 64.

⁽²⁾ Úř. věst. C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 28. září 2005 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 14. září 2006 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164).

- (9) V zájmu zvýšení efektivnosti nákladů by školení, kterého by se měli strojvedoucí zúčastnit s cílem získat harmonizované doplňkové osvědčení, mělo být zaměřeno, je-li to možné a žádoucí z hlediska bezpečnosti, na konkrétní služby, jež má strojvedoucí poskytovat, jako jsou posun, údržba, osobní nebo nákladní doprava. Při hodnocení provádění této směrnice by Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) měla posoudit, zda je nezbytné změnit požadavky týkající se školení uvedené v příloze, aby lépe odpovídaly nově vznikající struktuře trhu.
- (10) Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury vydávající harmonizovaná doplňková osvědčení mohou sami poskytovat školení v oblasti obecných odborných znalostí, jazykových znalostí, znalostí o kolejových vozidlech a infrastruktuře. Aniž je však dotčena možnost, aby zkoušející patřil k železničnímu podniku nebo provozovateli infrastruktury vydávajícímu harmonizované doplňkové osvědčení, je třeba ve věci zkoušek zamezit jakémukoli střetu zájmů.
- (11) Podmínky pro způsobilost zaměstnanců a zdravotní a bezpečnostní podmínky jsou rozvíjeny v rámci směrnice o interoperabilitě, zejména jako součást TSI „řízení dopravy a provoz“. Je třeba zajistit soudržnost mezi těmito TSI a přílohami této směrnice. Toho by mělo být dosaženo změnami přijímanými Komisí postupem projednávání ve výboru na základě stanoviska vydaného tímž výborem.
- (12) Požadavky týkající se licence a harmonizovaných doplňkových osvědčení stanovené v této směrnici by se měly týkat výhradně právních podmínek pro to, aby směl strojvedoucí řídit vlak. Všechny ostatní právní požadavky týkající se železničních podniků, provozovatelů infrastruktury, infrastruktury a kolejových vozidel, které musí být slučitelné s právními předpisy Společenství a být uplatňovány nediskriminačním způsobem, by měly být rovněž splněny dříve, než může strojvedoucí řídit vlak na určité části infrastruktury.
- (13) Touto směrnicí by nemělo být dotčeno provádění 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 údajů ⁽¹⁾ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů ⁽²⁾.
- (14) Aby bylo možné zaručit požadovanou jednotnost a průhlednost, mělo by Společenství stanovit jednotný vzor osvědčení, které bude vzájemně uznáváno členskými státy a které bude prokazovat splnění některých minimálních požadavků, odbornou kvalifikaci a jazykové znalosti strojvedoucích, a zároveň ponechávat orgánům členských států pravomoc vydávat licence a železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury pravomoc vydávat harmonizovaná doplňková osvědčení.
- (15) Agentura by měla přezkoumávat rovněž použití čipové karty namísto licence a harmonizovaných doplňkových osvědčení. Karta se zabudovaným čipem by měla tu výhodu, že by spojovala všechny tyto doklady a zároveň by mohla být využívána k jiným účelům v oblasti bezpečnosti nebo pro účely řízení činnosti strojvedoucích.
- (16) Bezpečnostní orgány by měly použít všechny údaje uvedené v licencích, harmonizovaných doplňkových osvědčeních a rejstřících licencí a harmonizovaných doplňkových osvědčení, aby se usnadnil postup pro hodnocení vydávání osvědčení zaměstnancům, stanovený v článcích 10 a 11 směrnice 2004/49/ES, a urychlilo vydávání osvědčení o bezpečnosti, které je rovněž stanoveno v uvedených článcích.
- (17) Zaměstnávání strojvedoucích s osvědčením vydaným v souladu s touto směrnicí by nemělo železniční podniky a provozovatele infrastruktury zbavovat odpovědnosti zavést systém dohledu a vnitřní kontroly způsobilosti a chování jejich strojvedoucích v souladu s článkem 9 a přílohou III směrnice 2004/49/ES; zaměstnávání těchto strojvedoucích by mělo být součástí tohoto systému. Harmonizované doplňkové osvědčení by nemělo železniční podniky ani provozovatele infrastruktury zbavovat odpovědnosti v oblasti bezpečnosti, a zejména pokud jde o školení jejich zaměstnanců.
- (18) Některé společnosti poskytují služby strojvedoucích železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury. V těchto případech by měl odpovědnost za to, že je strojvedoucí držitelem licence a osvědčení v souladu s touto směrnicí, nést železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury využívající služeb strojvedoucího.
- (19) Aby železniční doprava i nadále fungovala účinně, měli by si strojvedoucí, kteří vykonávali svou profesi již před vstupem této směrnice v platnost, zachovat získaná oprávnění během přechodného období.
- (20) Při výměně oprávnění k řízení, která byla strojvedoucím vydána před použitím příslušných ustanovení této směrnice, za harmonizovaná doplňková osvědčení a licence, které jsou s touto směrnicí v souladu, je potřeba se vyhnout zbytečné administrativní a finanční zátěži. Oprávnění k řízení, která byla strojvedoucím vydána dříve, by proto měla být v co nejširší míře zachována. Pokud mají být tato oprávnění vyměněna, měl by vydávající subjekt přihlídnout ke kvalifikacím a praxi každého strojvedoucího nebo skupiny strojvedoucích.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1.

Vydávající subjekt by měl na základě kvalifikací nebo praxe rozhodnout, zda je nezbytné, aby byli strojvedoucí nebo skupina strojvedoucích před získáním vyměňených licencí a harmonizovaných doplňkových osvědčení podrobeni dodatečné zkoušce nebo aby se zúčastnili školení. Vydávající subjekt by měl rozhodovat, zda kvalifikace nebo praxe dostačuje k vydání požadovaných licencí a harmonizovaných doplňkových osvědčení bez potřeby další zkoušky nebo školení.

- (21) Je rovněž třeba vyhnout se zbytečné administrativní a finanční zátěži v případě, kdy strojvedoucí mění zaměstnavatele. Železniční podnik zaměstnávající strojvedoucího by měl vzít v úvahu dříve získanou způsobilost a měl by v co největší míře upustit od dalších zbytečných zkoušek a školení.
- (22) Aniž je dotčen obecný systém vzájemného uznávání podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/36/ES ze dne 7. září 2005 o uznávání odborných kvalifikací⁽¹⁾, který bude platit i po skončení přechodného období, neměla by tato směrnice zaručovat žádná práva na vzájemné uznávání oprávnění k řízení, která strojvedoucí získali před použitím této směrnice.
- (23) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽²⁾.
- (24) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽³⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.
- (25) Členské státy by měly zavést kontroly dodržování této směrnice a přijmout vhodná opatření v případě, že strojvedoucí poruší kterékoli ustanovení této směrnice.
- (26) Členské státy by měly stanovit vhodné sankce za porušování vnitrostátních předpisů provádějících tuto směrnici.
- (27) Jelikož cíle této směrnice, totiž stanovení společného právního rámce pro vydávání osvědčení strojvedoucím, kteří obsluhují hnací vozidla a vlaky v osobní a nákladní dopravě, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu a účinků této směrnice lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou

v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle.

- (28) Z důvodů efektivnosti nákladů se může ukázat jako vhodné vyjmout na omezenou dobu z působnosti ustanovení této směrnice týkajících se povinnosti, na základě které mají být strojvedoucí držitelé licencí a harmonizovaných doplňkových osvědčení v souladu s touto směrnicí, ty strojvedoucí vlaků, kteří poskytují služby výhradně na území jednoho členského státu. Podmínky, kterými se tato vynětí řídí, by měly být jasně definovány.
- (29) Povinnost uplatňovat a provádět tuto směrnici by pro členský stát, který nemá žádný železniční systém a ani jej v nejbližší budoucnosti mít nebude, byla nepřiměřená a zbytečná. Po dobu, po kterou uvedené členské státy nebudou mít železniční systém, by proto měly být osvobozeny od povinnosti provést a uplatňovat tuto směrnici,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

ÚČEL, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Účel

Tato směrnice stanoví podmínky a postupy pro vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství. Blíže určuje úkoly příslušných orgánů členských států, strojvedoucích a ostatních zúčastněných subjektů v odvětví, zejména železničních podniků, provozovatelů infrastruktury a školících středisek.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na strojvedoucí obsluhující hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství pro železniční podnik, který musí být držitelem osvědčení o bezpečnosti, nebo pro provozovatele infrastruktury, který musí být držitelem schválení z hlediska bezpečnosti.

2. Členské státy nesmějí, na základě vnitrostátních předpisů týkajících se ostatních členů vlakové čtyř nákladních vlaků, bránit nákladním vlakům v překračování hranic nebo v poskytování služeb vnitrostátní přepravy na svém území.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 22.

⁽²⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

3. Aniž je dotčen článek 7, mohou členské státy vyjmout z opatření, která přijmou k provedení této směrnice, strojevedoucí poskytující služby výhradně na těchto druzích drah:

- a) metro, tramvaje a další městské kolejové systémy;
- b) sítě, které jsou funkčně oddělené od ostatního železničního systému a jsou určeny pouze pro místní, městskou a příměstskou osobní a nákladní dopravu;
- c) železniční infrastruktura v soukromém vlastnictví, která je určena pouze pro používání vlastníkem infrastruktury pro jeho vlastní nákladní dopravu;
- d) úseky trati, které jsou dočasně uzavřeny pro normální provoz za účelem údržby, obnovy nebo modernizace železničního systému.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- a) „příslušným orgánem“ bezpečnostní orgán uvedený v článku 16 směrnice 2004/49/ES;
- b) „strojvedoucím“ osoba způsobila a oprávněná řídit samostatně, zodpovědně a bezpečně vlaky včetně hnacích vozidel, posunovacích hnacích vozidel, pracovních vlaků, vozidel údržby nebo vlaků určených pro železniční přepravu cestujících nebo zboží;
- c) „železničním systémem“ struktura složená ze železniční infrastruktury, která zahrnuje tratě a pevná zařízení železničního systému a kolejová vozidla všech kategorií a původu provozovaná na této infrastruktuře, jak je definována ve směrnici Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému⁽¹⁾ a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě konvenčního železničního systému⁽²⁾;
- d) „provozovatelem infrastruktury“ subjekt nebo podnik pověřený zejména zřizováním a údržbou železniční infrastruktury nebo její části, jak je definována v článku 3 směrnice 91/440/EHS, 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;
- e) „železničním podnikem“ železniční podnik definovaný ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury⁽³⁾ a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož hlavní činností je

železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž podnik musí zajistit trakci. Tento pojem zahrnuje i podniky zajišťující pouze trakci;

- f) „technickými specifikacemi pro interoperabilitu“ neboli „TSI“ specifikace, které platí pro každý subsystém nebo část subsystému za účelem dodržení základních požadavků a zajištění interoperability transevropských vysokorychlostních a konvenčních železničních systémů definovaných ve směrnici 96/48/ES a 2001/16/ES;
- g) „agenturou“ Evropská agentura pro železnice, zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice⁽⁴⁾;
- h) „osvědčením o bezpečnosti“ osvědčení, které železničnímu podniku vydává bezpečnostní orgán v souladu s článkem 10 směrnice 2004/49/ES;
- i) „osvědčením“ harmonizované doplňkové osvědčení uvádějící, na které části infrastruktury je držitel oprávněn řídit a která kolejová vozidla je držitel oprávněn řídit;
- j) „schválením z hlediska bezpečnosti“ osvědčení, které provozovateli infrastruktury vydává příslušný orgán v souladu s článkem 11 směrnice 2004/49/ES;
- k) „školicím střediskem“ subjekt pověřený nebo uznávaný příslušným orgánem k poskytování školení.

KAPITOLA II

VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ STROJVEDOUCÍM

Článek 4

Vzor Společenství pro vydávání osvědčení

1. Všichni strojvedoucí musí mít nezbytnou zdravotní způsobilost a kvalifikaci pro řízení vlaků a musí být držiteli těchto dokladů:

- a) licence prokazující, že strojvedoucí splňuje minimální podmínky, pokud jde o zdravotní požadavky, základní vzdělání a všeobecné profesní dovednosti. Licence obsahuje osobní údaje strojvedoucího a název vydávajícího orgánu a uvádí dobu své platnosti. Dokud nebude přijat vzor Společenství pro vydávání osvědčení uvedený v odstavci 4, musí licence splňovat požadavky přílohy I;
- b) jednoho nebo více osvědčení uvádějících, na kterých částech infrastruktury je držitel oprávněn řídit a která kolejová vozidla je oprávněn řídit. Každé osvědčení musí splňovat požadavky přílohy I.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114).

⁽²⁾ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/50/ES.

⁽³⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/49/ES.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

2. Předepsané osvědčení pro určitou část infrastruktury však není nezbytné v níže uvedených výjimečných případech, pokud během řízení sedí vedle strojvedoucího jiný strojvedoucí, který je držitelem platného osvědčení pro danou část infrastruktury:

- a) pokud narušení plynulosti železniční dopravy vyžaduje odklonění vlaků nebo údržbu tratě, které stanoví provozovatel infrastruktury;
- b) v případě výjimečných jednorázových jízd historických vlaků;
- c) v případě výjimečných jednorázových jízd nákladních vlaků, pokud s tím provozovatel infrastruktury souhlasí;
- d) v případě dodávky nebo předváděcí jízdy nového vlaku nebo hnacího vozidla;
- e) pro účely školení nebo zkoušek strojvedoucích.

Rozhodnutí o využití této možnosti učiní železniční podnik a nemůže je nařídít příslušný provozovatel infrastruktury ani příslušný orgán.

Pokud je výše uvedeným způsobem využit další strojvedoucí, je třeba o tom předem uvědomit provozovatele infrastruktury.

3. Osvědčení opravňuje k řízení kolejových vozidel jedné či obou těchto kategorií:

- a) kategorie A: posunovací hnací vozidla, pracovní vlaky, vozidla traťové údržby a hnací vozidla používaná při posunu;
- b) kategorie B: přeprava cestujících nebo zboží.

Osvědčení může obsahovat oprávnění pro všechny kategorie a vztahovat se na všechny kódy uvedené v odstavci 4.

4. Do ... (*) přijme Komise postupem podle čl. 31 odst. 2 a na základě návrhu vypracovaného agenturou vzor Společenství pro licenci, osvědčení a ověřený opis osvědčení a určí rovněž jejich technické vlastnosti. Přitom přihlédne k opatřením proti padělání.

Do ... (*) přijme Komise postupem podle čl. 31 odst. 2 na základě doporučení agentury kódy Společenství pro různé druhy kategorií A a B podle odstavce 3 tohoto článku.

Článek 5

Opatření proti podvodům

Příslušné orgány a vydávající subjekty přijmou veškerá nezbytná patření, aby zabránily padělání licencí a osvědčení a nepovoleným zásahům do rejstříků uvedených v článku 22.

(*) Jeden rok po vstupu této směrnice v platnost.

Článek 6

Držení, jazyk a vydávající orgány

1. Držitelem licence je strojvedoucí a vydává ji příslušný orgán definovaný v čl. 3 písm. a). Pokud příslušný orgán nebo jeho zástupce vydává licenci v národním jazyce, který není jazykem Společenství, vypracuje dvojazyčné znění licence s použitím některého z jazyků Společenství.

2. Osvědčení vydává železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, který strojvedoucího zaměstnává nebo s ním uzavírá smlouvu. Držitelem osvědčení je podnik nebo provozovatel, který je vydává. V souladu s čl. 13 odst. 3 směrnice 2004/49/ES však mají strojvedoucí právo obdržet jeho ověřený opis. Pokud železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury vydává osvědčení v národním jazyce, který není jazykem Společenství, vypracuje dvojazyčné znění osvědčení s použitím některého z jazyků Společenství.

Článek 7

Územní platnost

- 1. Licence platí na celém území Společenství.
- 2. Osvědčení platí pouze pro ty části infrastruktury a ta kolejová vozidla, jež jsou v něm uvedeny.

Článek 8

Uznávání dokladů strojvedoucích ze třetích zemí

Doklady strojvedoucích ze třetích zemí, kteří poskytují služby výhradně v přeshraničních úsecích železničního systému členského státu, mohou být tímto členským státem uznány v souladu s případnými dvoustrannými dohodami s touto třetí zemí.

KAPITOLA III

PODMÍNKY VYDÁNÍ LICENCE A OSVĚDČENÍ

Článek 9

Minimální požadavky

1. K získání licence musí žadatelé splňovat minimální požadavky stanovené v článcích 10 a 11. K získání osvědčení a zachování jeho platnosti musí být žadatelé držiteli licence a musí splňovat minimální požadavky stanovené v článcích 12 a 13.

2. Členský stát může uplatňovat přísnější požadavky pro vydávání licencí na svém území. Licence vydané jiným členským státem však uznává v souladu s článkem 7.

ODDÍL I

Licence

Článek 10

Minimální věk

Členské státy stanoví minimální věk žadatelů o vydání licence, který musí být nejméně 20 let. Členské státy mohou vydat licenci žadatelům starším 18 let, v tom případě je však její platnost omezena na území členského státu, který tuto licenci vydal.

Článek 11

Základní požadavky

1. Žadatelé musí mít dokončenu nejméně devítiletou školní docházku (primární a sekundární stupeň) a musí úspěšně absolvovat základní školení odpovídající úrovni 3 podle rozhodnutí Rady 85/368/EHS ze dne 16. července 1985 o srovnatelnosti kvalifikací získaných odborným vzděláváním mezi členskými státy Evropského společenství⁽¹⁾.

2. Žadatelé prokazují svou tělesnou způsobilost tím, že podstoupí zdravotní prohlídku provedenou, podle rozhodnutí členského státu, buď lékařem uznaným nebo akreditovaným podle článku 20, nebo pod dohledem takového lékaře. Zdravotní prohlídka zahrnuje alespoň kritéria uvedená v bodech 1.1, 1.2, 1.3 a 2.1 přílohy II.

3. Žadatelé prokazují svou pracovní psychologickou způsobilost tím, že podstoupí prohlídku provedenou, podle rozhodnutí členského státu, buď psychologem nebo lékařem uznaným nebo akreditovaným podle článku 20, nebo pod dohledem takového psychologa nebo lékaře. Prohlídka zahrnuje alespoň kritéria uvedená v bodě 2.2 přílohy II.

4. Žadatelé prokazují svou všeobecnou odbornou způsobilost tím, že složí zkoušku, která zahrnuje alespoň obecné obory uvedené v příloze IV.

ODDÍL II

Osvědčení

Článek 12

Jazykové znalosti

Musí být splněno kritérium jazykových znalostí uvedené v příloze VI ve vztahu k té části infrastruktury, které se žádost o vydání osvědčení týká.

Článek 13

Odborné kvalifikace

1. Žadatelé musí složit zkoušku, která ověří jejich odborné znalosti a způsobilost týkající se kolejových vozidel, kterých se

žádost o vydání osvědčení týká. Obsahem této zkoušky jsou alespoň obecné obory uvedené v příloze V.

2. Žadatelé musí složit zkoušku, která ověří jejich odborné znalosti a způsobilost týkající se těch částí infrastruktury, kterých se žádost o vydání osvědčení týká. Obsahem zkoušky jsou alespoň obecné obory uvedené v příloze VI. V případě potřeby budou v rámci této zkoušky ověřovány rovněž jazykové znalosti v souladu s bodem 8 přílohy VI.

3. Železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury poskytne žadatelům školení v oblasti svého systému zajišťování bezpečnosti uvedeného ve směrnici 2004/49/ES.

KAPITOLA IV

POSTUPY PRO VYDÁVÁNÍ LICENCE A OSVĚDČENÍ

Článek 14

Vydávání licence

1. Příslušný orgán zveřejní postupy pro vydávání licence.
2. Všechny žádosti o vydání licence podává příslušnému orgánu žadatel sám, nebo kterýkoli subjekt jeho jménem.
3. Předmětem žádosti podané příslušnému orgánu může být vydání nové licence, aktualizace údajů v licenci, obnovení licence nebo vydání duplikátu licence.
4. Příslušný orgán vydá licenci bezodkladně, nejpozději však jeden měsíc po obdržení všech nezbytných podkladů.
5. S výhradou čl. 16 odst. 1 je doba platnosti licence deset let.
6. Licence se vydává v jednom originálu. Jakákoli duplikace licence je zakázána; duplikát smí vydat pouze příslušný orgán na základě žádosti.

Článek 15

Vydávání osvědčení

Každý železniční podnik a provozovatel infrastruktury vypracuje v rámci svého systému zajišťování bezpečnosti vlastní postupy pro vydávání nebo aktualizaci osvědčení v souladu s touto směrnicí, jakož i postupy pro odvolání, které strojvedoucím umožní žádat o přezkum rozhodnutí týkajícího se vydání, aktualizace, pozastavení nebo odebrání osvědčení.

Jakmile jsou držitelé osvědčení udělena další oprávnění týkající se určitých kolejových vozidel nebo infrastruktury, železniční podniky a provozovatele infrastruktury osvědčení neprodleně aktualizují.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 199, 31.7.1985, s. 56.

Článek 16

Pravidelné kontroly

1. K zachování platnosti licence musí její držitel podstupovat pravidelné prohlídky nebo zkoušky týkající se požadavků uvedených v čl. 11 odst. 2 a 3. Pokud jde o zdravotní prohlídky, je třeba dodržovat jejich minimální četnost v souladu s bodem 3.1 přílohy II. Tyto zdravotní prohlídky jsou prováděny lékaři uznanými nebo akreditovanými v souladu s článkem 20 nebo pod jejich dohledem. Co se týče všeobecných odborných znalostí, platí čl. 23 odst. 8.

Při obnovování licence ověří příslušný orgán na základě rejstříku podle čl. 22 odst. 1 písm. a), zda strojvedoucí požadavky uvedené v prvním pododstavci tohoto odstavce splňuje.

2. K zachování platnosti osvědčení musí jeho držitel pravidelně podstupovat lékařské prohlídky nebo zkoušky týkající se podmínek uvedených v člincích 12 a 13. Četnost těchto prohlídek nebo zkoušek určí v souladu s vlastním systémem zajišťování bezpečnosti železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, který strojvedoucího zaměstnává nebo s ním uzavřel smlouvu, přičemž musí být dodržena minimální četnost uvedená v příloze VII.

Při každé z těchto kontrol potvrdí vydávající subjekt prostřednictvím poznámky v osvědčení a zápisem v rejstříku podle čl. 22 odst. 2 písm. a), že strojvedoucí požadavky uvedené v prvním pododstavci tohoto odstavce splňuje.

3. Pokud žadatel nepodstoupí pravidelnou kontrolu nebo pokud je výsledek této kontroly negativní, použije se postup podle článku 18.

Článek 17

Ukončení pracovního poměru

Pokud strojvedoucí ukončí pracovní poměr s železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury, bezodkladně o tom uvědomí příslušný orgán.

Platnost licence zůstane zachována, pokud jsou splněny podmínky uvedené v čl. 16 odst. 1.

Osvědčení pozbývá platnosti, pokud jeho držitel přestane být zaměstnán jako strojvedoucí. Držitel však obdrží ověřený opis osvědčení jako doklad o své odborné způsobilosti. Železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury vezme při vydání osvědčení strojvedoucímu tuto způsobilost v úvahu.

Článek 18

Dohled nad činností strojvedoucích železničními podniky a provozovateli infrastruktury

1. Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury jsou povinni zajistit a kontrolovat platnost licencí a osvědčení strojvedoucích, které zaměstnávají nebo s nimi uzavřeli smlouvu.

Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury zavedou systém dohledu nad činností svých strojvedoucích. V případě, že výsledky dohledu zpochybní způsobilost strojvedoucího k výkonu činnosti a zachování platnosti licence nebo osvědčení, přijme železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury neprodleně nezbytná opatření.

2. Pokud se strojvedoucí domnívá, že jeho zdravotní stav vzbuzuje pochybnosti o jeho zdravotní způsobilosti k výkonu činnosti, neprodleně o tom uvědomí železniční podnik nebo provozovatele infrastruktury, podle okolností.

Jakmile se železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury dozví nebo je lékařem informován o tom, že se zdravotní stav strojvedoucího zhoršil na úroveň, která vyvolává pochybnosti o jeho zdravotní způsobilosti k výkonu činnosti, přijme neprodleně nezbytná opatření, včetně prohlídky podle bodu 3.1 přílohy II. Kromě toho zajistí, aby strojvedoucí nebyl při výkonu služby nikdy pod vlivem jakékoli látky, která by mohla ovlivnit jeho koncentraci, pozornost nebo chování. Příslušný orgán je bezodkladně uvědoměn o každé pracovní neschopnosti trvající déle než tři měsíce.

KAPITOLA V

ÚKOLY A ROZHODNUTÍ PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU

Článek 19

Úkoly příslušného orgánu

1. Příslušný orgán plní průhledným a nediskriminačním způsobem tyto úkoly:

- vydávání a aktualizace licencí a vystavování duplikátů podle článků 6 a 14;
- provádění pravidelných prohlídek nebo zkoušek podle čl. 16 odst. 1;
- pozastavování a odebrání licencí a zasílání žádostí o pozastavení osvědčení podle článku 28 vydávajícímu subjektu s uvedením důvodů;
- uznávání osob nebo subjektů uvedených v člincích 23 a 24, pokud k tomu je členským státem určen;
- zajišťování zveřejnění a aktualizace rejstříku akreditovaných nebo uznaných osob a subjektů uvedeného v článku 20;
- zajišťování vedení a aktualizace rejstříku licencí podle čl. 16 odst. 1 a článku 22;
- dohled nad postupem vydávání osvědčení strojvedoucími podle článku 25;

- h) provádění kontrol podle článku 28;
- i) stanovení vnitrostátních kritérií pro zkoušející podle čl. 24 odst. 5.

V době před vydáním licence vyřizuje příslušný orgán bez prodlení požadavky o poskytnutí informací a zasílá bezodkladně případné žádosti o doplňující informace.

2. Příslušný orgán nesmí úkoly uvedenými v odst. 1 písm. c), f) a g) pověřit třetí osoby.

3. Každé pověření třetích osob úkoly musí být průhledné a nediskriminační a nesmí vést ke střetu zájmů.

4. Pokud příslušný orgán pověří železniční podnik úkoly uvedenými v odst. 1 písm. a) nebo b) nebo mu tyto úkoly smluvně zadává, musí být splněna alespoň jedna z těchto dvou podmínek:

- a) železniční podnik vydává licence pouze svým vlastním strojvedoucím;
- b) železniční podnik nemá na dotyčném území výhradní právo na žádný z úkolů, kterým byl pověřen nebo který mu byl zadán na základě smlouvy.

5. Pokud příslušný orgán pověří úkoly třetí osoby nebo jim je smluvně zadá, jsou pověřeni zástupci nebo smluvní strany při plnění těchto úkolů povinni plnit povinnosti, které pro příslušný orgán vyplývají z této směrnice.

6. Pokud příslušný orgán pověří úkoly třetí osoby nebo jim tyto úkoly smluvně zadá, zavede systém kontroly, jehož prostřednictvím bude prověřovat plnění těchto úkolů, a zajišťuje dodržování podmínek stanovených v odstavcích 2, 4 a 5.

Článek 20

Akreditace a uznávání

1. Osoby nebo subjekty akreditované podle této směrnice akredituje akreditační subjekt určený daným členským státem. Akreditační postup je založen na kritériích nezávislosti, povolanosti a nestrannosti, jak jsou obsaženy v příslušných evropských normách řady EN 45000, a na hodnocení dokumentace předložené uchazeči, která patřičným způsobem prokazuje jejich odbornost v příslušné oblasti.

2. Alternativně k akreditaci podle odstavce 1 mohou členské státy stanovit, že osoby nebo subjekty uznané podle této směrnice uznává příslušný orgán nebo subjekt určený daným členským státem. Uznání je založeno na kritériích nezávislosti, povolanosti a nestrannosti. Je-li však požadovaná způsobilost velmi vzácná, může být učiněna výjimka z tohoto ustanovení na základě kladného stanoviska Komise, která je vydá postupem podle čl. 31 odst. 2.

Kritérium nezávislosti se nepoužije v případě školení ve smyslu čl. 23 odst. 5 a 6.

3. Příslušný orgán zajistí zveřejnění a aktualizaci rejstříku osob a subjektů, které byly akreditovány nebo uznány podle této směrnice.

Článek 21

Rozhodnutí příslušného orgánu

1. Příslušný orgán uvádí důvody svých rozhodnutí.

2. Příslušný orgán zajistí zavedení postupu správního odvolání, který zaměstnavatelům a strojvedoucím umožní požadovat přezkum rozhodnutí týkajících se jakékoliv žádosti podané podle této směrnice.

3. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění soudního přezkumu rozhodnutí přijatých příslušným orgánem.

Článek 22

Rejstříky a výměna informací

1. Příslušné orgány jsou povinny

a) vést rejstřík všech licencí, které byly vydány, aktualizovány, obnoveny, změněny, pozastaveny, odebrány nebo nahlášeny jako ztracené, odcizené či zničené, anebo jejichž platnost skončila. Tento rejstřík obsahuje údaje o každé licenci předepsané v bodě 4 přílohy I, které jsou přístupné pomocí vnitrostátního čísla přiděleného každému strojvedoucímu. Rejstřík je pravidelně aktualizován;

b) poskytovat, na základě odůvodněné žádosti, příslušným orgánům jiných členských států, agentuře nebo zaměstnavatelé strojvedoucích informace o stavu těchto licencí.

2. Každý železniční podnik a provozovatel infrastruktury je povinen

a) vést rejstřík všech vydaných, aktualizovaných, obnovených, změněných, pozastavených a zrušených osvědčení, osvědčení nahlášených jako ztracené, odcizené či zničené a osvědčení, jejichž platnost skončila, anebo zajistit vedení takového rejstříku. Tento rejstřík obsahuje údaje o každém osvědčení předepsané v bodě 4 přílohy I a údaje týkající se pravidelných kontrol podle článku 16. Rejstřík je pravidelně aktualizován;

b) spolupracovat s příslušným orgánem členského státu, ve kterém mají sídlo, s cílem vyměňovat si informace s příslušným orgánem a umožnit mu tak okamžitý přístup k požadovaným údajům;

c) poskytovat příslušným orgánům jiných členských států na žádost informace o obsahu těchto osvědčení, je-li to požadováno v důsledku přeshraničních činností podniku nebo provozovatele.

3. Příslušné orgány spolupracují s agenturou s cílem zajistit interoperabilitu rejstříků uvedených v odstavcích 1 a 2. K tomuto účelu přijme Komise do ... (*) postupem podle čl. 31 odst. 2 a na základě návrhu vypracovaného agenturou základní parametry rejstříků, které mají být vytvořeny, jako jsou údaje, které mají být zaznamenávány, jejich formát a protokol o výměně údajů, přístupová práva, doba uchovávání údajů a postupy v případě úpadkového řízení.

4. Příslušné orgány, provozovatelé infrastruktury a železniční podniky zajistí, aby byly rejstříky uvedené v odstavcích 1 a 2 a způsoby jejich využívání v souladu se směrnicí 95/46/ES.

5. Agentura zajistí, aby byl systém zavedený podle odst. 2 písm. a) a b) v souladu s nařízením (ES) č. 45/2001.

KAPITOLA VI

ŠKOLENÍ A ZKOUŠKY STROJVEDOUCÍCH

Článek 23

Školení

1. Školení strojvedoucích zahrnuje část týkající se licence, odrážející všeobecné odborné znalosti podle přílohy IV, a část týkající se osvědčení, odrážející specifické odborné znalosti podle příloh V a VI.

2. Školící metoda musí splňovat kritéria uvedená v příloze III.

3. Podrobné cíle školení týkajícího se licence jsou vymezeny v příloze IV a školení týkajícího se osvědčení v přílohách V a VI. Mohou být doplněny

a) buď o příslušné TSI přičemž Komise zajistí postupem podle čl. 31 odst. 2 soulad mezi těmito TSI a přílohami této směrnice;

b) nebo o kritéria navržená agenturou podle článku 17 nařízení (ES) č. 881/2004 a přijatá Komisí postupem podle čl. 31 odst. 2 této směrnice.

4. V souladu s článkem 13 směrnice 2004/49/ES přijmou členské státy opatření k zajištění spravedlivého a nediskriminačního přístupu uchazečů o práci strojvedoucího ke školení, které je nezbytné pro splnění podmínek k vydání licence a osvědčení.

5. Části školení týkající se všeobecných odborných znalostí podle čl. 11 odst. 4, jazykových znalostí podle článku 12 a odborných znalostí týkajících se kolejových vozidel podle čl. 13 odst. 1 vykonávají osoby nebo subjekty akreditované nebo uznané v souladu s článkem 20.

6. Části školení týkající se znalostí infrastruktury podle čl. 13 odst. 2, včetně znalosti trasy a provozních předpisů

a postupů, vykonávají osoby nebo subjekty akreditované nebo uznané členským státem, ve kterém se infrastruktura nachází.

7. Pokud jde o licence, platí pro uznávání odborné kvalifikace strojvedoucích, kteří jsou státními příslušníky některého členského státu a kteří získali osvědčení o školení ve třetí zemi, nadále obecný systém uznávání odborných kvalifikací stanovený směrnicí 2005/36/ES.

8. S cílem zajistit zachování způsobilosti zaměstnanců je zaveden proces průběžného školení v souladu s bodem 2 písm. e) přílohy III směrnice 2004/49/ES.

Článek 24

Zkoušky

1. Zkoušky zaměřené na prověření požadovaných kvalifikací a zkoušející pověřené tímto úkolem určují

a) pro část týkající se licence: příslušný orgán při stanovení postupu, který je třeba dodržet k vydání licence v souladu s čl. 14 odst. 1;

b) pro část týkající se osvědčení: železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury při stanovení postupu, který je třeba dodržet k vydání osvědčení v souladu s článkem 15.

2. Dohled nad zkouškami uvedenými v odstavci 1 vykonávají odborní zkoušející, akreditovaní a uznaní v souladu s článkem 20, a zkoušky musí být organizovány tak, aby nedošlo ke střetu zájmů.

3. Hodnocení znalostí infrastruktury včetně znalosti trasy a provozních předpisů provádějí osoby nebo subjekty akreditované nebo uznané členským státem, ve kterém se infrastruktura nachází.

4. Aniž je dotčena možnost, aby zkoušející může patřit k železničnímu podniku nebo provozovateli infrastruktury vydávajícímu osvědčení, musí být zkoušky uvedené v odstavci 1 organizovány tak, aby nedošlo ke střetu zájmů.

5. Výběr zkoušejících a zkoušek může podlehat kritériím Společenství navrženým agenturou a přijatým Komisí postupem podle čl. 31 odst. 2. V případě, že taková kritéria Společenství neexistují, stanoví příslušné orgány vnitrostátní kritéria.

6. Školení musí být ukončeno teoretickými a praktickými zkouškami. Řidičské schopnosti se hodnotí během zkušebních jízd prováděných na železniční síti. K ověření používání provozních předpisů a činnosti strojvedoucího ve zvláště náročných situacích mohou být rovněž využity simulátory.

(*) Jeden rok po vstupu této směrnice v platnost.

KAPITOLA VII

HODNOCENÍ

Článek 25

Normy jakosti

Príslušné orgány zajistí, aby všechny činnosti spojené se školením, hodnocením dovedností a aktualizací licencí a osvědčení byly předmětem průběžného dohledu v rámci systému norem jakosti. Toto ustanovení se nevztahuje na činnosti, které jsou již zahrnuty do systémů zajišťování bezpečnosti zavedených železničními podniky a provozovateli infrastruktury v souladu se směrnicí 2004/49/ES.

Článek 26

Nezávislé hodnocení

1. Každý členský stát provede nejméně každých pět let nezávislé hodnocení postupů zvyšování a hodnocení odborných znalostí a způsobilosti a systému vydávání licencí a osvědčení. To neplatí pro činnosti, které jsou již zahrnuty do systémů zajišťování bezpečnosti zavedených železničními podniky a provozovateli infrastruktury v souladu se směrnicí 2004/49/ES. Hodnocení provádějí kvalifikované osoby, které samy nejsou do dotyčných činností zapojeny.

2. Výsledky těchto nezávislých hodnocení jsou řádně dokumentovány a předloženy příslušným orgánům. V případě nutnosti přijmou členské státy vhodná opatření k nápravě nedostatků zjištěných během nezávislého hodnocení.

KAPITOLA VIII

VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ OSTATNÍM ZAMĚSTNANCŮM

Článek 27

Zpráva o ostatních zaměstnancích

Pokud jde o ostatní zaměstnance v hnacím vozidle nebo ve vlaku, kteří vykonávají úkoly zásadně důležité pro bezpečnost a jejichž odborná kvalifikace v důsledku toho přispívá k bezpečnosti železnic, určí agentura ve zprávě, kterou předloží do ... (*), profil a úkoly těchto zaměstnanců, které by měly být regulovány na úrovni Společenství prostřednictvím systému licencí nebo osvědčení srovnatelného se systémem zavedeným touto směrnicí.

(*) Dva roky po vstupu této směrnice v platnost.

KAPITOLA IX

KONTROLY A SANKCE

Článek 28

Kontroly příslušným orgánem

1. Příslušný orgán může kdykoli učinit opatření s cílem prověřit, zda jsou ve vlcích provozovaných v rámci jeho místní příslušnosti strojvedoucí držiteli dokladů vydaných v souladu s touto směrnicí.

2. Bez ohledu na prověření stanovené v odstavci 1 může příslušný orgán v případě nedbalosti, jíž se strojvedoucí dopustí na pracovišti, prověřit, zda tento strojvedoucí splňuje požadavky uvedené v článku 13.

3. Příslušný orgán může provést šetření, zda strojvedoucí, železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, zkoušející a školicí střediska dodržují tuto směrnici při výkonu činnosti v rámci jeho místní příslušnosti.

4. Pokud příslušný orgán zjistí, že strojvedoucí již nadále nesplňuje jednu nebo více požadovaných podmínek, přijme tato opatření:

a) v případě licence vydané příslušným orgánem: příslušný orgán licenci pozastaví. Toto pozastavení je v závislosti na rozsahu rizika pro bezpečnost železnic dočasné nebo trvalé. Aniž je dotčeno právo na odvolání podle článku 21, uvědomí o svém rozhodnutí s uvedením důvodů neprodleně dotyčného strojvedoucího a jeho zaměstnavatele. Příslušný orgán sdělí, jakým postupem je možné licenci znovu získat;

b) v případě licence vydané příslušným orgánem v jiném členském státě: příslušný orgán se obrátí na uvedený orgán a požádá s uvedením důvodů buď o provedení další kontroly, nebo o pozastavení licence. Dožadující příslušný orgán uvědomí o své žádosti Komisi a ostatní příslušné orgány. Orgán, který dotyčnou licenci vydal, žádost do čtyř týdnů posoudí a sdělí dožadujícímu orgánu své rozhodnutí. Orgán, který licenci vydal, uvědomí o rozhodnutí rovněž Komisi a ostatní příslušné orgány. Dokud orgán, který licenci vydal, nesdělí své rozhodnutí, může kterýkoli příslušný orgán zakázat strojvedoucím poskytování služeb v rámci jeho místní příslušnosti;

c) v případě osvědčení: příslušný orgán se obrátí na vydávající orgán a požádá buď o provedení další kontroly, nebo o pozastavení osvědčení. Vydávající orgán přijme vhodná opatření a do čtyř týdnů podá zprávu příslušnému orgánu. Dokud příslušný orgán neobdrží zprávu vydávajícího orgánu, může strojvedoucím zakázat poskytování služeb v rámci své místní příslušnosti a uvědomí o tom Komisi a ostatní příslušné orgány.

Pokud se příslušný orgán domnívá, že určitý strojvedoucí představuje závažnou hrozbu pro bezpečnost železnic, přijme v každém případě neprodleně nezbytná opatření, například požádá provozovatele infrastruktury, aby zastavil vlak, a zakáže strojvedoucímu na nezbytně dlouhou dobu poskytování služeb v rámci své místní příslušnosti. O tomto rozhodnutí uvědomí Komisi a ostatní příslušné orgány.

Ve všech případech aktualizuje příslušný orgán nebo k tomu určený subjekt rejstřík uvedený v článku 22.

5. Pokud se příslušný orgán domnívá, že rozhodnutí přijaté příslušným orgánem v jiném členském státě podle odstavce 4 nesplňuje příslušná kritéria, je záležitost předána Komisi, která zaujme stanovisko do tří měsíců. V případě potřeby navrhne dotyčnému členskému státu nápravná opatření. V případě neshody nebo sporu je záležitost předána výboru uvedenému v čl. 31 odst. 1 a Komise přijme veškerá nezbytná opatření postupem podle čl. 31 odst. 2. Členský stát může zachovat zákaz řízení na svém území pro daného strojvedoucího podle odstavce 4, dokud není záležitost vyřízena v souladu s tímto odstavcem.

Článek 29

Sankce

Aniž jsou dotčeny jakékoli jiné sankce nebo postupy zavedené touto směrnicí, stanoví členské státy pravidla pro sankce za porušení vnitrostátních předpisů přijatých podle této směrnice a přijmou veškerá nezbytná opatření k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, nediskriminační a odrazující. Členské státy sdělí Komisi tyto předpisy do dne uvedeného v článku 35 a oznámí jí bezodkladně veškeré pozdější změny.

KAPITOLA X

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 30

Změny příloh

Přílohy se přizpůsobují vědecko-technickému pokroku postupem podle čl. 31 odst. 2.

Článek 31

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 21 směrnice 96/48/ES.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 32

Zpráva

Agentura vyhodnotí vývoj vydávání osvědčení strojvedoucím v souladu s touto směrnicí. Do čtyř let od přijetí základních parametrů rejstříků podle čl. 22 odst. 3 předloží Komisi zprávu, která bude případně obsahovat navrhovaná zlepšení systému, pokud jde o

- a) postupy vydávání licencí a osvědčení,
- b) akreditaci školicích středisek a hodnotitelů,
- c) systém řízení jakosti zavedený příslušnými orgány,
- d) vzájemné uznávání osvědčení,
- e) přiměřenost požadavků na školení uvedených v přílohách IV, V a VI ve vztahu ke struktuře trhu a ke kategoriím uvedeným v čl. 4 odst. 2 písm. a),
- f) propojení rejstříků a mobilitu na trhu práce.

Kromě toho může agentura v této zprávě případně doporučit opatření týkající se teoretického a praktického ověřování odborných znalostí žadatelů o vydání harmonizovaného osvědčení pro kolejová vozidla a příslušnou infrastrukturu.

Komise přijme na základě těchto doporučení vhodná opatření a v případě potřeby navrhne změny této směrnice.

Článek 33

Použití čipových karet

Do ... (*) agentura přezkoumá možnost využití čipových karet, které kombinují licenci a osvědčení uvedené v článku 4, a sestaví analýzu nákladů a přínosů. V případě potřeby přijme Komise na základě návrhu vypracovaného agenturou a postupem podle čl. 31 odst. 2 technické a funkční specifikace pro tuto čipovou kartu. Zavedení čipové karty může vyžadovat přizpůsobení příloh podle článku 30.

(*) Pět let ode dne vstupu této směrnice v platnost.

Článek 34

vydáno osvědčení v souladu s touto směrnicí, pravidelně podrobují kontrolám podle článku 16.

Spolupráce

Členské státy si při provádění této směrnice vzájemně pomáhají. Příslušné orgány během této fáze provádění vzájemně spolupracují.

Agentura této spolupráci napomáhá a pořádá za tím účelem vhodná setkání se zástupci příslušných orgánů.

Článek 35

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do ... (*). Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice. Komise o nich uvědomí ostatní členské státy.

3. Povinnost provést a uplatňovat tuto směrnici se nevztahuje na Kypr a Maltu po dobu, po kterou na jejich území neexistuje žádný železniční systém.

Článek 36

Postupné zavádění a přechodná období

Tato směrnice se bude zavádět postupně v těchto etapách:

- 1) Rejstříky stanovené v článku 22 budou zřízeny do dvou let po přijetí základních parametrů rejstříků stanovených v čl. 22 odst. 3.
- 2) a) Aniž je dotčen bod 3, vydávají se do dvou let po přijetí základních parametrů rejstříků stanovených v čl. 22 odst. 3 strojvedoucím, kteří poskytují služby v přeshraniční dopravě, kabotážní dopravě nebo nákladní dopravě v jiném členském státě nebo vykonávají činnost nejméně ve dvou členských státech, osvědčení nebo licence v souladu s touto směrnicí.

Od stejného dne se všichni strojvedoucí, kteří poskytují výše uvedené služby, včetně strojvedoucích, kterým dosud nebyla vydána licence nebo kterým dosud nebylo

- b) Aniž je dotčen bod 3, vydávají se do dvou let po zřízení rejstříků uvedených v bodě 1 všechny nové licence a osvědčení v souladu s touto směrnicí.

- c) Do sedmi let po zřízení rejstříků uvedených v bodě 1 musí být všichni strojvedoucí držitelé licence a osvědčení v souladu s touto směrnicí. Vydávající subjekt vezme v úvahu veškerou odbornou způsobilost, kterou každý strojvedoucí již získal, aby tento požadavek nevedl ke zbytečné administrativní a finanční zátěži. Oprávnění k řízení, která byla strojvedoucím vydána před tímto okamžikem, by měla být pokud možno zachována. Vydávající subjekty se však u jednotlivých strojvedoucích nebo skupin strojvedoucích mohou případně rozhodnout, že k obdržení licence nebo osvědčení podle této směrnice jsou nezbytné další zkoušky nebo školení.

- 3) Strojvedoucí, kterým bylo oprávnění k řízení hnacích vozidel vydáno v souladu s předpisy platnými před začátkem použitelnosti této směrnice podle bodu 2 písm. a) nebo b), mohou nadále vykonávat svou profesní činnost na základě svých oprávnění k řízení a bez použití této směrnice až do sedmi let po zřízení rejstříků uvedených v bodě 1.

Učňům, kteří zahájili schválený program vzdělávání nebo školení nebo schválený školicí kurs před začátkem použitelnosti této směrnice podle bodu 2 písm. a) nebo b), mohou členské státy vydat osvědčení v souladu se stávajícími vnitrostátními předpisy.

Strojvedoucím a učňům uvedeným v tomto bodě může příslušný orgán nebo orgány ve výjimečných případech udělit výjimku ze zdravotních požadavků uvedených v příloze II. Platnost licence vydané s uplatněním této výjimky se omezuje na území dotyčného členského státu.

- 4) Příslušné orgány, železniční podniky a provozovatelé infrastruktury zajistí pro strojvedoucí, kteří nejsou držitelé licence a osvědčení v souladu s touto směrnicí, postupné zavedení pravidelných zkoušek odpovídajících zkouškám podle článku 16.
- 5) Pokud o to některý členský stát požádá, požádá Komise agenturu, aby po konzultaci s tímto členským státem provedla analýzu nákladů a přínosů uplatňování ustanovení této směrnice pro strojvedoucí, kteří poskytují služby výhradně na území tohoto členského státu. Analýza nákladů a přínosů pokrývá období deseti let. Komisi bude předložena do dvou let po zřízení rejstříků uvedených v bodě 1.

(*) Dvacet čtyři měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

Pokud tato analýza nákladů a přínosů ukáže, že náklady na uplatňování ustanovení této směrnice pro tyto strojvedoucí převyšují přínosy, přijme Komise rozhodnutí postupem podle čl. 31 odst. 2 do šesti měsíců od předložení výsledků této analýzy. Rozhodnutí může stanovit, že bod 2 písm. b) a c) tohoto článku nemusí být použit na tyto strojvedoucí na území dotyčného členského státu po dobu nejvýše deseti let.

Nejpozději 24 měsíců před uplynutím této doby dočasné výjimky může Komise s přihlédnutím k významnému vývoji v odvětví železniční dopravy v dotyčném členském státě postupem podle čl. 31 odst. 2 požádat agenturu o provedení další analýzy nákladů a přínosů, kterou je třeba předložit Komisi nejpozději dvanáct měsíců před uplynutím této doby dočasné výjimky. Komise přijme rozhodnutí postupem uvedeným v druhém pododstavci tohoto bodu.

Článek 37

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 38

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne ...

Za Evropský parlament
předseda
...

Za Radu
předseda nebo předsedkyně
...

PŘÍLOHA I

VZOR SPOLEČENSTVÍ PRO LICENCI A HARMONIZOVANÉ DOPLŇKOVÉ OSVĚDČENÍ

1. VLASTNOSTI LICENCE

Technické vlastnosti licence strojvedoucího musí být v souladu s normami ISO 7810 a 7816-1.

Karta musí být zhotovena z polykarbonátu.

Metody ověření shody technických vlastností licence strojvedoucího s mezinárodními normami musí vyhovovat normě ISO 10373.

2. OBSAH LICENCE

Přední strana licence musí obsahovat

- a) slova „Licence strojvedoucího“ vytištěná velkými písmeny v jazyce nebo jazycích členského státu, který licenci vydává;
- b) název členského státu, který licenci vydává;
- c) poznávací značku členského státu vydávajícího licenci v souladu s kódem země podle ISO 3166, zobrazenou negativně v modrém pravoúhlém čtyřúhelníku a obkrouženou dvanácti žlutými hvězdami;
- d) údaje týkající se vydávané licence, očíslované takto:
 - i) příjmení držitele;
 - ii) jméno (jména) a příjmení držitele;
 - iii) datum a místo narození držitele;
 - iv) — datum vydání licence,
 - datum uplynutí doby platnosti licence,
 - název orgánu, který licenci vydává,
 - osobní číslo držitele u zaměstnavatele (nepovinné);
 - v) číslo licence umožňující přístup k údajům v národním rejstříku;
 - vi) fotografie držitele;
 - vii) podpis držitele;
 - viii) trvalé bydliště nebo poštovní adresa držitele (nepovinné);
- e) slova „Vzor Evropských společenství“ v jazyce nebo jazycích členského státu, který licenci vydává, a slova „Licence strojvedoucího“ v ostatních jazycích Společenství, vytištěná žlutě a tvořící pozadí licence;
- f) referenční barvy:
 - modrá: Pantone Reflex blue,
 - žlutá: Pantone yellow;
- g) další informace nebo zdravotní omezení pro použití stanovená příslušným orgánem v souladu s přílohou III, ve formě kódů.

Kódy stanoví Komise postupem podle čl. 31 odst. 2 na základě doporučení agentury.

3. OSVĚDČENÍ

Osvědčení musí obsahovat

- a) příjmení držitele;
- b) jméno (jména) a příjmení držitele;
- c) datum a místo narození držitele;
- d) — datum vydání osvědčení,
 - datum uplynutí doby platnosti osvědčení,
 - název orgánu, který osvědčení vydává,
 - osobní číslo držitele u svého zaměstnavatele (nepovinné);

- e) číslo licence umožňující přístup k údajům v národním rejstříku;
- f) fotografii držitele;
- g) podpis držitele;
- h) trvalé bydliště nebo poštovní adresu držitele (nepovinné);
- i) název a adresu železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury, pro kterého je strojvedoucí oprávněn k řízení vlaků;
- j) kategorie, ve kterých je držitel oprávněn k řízení;
- k) druh nebo druhy kolejových vozidel, která je držitel oprávněn řídit;
- l) části infrastruktury, na kterých je držitel oprávněn řídit;
- m) další informace nebo omezení;
- n) jazykové znalosti.

4. MINIMÁLNÍ ÚDAJE OBSAŽENÉ V NÁRODNÍCH REJSTŘÍCÍCH

a) Údaje týkající se licence:

Veškeré údaje uvedené v licenci a údaje týkající se kontroly požadavků stanovených v člancích 11 a 16.

b) Údaje týkající se osvědčení:

Veškeré údaje uvedené v osvědčení a údaje týkající se kontroly požadavků stanovených v člancích 12, 13 a 16.

PŘÍLOHA II

ZDRAVOTNÍ POŽADAVKY

1. OBECNÉ POŽADAVKY

1.1 Strojvedoucí nesmějí trpět zdravotními poruchami ani užívat léky, drogy nebo látky, které by mohly způsobit

- náhlou ztrátu vědomí,
- snížení pozornosti nebo koncentrace,
- náhlou neschopnost,
- ztrátu rovnováhy nebo koordinace,
- výrazné pohybové omezení.

1.2 Zrak

Musí být splněny tyto požadavky týkající se zraku:

- ostrost vidění do dálky s korekcí nebo bez ní: 1,0; minimálně 0,5 pro horší oko;
- maximální hodnoty korektivních čoček: dalekozrakost +5/krátkozrakost -8. Výjimky jsou udělovány ve výjimečných případech a na základě vyjádření odborného očního lékaře. Lékař poté přijme rozhodnutí;
- ostrost vidění na blízko a na střední vzdálenost: dostatečná, s korekcí nebo bez ní;
- kontaktní čočky a brýle jsou povoleny, pokud jsou pravidelně kontrolovány odborným lékařem;
- normální barevné vidění: použití uznaného testu, jako je test Ishihara, případně jiného uznaného testu;
- zorné pole: úplné;
- vidění oběma očima: efektivní; není požadováno u osob s odpovídající adaptací a dostatečnými zkušenostmi s kompenzací. Pouze v případě ztráty binokulárního vidění po nástupu osoby do zaměstnání;
- binokulární vidění: efektivní;
- rozpoznávání barevných odstínů: test musí být založen na rozpoznávání jednotlivých barev, nikoliv na relativních rozdílech;
- kontrastní citlivost: dobrá;
- žádná postupující oční onemocnění;
- čokoové implantáty, keratotomie a keratektomie jsou povoleny pouze za předpokladu, že jsou kontrolovány každý rok nebo s pravidelností, kterou stanoví lékař;
- odolnost vůči oslnění;
- barevné kontaktní čočky a fotochromatické čočky nejsou povoleny. Čočky s UV filtrem jsou povoleny.

1.3 Požadavky na sluch a slovní vyjadřování

Dostatečná sluchová schopnost potvrzená audiogramem, tzn.:

- schopnost sluchu dobrá natolik, aby byla osoba schopna vést telefonní rozhovor a slyšet varovné signály a rádiové zprávy.

Následující hodnoty by měly být považovány za doporučené:

- sluchová nedostatečnost nesmí být vyšší než 40 dB při 500 a 1 000 Hz;
- sluchová nedostatečnost ucha s horším vzduchovým přenosem zvuku nesmí být vyšší než 45 dB při 2 000 Hz;
- žádná anomálie vestibulárního systému;
- žádná chronická porucha řeči (z důvodu nutnosti hlasité a jasné výměny zpráv);
- použití přístrojů pro nedoslýchavé je povoleno ve zvláštních případech.

1.4 Těhotenství

V případě nedostatečné snášenlivosti nebo patologického průběhu je třeba těhotenství považovat za důvod k dočasnému vyloučení strojvedoucích. Je nezbytné použít právní předpisy chránící těhotné strojvedoucí.

2. MINIMÁLNÍ OBSAH PROHLÍDKY PŘED NÁSTUPEM DO ZAMĚSTNÁNÍ

2.1 Lékařské prohlídky

- všeobecná zdravotní prohlídka,
- vyšetření smyslových funkcí (zrak, sluch, vnímání barev),
- rozbor krve nebo moči, mimo jiné ke zjištění cukrovky, je-li to nezbytné pro posouzení tělesné způsobilosti uchazeče,
- klidový elektrokardiogram (EKG),
- vyšetření na psychotropní látky, jako jsou nedovolené drogy nebo psychotropní léky a zneužívání alkoholu, které zpochybňují způsobilost k výkonu povolání,
- kognitivní funkce: pozornost a koncentrace; paměť; vnímání; usuzování,
- komunikace,
- psychomotorické funkce: rychlost reakce, koordinace rukou.

2.2 Pracovní psychologické vyšetření

Účelem pracovních psychologických vyšetření je napomáhat při zařazování a řízení personálu. Pokud jde o obsah psychologického hodnocení, musí být možné díky vyšetření stanovit, zda uchazeč o práci strojvedoucího netrpí pracovními psychologickými potížemi, zejména ve vztahu ke svým pracovním schopnostem, a nevykazuje jiné osobnostní faktory, které by mohly ovlivňovat bezpečný výkon jeho práce.

3. PRAVIDELNÉ PROHLÍDKY PO NÁSTUPU DO ZAMĚSTNÁNÍ

3.1 Četnost

Lékařské prohlídky (tělesná způsobilost) se provádějí alespoň každé tři roky až do věku 55 let, poté každoročně.

Kromě této četnosti musí lékař zvýšit četnost lékařských prohlídek, vyžaduje-li to zdravotní stav zaměstnance.

Aniž je dotčen čl. 16 odst. 1, provádí se vhodné lékařské vyšetření pokaždé, je-li důvod pochybovat o tom, zda držitel licence nebo osvědčení nadále splňuje zdravotní požadavky stanovené v bodě 1 přílohy II.

Tělesná způsobilost musí být ověřována pravidelně a po každém pracovním úrazu. Lékař nebo zdravotnické zařízení podniku může rozhodnout o provedení další vhodné zdravotní prohlídky, zvláště po době pracovní neschopnosti nejméně 30 dnů. Zaměstnavatel může požádat lékaře o přezkoumání tělesné způsobilosti strojvedoucího, pokud musel strojvedoucího z bezpečnostních důvodů odvolat ze služby.

3.2 Minimální obsah pravidelné zdravotní prohlídky

Pokud strojvedoucí splňuje kritéria zdravotní prohlídky před nástupem do zaměstnání, musí pravidelné prohlídky obsahovat alespoň

- všeobecnou zdravotní prohlídku,
- vyšetření smyslových funkcí (zrak, sluch, barevné vidění),
- rozbor krve a moči za účelem zjištění cukrovky a jiných onemocnění podle výsledku klinického vyšetření,
- vyšetření na drogy, je-li to předepsáno v návaznosti na klinické vyšetření.

Kromě toho se pro strojvedoucí starší 40 let vyžaduje provedení klidového EKG.

PŘÍLOHA III

ŠKOLICÍ METODA

Musí být zajištěna vyváženost mezi teoretickým školením (v učebně a při názorných ukázkách) a praktickým školením (pracovní zkušenosti na pracovišti, řízení pod dohledem a řízení bez dohledu na tratích vyhrazených pro školící účely).

Školení pomocí počítače je povoleno pro individuální studium provozních předpisů, signalizačních situací atd.

Využívání simulátorů, i když není povinné, může být užitečné pro účinné školení strojvedoucích; simulátory jsou užitečné zejména pro nácvik chování v mimořádných pracovních situacích nebo u předpisů, které nejsou často používány. Jsou výhodné zejména z toho důvodu, že umožňují strojvedoucím učit se praktickým konáním reagovat na situace, které nemohou být předmětem školení ve skutečných podmínkách. V zásadě musí být používány simulátory nejnovějšího typu.

Pokud jde o získání znalostí o trase, musí být upřednostněn přístup, podle kterého strojvedoucího doprovází několikrát na téže trase jiný strojvedoucí, a to ve dne i v noci. Jako alternativní školící metodu lze použít videozáznamy trasy z kabiny strojvedoucího.

PŘÍLOHA IV

VŠEOBECNÉ ODBORNÉ ZNALOSTI A POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE LICENCE

Všeobecné školení má tyto cíle:

- získat znalosti a osvojit si postupy v souvislosti s železničními technologiemi, včetně zásad bezpečnosti a hlubšího významu provozních předpisů;
- získat znalosti a osvojit si postupy v souvislosti s riziky spojenými s železničním provozem a různé způsoby jejich snižování;
- získat znalosti a osvojit si postupy týkající se zásad upravujících jeden nebo více způsobů železničního provozu;
- získat znalosti a osvojit si postupy týkající se vlakových souprav, jejich skladby a technických požadavků na hnací vozidla, nákladní a osobní železniční vozy a ostatní kolejová vozidla.

Strojvedoucí musí být zejména schopni

- rozumět specifickým požadavkům na práci strojvedoucího, jejímu významu, profesním požadavkům a požadavkům na jednotlivce (dlouhá pracovní doba, častý pobyt mimo domov atd.),
- uplatňovat bezpečnostní předpisy pro zaměstnance,
- rozpoznávat jednotlivá kolejová vozidla,
- znát a přesně uplatňovat pracovní metody;
- rozpoznávat referenční a aplikační dokumenty (příručka postupů a příručka tratí, jak jsou definovány v „provozních“ TSI, příručka strojvedoucího, havarijní příručka atd.);
- osvojit si chování, které je slučitelné s výkonem odpovědností zásadně důležitých pro bezpečnost,
- znát postupy při nehodách s účastí osob,
- znát nebezpečí při železničním provozu všeobecně,
- znát zásady pro bezpečnost dopravy,
- ovládat základy elektrotechniky.

PŘÍLOHA V

ODBORNÉ ZNALOSTI TÝKAJÍCÍ SE KOLEJOVÝCH VOZIDEL A POŽADAVKY NA OSVĚDČENÍ

Po ukončení zvláštního školení týkajícího se kolejových vozidel musí být strojvedoucí schopni vykonávat níže uvedené úkoly.

1. ZKOUŠKY A KONTROLY PŘED ODJEZDEM

Strojvedoucí musí být schopni

- obstarat si dokumentaci a nezbytné vybavení,
- zkontrolovat funkce hnacího vozidla,
- zkontrolovat údaje uvedené v dokumentech na palubě hnacího vozidla,
- provedením kontrol a zkoušek se ujistit, že hnací vozidlo je schopné poskytnout požadovanou tažnou sílu a že jsou bezpečnostní zařízení funkční,
- při předání hnacího vozidla nebo při zahájení cesty zkontrolovat, zda jsou předepsaná ochranná a bezpečnostní zařízení k dispozici a zda jsou funkční,
- vykonávat veškeré činnosti běžné preventivní údržby.

2. ZNALOST KOLEJOVÝCH VOZIDEL

Aby strojvedoucí mohli obsluhovat hnací vozidlo, musí být obeznámeni se všemi ovládacími a signalizačními prvky, zejména s těmi, které se týkají

- trakce (hnacího systému),
- brzdového systému,
- zařízení souvisejících s bezpečností provozu.

Aby strojvedoucí mohli odhalit a určit mimořádnosti kolejových vozidel, ohlásit je a stanovit, které opravy je třeba provést, a aby v některých případech mohli sami učinit opatření, musí být obeznámeni s

- mechanickou konstrukcí,
- závěsným a spřahovacím zařízením,
- pojezdovým ústrojím (pojezdem),
- bezpečnostním zařízením,
- palivovými nádržemi, palivovou soustavou, výfukovým systémem,
- významem značení na vnitřní a vnější straně kolejových vozidel, zejména se symboly používanými pro přepravu nebezpečných věcí,
- systémy zaznamenávání jízdy,
- elektrickými systémy a systémy stlačeného vzduchu,
- sběrači proudu a vysokonapětovými systémy,
- komunikačním zařízením (rádiové spojení mezi dispečerským pracovištěm a vlakem atd.),
- organizací cest,
- jednotlivými součástmi kolejových vozidel, jejich funkcí a zařízeními specifickými pro tažené vozy, zejména se systémem zastavení vlaku vypuštěním vzduchu z brzdového potrubí,
- brzdovým systémem,
- částmi specifickými pro hnací vozidla,
- trakčním řetězcem, motory a převodovkou.

3. ZKOUŠKY BRZD

Strojvedoucí musí být schopni

- před odjezdem zkontrolovat a vypočítat, zda brzdný výkon vlakové soupravy vyhovuje požadavkům na brzdný výkon předepsaný pro danou trať stanoveným v dokumentaci vozidla,
- kontrolovat funkci různých součástí brzdného systému hnacího vozidla a vlakové soupravy podle potřeby před odjezdem, při zahájení jízdy a během jízdy.

4. ZPŮSOB JÍZDY A MAXIMÁLNÍ RYCHLOST VLAKU VZHLEDEM K CHARAKTERISTIKÁM TRATĚ

Strojvedoucí musí být schopni

- obeznámit se s informacemi, které jsou jim poskytnuty před odjezdem,
- určit způsob jízdy a maximální rychlost vlaku na základě proměnných údajů, jako jsou omezení rychlosti, povětrnostní podmínky nebo jakékoli změny signalizace.

5. ŘÍZENÍ VLAKU ZPŮSOBEM, KTERÝ NEPOŠKOZUJE ZAŘÍZENÍ ČI VOZIDLA

Strojvedoucí musí být schopni

- používat všechny dostupné řídicí systémy v souladu s platnými předpisy,
- rozjždět vlak při respektování meze adheze a výkonu,
- používat brzdy pro zpomalení a zastavení tak, aby nedošlo k poškození kolejových vozidel a zařízení.

6. MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Strojvedoucí musí

- být schopni registrovat neobvyklé události ve vztahu k chování vlaku,
- být schopni zkontrolovat vlak a rozpoznat příznaky nepravidelností, rozlišovat mezi nimi, reagovat podle jejich závažností a pokusit se je odstranit, přičemž na prvním místě musí být vždy bezpečnost železničního provozu a osob,
- znát dostupné zabezpečovací a komunikační prostředky,

7. MIMOŘÁDNÉ PROVOZNÍ UDÁLOSTI A NEHODY, POŽÁRY A NEHODY S ÚČASTÍ OSOB

Strojvedoucí musí

- být schopni podniknout kroky na ochranu vlaku a přivolat pomoc v případě nehody s účastí osob přepravovaných ve vlaku,
- být schopni stanovit, zda vlak převáží nebezpečné věci, a určit toto zboží na základě dokladů vlaku a seznamů vozidel,
- znát postupy evakuace vlaku v případě nouzové situace.

8. PODMÍNKY PRO POKRAČOVÁNÍ V JÍZDĚ PO MIMOŘÁDNÉ PROVOZNÍ UDÁLOSTI KOLEJOVÉHO VOZIDLA

Po mimořádné provozní události musí být strojvedoucí schopni posoudit, zda a za jakých podmínek může kolejové vozidlo pokračovat v jízdě, aby mohli bezodkladně informovat o těchto podmínkách provozovatele infrastruktury.

Strojvedoucí musí být schopni určit, zda je třeba před pokračováním vlaku v jízdě vypracovat odborný posudek.

9. ZAJIŠTĚNÍ VLAKU PROTI POHYBU

Strojvedoucí musí být schopni zajistit, aby se vlak nebo jeho části i za nejhorších možných podmínek neuvedl neočekávaně do pohybu.

Kromě toho musí strojvedoucí znát opatření, kterými lze zastavit vlak nebo jeho části, které se neočekávaně uvedly do pohybu.

PŘÍLOHA VI

ODBORNÉ ZNALOSTI TÝKAJÍCÍ SE INFRASTRUKTURY A POŽADAVKY NA OSVĚDČENÍ

Otázky týkající se infrastruktury

1. ZKOUŠKY BRZD

Strojvedoucí musí být schopni před odjezdem zkontrolovat a vypočítat, zda brzdný výkon vlakové soupravy vyhovuje požadavkům na brzdný výkon předepsaný pro danou trať stanoveným v dokumentaci vozidla.

2. ZPŮSOB JÍZDY A MAXIMÁLNÍ RYCHLOST VLAKU VZHLEDEM K CHARAKTERISTIKÁM TRATĚ

Strojvedoucí musí být schopni

- obeznámit se s informacemi, které jim jsou poskytnuty, jako jsou omezení rychlosti nebo jakékoli změny v signalizaci,
- určit způsob jízdy a maximální rychlost vlaku na základě charakteristik tratě.

3. ZNALOST TRATĚ

Strojvedoucí musí být schopni předvídat a reagovat přiměřeným způsobem, pokud jde o bezpečnost a jiné aspekty plnění úkolů, jako jsou přesnost a hlediska hospodárnosti. Proto musí důkladně znát železniční tratě a zařízení na trase a v případě potřeby i jiné dohodnuté alternativní trasy.

Důležité jsou tyto aspekty:

- provozní podmínky (změny koleje, provoz v jednom směru atd.),
- ověření plánu trasy na základě příslušných podkladů,
- určení kolejí, které mohou být použity pro daný druh provozu,
- platné dopravní předpisy a význam signalizačního systému,
- provozní režim,
- systém autobloku a související předpisy,
- názvy stanic a poloha a schopnost rozpoznání stanic a staveb na dálku, aby bylo možno přizpůsobit řízení,
- signalizace přechodu z jednoho provozního nebo napájecího systému na druhý,
- rychlostní omezení pro různé kategorie vlaků,
- topografické profily,
- zvláštní brzdné podmínky, například na tratích s prudkým klesáním,
- zvláštní provozní charakteristiky: zvláštní návěsti, značení, podmínky pro odjezd atd.

4. BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

Strojvedoucí musí být schopni

- uvést vlak do pohybu teprve tehdy, pokud jsou splněny všechny předepsané podmínky (jízdni řád, pokyn nebo návěst k odjezdu, případně vydání návěstí atd.),
- sledovat signalizaci na trati nebo v kabině strojvedoucího, okamžitě ji bezchybně interpretovat a odpovídajícím způsobem jednat,
- řídit vlak bezpečně v souladu se specifickými druhy provozu: zvláštní režimy jízdy na základě pokynu, přechodné omezení rychlosti, jízda v opačném směru, povolení nedbát návěstí v případě nebezpečí, řazení, otáčení, jízda vlaku přes úseky, na kterých probíhají stavební práce, atd.,
- dodržovat plánované nebo dodatečné zastávky a v případě potřeby na těchto zastávkách poskytovat cestujícím dodatečné služby, zejména otevírat a zavírat dveře.

5. ŘÍZENÍ VLAKU

Strojvedoucí musí být schopni

- vždy vědět, kde se vlak na příslušné trati nachází,
- používat brzdy pro snížení rychlosti a zastavení tak, aby nedošlo k poškození kolejových vozidel a zařízení,
- přizpůsobit provoz vlaku jízdni řádu a případným pokynům k úspoře energie při zohlednění charakteristik hnacího vozidla, vlaku, tratě a životního prostředí.

6. MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Strojvedoucí musí být schopni

- věnovat pozornost, pokud to řízení vlaku dovolí, mimořádným situacím, jež se týkají infrastruktury a životního prostředí: návěstem, kolejím, napájení, úrovnovým železničním přejezdům, okolí kolejíště, ostatní dopravě,
- odhadnout vzdálenost viditelných překážek,
- informovat provozovatele infrastruktury bezodkladně o místě a povaze zjištěných odchylek a ujistit se, že informace byly správně pochopeny,
- při zohlednění infrastruktury zajistit nebo podniknout kroky pro zajištění bezpečnosti dopravy a osob, kdykoli je to nutné.

7. MIMOŘÁDNÉ PROVOZNÍ UDÁLOSTI A NEHODY, POŽÁRY A NEHODY S ÚČASTÍ OSOB

Strojvedoucí musí být schopni

- podniknout kroky na ochranu vlaku a přivolat pomoc v případě nehody s účastí osob,
- určit místo pro zastavení vlaku v případě požáru a v případě nutnosti poskytnout pomoc při evakuaci cestujících,
- bezodkladně poskytnout všechny potřebné informace o požáru, pokud nemohou zdolat požár vlastními silami,
- o těchto podmínkách bezodkladně informovat provozovatele infrastruktury,
- posoudit, zda a za jakých podmínek umožňuje stav infrastruktury pokračování vozidla v jízdě.

8. JAZYKOVÉ ZKOUŠKY

Strojvedoucí, kteří si musí vyměňovat s provozovatelem infrastruktury informace týkající se otázek zásadně důležitých pro bezpečnost, musí ovládat jazyk uvedený příslušným provozovatelem infrastruktury. Jejich jazykové znalosti jim musí umožňovat aktivní a účinnou komunikaci v běžných, nepříznivých a naléhavých situacích.

Musí být schopni používat zprávy a metodu komunikace uvedenou v „provozních“ TSI. Strojvedoucí musí být schopni komunikace odpovídající úrovni 3 podle následující tabulky:

Úroveň jazyka a komunikace

Schopnost slovního vyjadřování v jazyce lze rozdělit do následujících pěti úrovní:

Úroveň	Popis
5	— je schopen přizpůsobit způsob svého vyjadřování kterémukoliv partnerovi rozhovoru — je schopen sdělit názor — je schopen vyjednávat — je schopen přesvědčovat — je schopen poskytovat rady
4	— je schopen řešit zcela neočekávané situace — je schopen formulovat hypotézy — je schopen vyjádřit podložené stanovisko
3	— je schopen řešit praktické situace s výskytem neočekávaného prvku — je schopen popisovat — je schopen vést plynulý jednoduchý rozhovor
2	— je schopen řešit jednoduché praktické situace — je schopen klást otázky — je schopen odpovídat na otázky
1	— je schopen hovořit s využitím zapamatovaných vět

PŘÍLOHA VII

ČETNOST ZKOUŠEK

Minimální četnost pravidelných zkoušek činí:

- a) jazykové znalosti (s výjimkou rodilých mluvčích): každé tři roky nebo po každé absenci přesahující jeden rok;
- b) znalosti infrastruktury (včetně znalosti trasy a provozních předpisů): každé tři roky nebo po každé absenci na dané trase přesahující jeden rok;
- c) znalosti kolejových vozidel: každé tři roky.

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Komise dne 3. března 2004 předložila návrh směrnice o vydávání osvědčení pro vlakové čtyři obsluhující lokomotivy a vlakové soupravy na železniční síti Společenství, který byl jedním ze čtyř návrhů třetího železničního balíčku ⁽¹⁾.

Dne 28. září 2005 Evropský parlament odhlasoval v prvním čtení své stanovisko.

V souladu s článkem 251 Smlouvy přijala Rada dne 14. září 2006 společný postoj.

Při své práci Rada rovněž vzala v úvahu stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾ a Výboru regionů ⁽³⁾.

II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

1. Obecně

Jednání o vydávání osvědčení pro vlakové čtyři probíhalo na základě politiky, kterou upřesnila Bílá kniha Komise o Evropské dopravní politice do roku 2010 ⁽⁴⁾, jakož i první a druhý železniční balíček. Komise v bílé knize zdůraznila potřebu „strojvedoucích, kteří by mohli vykonávat svou činnost kdekoli v rámci transevropské sítě“. První a druhý železniční balíček obsahuje podrobná ustanovení o přístupu k infrastruktuře, interoperabilitě a bezpečnosti železnic na vnitrostátní a evropské úrovni, čímž je stanoven nezbytný rámec pro otevření trhu nákladní přepravy a mezinárodní osobní dopravy.

S ohledem na otevření trhu je jasné, že je třeba přijmout společná pravidla o vydávání osvědčení strojvedoucím, za účelem usnadnění interoperability a zajištění podmínek pro volný pohyb pracovníků v železničním odvětví.

Společný postoj ve znění dohodnutém Radou stanoví podmínky a postupy pro vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujících hnací vozidla a vlaky v železničním systému ve Společenství. Stanoví úkoly, za které odpovídají příslušné orgány členských států, strojvedoucí a jiné zúčastněné strany v tomto odvětví, zejména železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a střediska odborné přípravy. Návrh dále stanoví minimální požadavky tělesné a duševní způsobilosti, povinné pravidelné prohlídky a popis odborných dovedností strojvedoucího. Návrh směrnice se bude vztahovat pouze na strojvedoucí. Na ostatní členy vlakové čtyři na hnacích vozidlech nebo ve vlcích, kteří se podílejí přímo nebo nepřímo na řízení nebo na jiných činnostech zásadních z hlediska bezpečnosti, se ustanovení směrnice vztahovat nebudou. Návrh rovněž obsahuje konkrétní postup pro dočasnou výjimku z oblasti působnosti směrnice pro strojvedoucí členských států, kteří pracují pouze v rámci hranic svých států.

2. Zásadní politické otázky

i) Vynětí ostatních zaměstnanců

Návrh Komise předpokládal oblast působnosti, která by se vztahovala na vydávání osvědčení strojvedoucím a ostatním členům vlakové čtyři na hnacích vozidlech a ve vlcích, kteří se podílejí přímo nebo nepřímo na řízení nebo na jiných činnostech zásadních z hlediska bezpečnosti. Zahnutí „ostatních členů vlakové čtyři“ vychází ze závazku Komise v souvislosti s jednáními, které se vztahovaly ke druhému železničnímu balíčku. ⁽⁵⁾

⁽¹⁾ Další tři legislativní návrhy se týkají:

- nařízení o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční dopravě (dokument 7149/04 TRANS109 CODEC 337);
- nařízení o závazcích ohledně kvality v nákladní železniční dopravě (dokument 7150/04 TRANS 110 CODEC 338);
- směrnice, kterou se mění směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (dokument 7147/04 TRANS 107 CODEC 335).

⁽²⁾ Úř. věst. C 221, 9.9.2005, s. 20.

⁽³⁾ Úř. věst. C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽⁴⁾ Dokument 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ Srov. směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti) (Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16-31 (21. bod odůvodnění)).

Rada důkladně posoudila postoj Evropského parlamentu z prvního čtení, navrhuje, aby se oblast působnosti návrhu této směrnice vztahovala i na členy vlakových čet a aby se do článku 27 doplnil mechanismus pro vydávání osvědčení.

Rada ve svém společném postoji však nicméně omezila oblast působnosti návrhu směrnice pouze na strojvedoucí. Přestože Rada není proti zásadě udělování osvědčení „ostatním členům vlakové čty“, považuje takové rozšíření oblasti působnosti za předčasné, neboť není zřejmé, kteří pracovníci by do této kategorie náleželi, nebo jaké činnosti by měli vykonávat. Z tohoto důvodu bylo do návrhu směrnice doplněno ustanovení, kterým se Evropská železniční agentura pověřuje, aby vypracovala zprávu určující činnosti a úkoly těchto ostatních členů vlakové čty. Tato zpráva bude předložena do dvou let od vstupu této směrnice v platnost (srov. článek 27).

Rada rovněž doplnila zvláštní ustanovení, kterým je zajištěn volný pohyb nákladních vlaků po celém území Evropské unie (srov. čl. 2 odst. 2).

ii) *Vydávání osvědčení „domácím strojvedoucím“*

V souladu s návrhem Komise Rada rozhodla, že se tento návrh směrnice bude vztahovat na všechny strojvedoucí ve Společenství. To znamená, že do oblasti její působnosti spadají rovněž strojvedoucí, kteří se pohybují pouze v rámci hranic některého členského státu.

Rada však rozhodla o tom, že členský stát může požádat Komisi, aby Evropská železniční agentura provedla analýzu nákladů a přínosů použití tohoto ustanovení směrnice na strojvedoucí, kteří působí výlučně na území tohoto členského státu. Pokud tato analýza ukáže, že náklady na uplatnění ustanovení obsažených v této směrnici na tyto strojvedoucí převyšují přínosy, Komise přijme do šesti měsíců po předložení výsledků této analýzy nákladů a přínosů příslušné rozhodnutí. Rozhodnutí Komise založené na této analýze může vést k tomu, že se tato směrnice nemusí použít ve vztahu k domácím strojvedoucím po dobu až deseti let na území dotyčného členského státu. V případě potřeby je možné stejným postupem udělit novou dobu platnosti výjimky. (srov. čl. 36 odst. 5)

Evropský parlament sdílí v tomto ohledu názor Rady a přijal obdobný postup v druhé části své změny č. 40.

iii) *Postupné zavádění*

Ve svém návrhu uvádí Komise tři fáze pro zavádění, které jsou rozloženy na období let 2006 až 2015.

Ve svém stanovisku z prvního čtení (první část změny 40) vycházel Evropský parlament z přístupu Komise, ovšem rozhodl o uspíšení lhůt o jeden rok.

Ve svém společném postoji Rada v zásadě vychází z třífázového přístupu Komise, ovšem neváže jednotlivé fáze k pevným lhůtám. Postupné zavádění (vydávání „nových“ licencí nebo osvědčení podle této směrnice), které schválila Rada, vypadá takto:

Od okamžiku, kdy budou zavedeny nezbytné národní rejstříky:

1. po prvním roce: uplatnění na nové strojvedoucí, kteří se účastní přeshraničních služeb, kabinové nebo nákladní přepravy v jiném členském státě nebo kteří pracují ve více než jednom členském státě, a na strojvedoucí, kteří již působí v těchto službách, ale kteří potřebují získat novou licenci nebo nové osvědčení;
2. po třech letech: uplatnění na všechny strojvedoucí, kteří potřebují novou licenci nebo nové osvědčení;
3. po osmi letech: uplatnění na všechny strojvedoucí.

Doprovodné ustanovení čl. 36 odst. 3 zajišťuje, aby mohl strojvedoucí i nadále vykonávat svou činnost na základě stávajících oprávnění, až do okamžiku uplatnění čl. 36 odst. 2 písm. a), b) nebo c).

III. ZMĚNY NAVRŽENÉ EVROPSKÝM PARLAMENTEM

Rada mohla zcela přijmout změny Evropského parlamentu 27, 36 a 44. Jak již bylo vysvětleno výše, Rada odmítla změny 7, 9, 11, 34, 35 a 40 (první část). Pokud jde o změny 15, 24, 25, 26, 32, 38, 39 a 45, Rada se rozhodla následovat Evropskou komisi a zamítla je. Změny 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 28, 29, 30, 31, 33, 37, 40 (druhá část), 41, 42, 43, 46 a 47 jsou obdobou ustanovení společného postoje Rady nebo se blíží zásadám, na kterých byl tento návrh společného postoje vypracován.

IV. ZÁVĚR

Při zaujímání společného postoje Rada plně zohlednila návrh Komise a stanovisko Evropského parlamentu z prvního čtení. Pokud jde o změny navržené Evropským parlamentem, Rada poukazuje na to, že značná část změn je v zásadě, zčásti nebo zcela již obsažena v tomto společném postoji.

Rada považuje svá řešení, která se týkají dvou hlavních sporných otázek, tj. zahrnutí vlakových čet do oblasti působnosti návrhu směrnice a načasování postupného zavádění (lhůty), za vyváženou a náležitou odpověď.

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 22/2006

přijatý Radou dne 25. září 2006

s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../... ze dne ... o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy (Řím II)

(2006/C 289 E/04)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 61 písm. c) a článek 67 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Společenství si dalo za cíl udržet a rozvíjet prostor svobody, bezpečnosti a práva. K postupnému vytvoření tohoto prostoru má Společenství přijmout opatření týkající se soudní spolupráce v občanských věcech s mezinárodním prvkem v míře nezbytné pro řádné fungování vnitřního trhu.
- (2) Podle čl. 65 písm. b) Smlouvy mají tato opatření zahrnovat opatření na podporu slučitelnosti kolizních norem platných v členských státech a předpisů pro řešení kompetenčních sporů.
- (3) Na zasedání v Tampere ve dnech 15. a 16. října 1999 potvrdila Evropská rada zásadu vzájemného uznávání rozsudků a jiných soudních rozhodnutí jakožto základ soudní spolupráce v občanských věcech a vyzvala Radu a Komisi, aby přijaly program opatření k provádění této zásady.
- (4) Dne 30. listopadu 2000 přijala Rada společný program Komise a Rady o opatřeních k provádění zásady vzájemného uznávání rozhodnutí v občanských a obchodních věcech ⁽³⁾. Tento program určuje opatření týkající se harmonizace kolizních norem usnadňující vzájemné uznávání soudních rozhodnutí.

(5) Haagský program ⁽⁴⁾, přijatý Evropskou radou dne 5. listopadu 2004, vyzval k aktivnímu pokračování v práci na kolizních normách v oblasti mimosmluvních závazkových vztahů (Řím II).

(6) Řádné fungování vnitřního trhu vyžaduje v zájmu zlepšení předvídatelnosti výsledku sporů, jistoty co do rozhodného práva a volného pohybu soudních rozhodnutí, aby kolizní normy platné v členských státech určovaly stejný právní řád bez ohledu na zemi soudu, který se sporem zabývá.

(7) Věcná působnost a ustanovení tohoto nařízení by měly být v souladu s nařízením Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech ⁽⁵⁾ (Brusel I) a s Římskou úmluvou o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy z roku 1980 ⁽⁶⁾.

(8) Toto nařízení by se mělo použít bez ohledu na povahu soudu, který se sporem zabývá.

(9) Nároky vyplývající ze zásady „*acta iure imperii*“ by měly zahrnovat i nároky vznesené vůči osobám jednajícím jménem státu a odpovědnost za jednání orgánů veřejné moci, včetně odpovědnosti osob pověřených výkonem veřejné moci. Tyto záležitosti by proto měly být vyloučeny z oblasti působnosti tohoto nařízení.

(10) Rodinné vztahy by měly zahrnovat vztahy mezi předky a potomky, vztahy mezi manželi, jiné vztahy vzniklé v důsledku manželství a příbuzenské vztahy v boční linii. Odkaz v čl. 1 odst. 2 na vztahy s účinky srovnatelnými s manželstvím a jinými rodinnými vztahy je třeba vykládat v souladu s právem členského státu, jehož soud se sporem zabývá.

(11) Pojem mimosmluvního závazkového vztahu se v jednotlivých členských státech liší. Pro účely tohoto nařízení je proto pojem mimosmluvní závazkový vztah třeba vykládat jako samostatný právní pojem.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 241, 28.9.2004, s. 1.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 6. července 2005 (Úř. věst. C 157 E, 6.7.2006, s. 371), společný postoj Rady ze dne 25. září 2006 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽³⁾ Úř. věst. C 12, 15.1.2001, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 53, 3.3.2005, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 12, 16.1.2001, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 2245/2004 (Úř. věst. L 381, 28.12.2004, s. 10).

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 27, 26.1.1998, s. 34.

- (12) Jednotná pravidla, uplatňovaná nezávisle na právním řádu, který určují, mohou zabránit narušení hospodářské soutěže mezi stranami sporu v rámci Společenství.
- (13) Zatímco zásada „*lex loci delicti commissi*“ je základním přístupem uplatňovaným pro mimosmluvní závazkové vztahy v téměř všech členských státech, její konkrétní uplatnění se v případech rozptýlení prvků daného případu do více zemí různí. Tento stav je zdrojem nejistoty co do rozhodného práva.
- (14) Jednotná pravidla by měla posílit předvídatelnost soudních rozhodnutí a zajistit přiměřenou rovnováhu mezi zájmy osoby, vůči které je vznášen nárok na náhradu škody, a zájmy poškozeného. Uplatnění právního řádu země, kde přímá škoda vznikla (zásada „*lex loci damni*“), vytváří spravedlivou rovnováhu mezi zájmy osoby, vůči které je vznášen nárok na náhradu škody, a zájmy poškozeného a také zohledňuje moderní přístup k občanskoprávní odpovědnosti a vývoj systémů objektivní odpovědnosti.
- (15) Určení rozhodného práva by se mělo řídit místem, kde škoda vznikla, bez ohledu na zemi nebo země, ve kterých by se mohly projevit nepřímé následky. V souladu s tím by se v případech škody na zdraví nebo na majetku měla za zemi, kde škoda vznikla, považovat země, v níž byla škoda na zdraví nebo na majetku způsobena.
- (16) Obecným pravidlem tohoto nařízení by měla být zásada „*lex loci damni*“, uvedená v čl. 4 odst. 1. Ustanovení čl. 4 odst. 2 by se mělo považovat za výjimku z tohoto obecného pravidla, která zavádí zvláštní vztah, mají-li strany obvyklé bydliště ve stejné zemi. Ustanovení čl. 4 odst. 3 je nutno vykládat jako „únikovou doložku“ vzhledem k čl. 4 odst. 1 a 2, vyplývá-li ze všech okolností daného případu, že je civilní delikt zjevně úzeji spojen s jinou zemí.
- (17) Pro zvláštní delikty, pro které obecné pravidlo nedovoluje dosáhnout přiměřené rovnováhy mezi zájmy zúčastněných subjektů, je vhodné zavést zvláštní pravidla.
- (18) Kolizní norma v oblasti odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku by měla splňovat cíle, jimiž jsou spravedlivé rozdělení rizik spojených s moderní společností špičkových technologií, ochrana zdraví spotřebitelů, podněcování inovace, zajištění nenarušené hospodářské soutěže a usnadnění obchodu. Vytvoření kaskádního systému spojujících prvků spolu s doložkou o předvídatelnosti představuje z hlediska těchto cílů vyvážené řešení. Prvním prvkem, který je třeba vzít v úvahu, je právo země, v níž měl poškozený v okamžiku vzniku škody obvyklé bydliště, byl-li výrobek v této zemi uveden na trh. Další prvky kaskády se použijí, pokud dotýčný výrobek nebyl v této zemi uveden na trh, aniž je dotčen čl. 4 odst. 2 a možnost zjevně užšího vztahu s jinou zemí.
- (19) Zvláštní pravidlo uvedené v článku 6 není výjimkou z obecného pravidla stanoveného v čl. 4 odst. 1, ale spíše jeho vyjasněním. V případě nekalé hospodářské soutěže by kolizní norma měla chránit soutěžitele, spotřebitele a veřejnost a zaručit řádné fungování tržního hospodářství. Tyto cíle obecně splňuje uplatnění práva země, ve které dochází nebo pravděpodobně dojde k narušení soutěžních vztahů nebo společných zájmů spotřebitelů.
- (20) Mimosmluvní závazkové vztahy, které vyplývají z omezení hospodářské soutěže podle čl. 6 odst. 3, by se měly vztahovat jak na porušení vnitrostátního soutěžního práva, tak na porušení soutěžního práva Společenství. Rozhodným právem pro takové mimosmluvní závazkové vztahy by mělo být právo země, jejíž trh byl ovlivněn nebo pravděpodobně bude ovlivněn takovým omezením, za předpokladu, že tento účinek je přímý a závažný. Vznikla-li škoda ve více zemích, mělo by se právo kterékoli z nich použít pouze v rozsahu škody, která vznikla v dané zemi.
- (21) Příklady případů, na něž se vztahuje čl. 6 odst. 3, zahrnují zákaz dohod mezi podniky, rozhodnutí sdružení podniků a jednání ve vzájemné shodě, které by mohly ovlivnit obchod mezi členskými státy a jejichž cílem nebo důsledkem je zamezení hospodářské soutěži v členském státě nebo na vnitřním trhu, její omezení nebo narušení, jakož i zákaz zneužití dominantního postavení v členském státě nebo na vnitřním trhu.
- (22) Pokud jde o škody na životním prostředí, odůvodňuje článek 174 Smlouvy, který usiluje o vysokou úroveň ochrany, založenou na zásadě obezřetnosti a prevence, na zásadě přednosti nápravných opatření u zdroje a na zásadě „znečišťovatel platí“, plně užití zásady diskriminace ve prospěch poškozeného. Otázka okamžiku, ve kterém si může osoba uplatňující nárok na náhradu škody zvolit rozhodné právo, by se měla řídit právem soudu členského státu, u něhož je nárok uplatňován.
- (23) Pokud jde o porušování práv duševního vlastnictví, měla by se zachovat obecně uznávaná zásada „*lex loci protectionis*“. Pro účely tohoto nařízení se by se pojem práv duševního vlastnictví měl vykládat tak, že zahrnuje například autorské právo a práva související, zvláštní právo na ochranu databází a práva průmyslového vlastnictví.
- (24) Přesný význam pojmu protestní akce v kolektivním vyjednávání, jako je stávka nebo výluka, se v jednotlivých členských státech liší a je upraven vnitrostátními předpisy každého členského státu. Toto nařízení proto

vychází z obecné zásady, že rozhodným právem by mělo být právo státu, ve kterém se protestní akce v kolektivním vyjednávání uskutečnila, s cílem chránit práva a povinnosti zaměstnanců a zaměstnavatelů.

- (25) Zvláštním pravidlem o protestní akci v kolektivním vyjednávání v článku 9 nejsou dotčeny podmínky týkající se uskutečnění takové akce v souladu s vnitrostátním právem a není jím dotčeno právní postavení odborů nebo organizací zastupujících zaměstnance, jak je upravuje právo členských států.
- (26) Zvláštní pravidla by měla být stanovena pro případy vzniku škody jiným způsobem než z civilního deliktu, jako je bezdůvodné obohacení, jednání bez příkazu nebo předmluvní odpovědnost (*culpa in contrahendo*).
- (27) Předmluvní odpovědnost je pro účely tohoto nařízení samostatným pojmem a nemusí být nutně vykládána ve smyslu, jaký má ve vnitrostátním právu. Měla by zahrnovat porušení povinnosti podat pravdivé informace a selhání jednání o uzavření smlouvy. Článek 12 pokrývá pouze mimosmluvní závazkové vztahy, jež jsou přímo spojeny s jednáními, která předcházejí uzavření smlouvy. To znamená, že pokud během sjednávání smlouvy dojde ke škodě na zdraví, měl by se použít článek 4 nebo jiná příslušná ustanovení tohoto nařízení.
- (28) V zájmu respektování vůle stran a posílení právní jistoty by strany měly mít možnost výslovné volby rozhodného práva pro mimosmluvní závazkové vztahy. Slabší strany by měly být chráněny tím, že možnost volby bude podléhat určitým podmínkám.
- (29) Z důvodu veřejného zájmu mohou soudy členských států za výjimečných okolností použít výhradu veřejného pořádku a imperativní ustanovení.
- (30) K dosažení přiměřené rovnováhy mezi stranami by měla být pokud možno brána v úvahu pravidla bezpečnosti a chování platná v zemi, ve které došlo k jednání způsobujícímu škodu, a to i v případě, kdy se mimosmluvní závazkový vztah řídí právem jiné země. Pojem „pravidla bezpečnosti a chování“ by měl být vykládán jako zahrnující veškeré právní předpisy související s bezpečností a chováním, včetně například pravidel bezpečnosti silničního provozu v případě dopravní nehody.
- (31) Je třeba zabránit stavu, kdy jsou kolizní normy rozptýlené do více nástrojů a kdy jsou mezi nimi rozdíly. Toto nařízení však nevylučuje možnost začlenit kolizní normy pro mimosmluvní závazkové vztahy do právních předpisů Společenství týkající se konkrétních otázek.

je přispět k řádnému fungování vnitřního trhu, pokud nemohou být použity ve spojení s právem určeným podle pravidel tohoto nařízení.

- (32) Dodržování mezinárodních závazků členských států znamená, že tímto nařízením by neměly být dotčeny mezinárodní úmluvy, jejichž stranou je jeden nebo více členských států ke dni přijetí tohoto nařízení. S cílem zlepšit přístupnost platných pravidel by Komise měla v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejnit seznam příslušných úmluv na základě informací poskytnutých členskými státy.
- (33) Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh týkající se postupů a podmínek, podle nichž by členské státy byly oprávněny v jednotlivých a výjimečných případech vlastním jménem sjednávat a uzavírat dohody se třetími zeměmi týkající se odvětvových oblastí a obsahující ustanovení o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy.
- (34) Jelikož cíle tohoto nařízení nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu a účinků tohoto nařízení lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství 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 tohoto cíle.
- (35) V souladu s článkem 3 Protokolu o postavení Spojeného království a Irska, připojeného ke Smlouvě o Evropské unii a Smlouvě o založení Evropského společenství, oznámily Spojené království a Irsko své přání účastnit se přijímání a používání tohoto nařízení.
- (36) V souladu s články 1 a 2 Protokolu o postavení Dánska, připojeného ke Smlouvě o Evropské unii a Smlouvě o založení Evropského společenství, se Dánsko neúčastní přijímání tohoto nařízení, a proto pro ně není závazné ani použitelné.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBLAST PŮSOBNOSTI

Článek 1

Věcná působnost

Tímto nařízením by nemělo být dotčeno používání jiných nástrojů obsahujících ustanovení, jejichž účelem

1. Toto nařízení se vztahuje na mimosmluvní závazkové vztahy občanského a obchodního práva v případě kolize právních řádů. Nevztahuje se zejména na věci daňové, celní či

správní ani na odpovědnost státu za jednání a opomenutí při výkonu státní moci („*acta iure imperii*“).

2. Z oblasti působnosti tohoto nařízení se vyjímají

- a) mimosmluvní závazkové vztahy, které vyplývají z rodinných vztahů a vztahů považovaných rozhodným právem za vztahy se srovnatelnými účinky, včetně vyživovací povinnosti;
- b) mimosmluvní závazkové vztahy, které vyplývají z majetkových vztahů mezi manželi nebo mezi osobami ve vztazích považovaných rozhodným právem za vztahy s účinkem srovnatelným s manželstvím a ze závětí a dědění;
- c) mimosmluvní závazkové vztahy, které vyplývají ze směnek cizích a vlastních, šeků a jiných převoditelných cenných papírů v rozsahu, v jakém závazky z těchto převoditelných cenných papírů vyplývají z jejich převoditelnosti;
- d) mimosmluvní závazkové vztahy, které vyplývají z práva obchodních společností a jiných zapsaných nebo nezapsaných právnických osob a týkají se například vzniku, zápisem nebo jinak, způsobilosti k právům a právním úkonům, vnitřního uspořádání nebo rušení obchodních společností a jiných zapsaných nebo nezapsaných právnických osob, osobní odpovědnosti vedoucích osob a členů za závazky obchodní společnosti nebo právnické osoby a osobní odpovědnost auditorů vůči obchodní společnosti nebo jejím členům za zákonný audit účetních dokladů;
- e) mimosmluvní závazkové vztahy, které vyplývají ze vztahů mezi zakladateli, správci a oprávněnými osobami dobrovolně vytvořeného trustu;
- f) mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají v souvislosti se škodou z jaderné události;
- g) mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají z narušení soukromí a osobnostních práv, včetně pomluvy.

3. Toto nařízení se nevztahuje na dokazování a soudní řízení s výhradou článků 21 a 22.

4. Pro účely tohoto nařízení se „členským státem“ rozumí jakýkoli členský stát kromě Dánska.

Článek 2

Mimosmluvní závazkové vztahy

1. Pro účely tohoto nařízení zahrnuje škoda jakékoli následky civilního deliktu, bezdůvodného obohacení, jednatele ství bez příkazu nebo předmluvního jednání.
2. Toto nařízení se vztahuje i na mimosmluvní závazkové vztahy, které pravděpodobně vzniknou.
3. Každý odkaz v tomto nařízení na

a) skutečnost, jež vedla ke vzniku škody, zahrnuje i skutečnosti, které pravděpodobně povedou ke vzniku škody, a

b) škodu zahrnuje škodu, která pravděpodobně vznikne.

Článek 3

Univerzální použitelnost

Právo určené na základě tohoto nařízení se použije bez ohledu na to, zda je právem některého z členských států.

KAPITOLA II

CIVILNÍ DELIKTY

Článek 4

Obecné pravidlo

1. Nestanoví-li toto nařízení jinak, je rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají z civilních deliktů, právo země, kde škoda vznikla, bez ohledu na to, ve které zemi došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody, a bez ohledu na to, ve které zemi nebo kterých zemích se projeví nepříímé následky této skutečnosti.

2. Mají-li však osoba, vůči které je vznášen nárok na náhradu škody, a poškozený v okamžiku vzniku škody obvyklé bydliště ve stejné zemi, použije se právo této země.

3. Vyplývá-li ze všech okolností případu, že je civilní delikt zjevně úžeji spojen s jinou zemí, než je země uvedená v odstavci 1 nebo 2, použije se právo této jiné země. Zjevně užší vztah k jiné zemi by mohl být založen zejména na již existujícím vztahu mezi stranami, jakým může být například smlouva, který úzce souvisí s daným civilním deliktem.

Článek 5

Odpovědnost za škodu způsobenou vadou výrobku

1. Aniž je dotčen čl. 4 odst. 2, je rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají ze škody způsobené vadou výrobku,

- a) právo země, v níž měl poškozený v okamžiku vzniku škody obvyklé bydliště, byl-li výrobek v této zemi uveden na trh;
- b) není-li podmínka uvedená v písmenu a) splněna, právo země, ve které byl výrobek pořízen, byl-li výrobek v této zemi uveden na trh;
- c) není-li splněna žádná z podmínek uvedených v písmenech a) a b), právo země, kde škoda vznikla, byl-li výrobek v této zemi uveden na trh.

Rozhodným právem je však právo země, ve které má osoba, vůči které je uplatňován nárok na náhradu škody, obvyklé bydliště, pokud tato osoba nemohla přiměřeně předvídat uvedení daného výrobku nebo stejného typu výrobku na trh v zemi, jejíž rozhodného práva by se použilo na základě písmene a), b) nebo c).

2. Vyplyvá-li ze všech okolností případu, že je civilní delikt zjevně úžeji spojen s jinou zemí, než je země uvedená v odstavci 1, použije se právo této jiné země. Zjevně užší vztah k jiné zemi by mohl být založen zejména na již existujícím vztahu mezi stranami, jakým může být například smlouva, který úzce souvisí s daným civilním deliktem.

Článek 6

Nekalá soutěž a jednání omezující volnou hospodářskou soutěž

1. Rozhodným právem pro mimosmluvní závazky, které vznikají z jednání z nekalé soutěže, je právo země, ve které dochází nebo pravděpodobně dojde k narušení soutěžních vztahů nebo společných zájmů spotřebitelů.

2. Postihuje-li jednání z nekalé soutěže výlučně zájmy určitého soutěžitele, použije se článek 4.

3. Rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají z omezení hospodářské soutěže, je právo země, na jejímž trhu se účinky tohoto omezení projevují nebo pravděpodobně projeví.

4. Rozhodné právo určené podle tohoto článku nelze vyloučit dohodou podle článku 14.

Článek 7

Škoda na životním prostředí

Rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají ze škody na životním prostředí nebo škody na zdraví nebo na majetku v důsledku takové škody, je právo určené podle čl. 4 odst. 1, pokud si osoba, která uplatňuje nárok na náhradu škody, nezvolí za rozhodné právo pro svůj nárok právo země, kde došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody.

Článek 8

Porušení práv duševního vlastnictví

1. Rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají z porušení práva duševního vlastnictví, je právo země, pro kterou je uplatňována ochrana těchto práv.

2. Rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají z porušení jednotného práva duševního vlastnictví Společenství, je v otázkách neupravených příslušným

aktem Společenství právo země, ve které k tomuto porušení došlo.

3. Rozhodné právo určené podle tohoto článku nelze vyloučit dohodou podle článku 14.

Článek 9

Protestní akce v kolektivním vyjednávání

Aniž je dotčen čl. 4 odst. 2, je rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy, pokud jde o odpovědnost osoby v postavení zaměstnance nebo zaměstnavatele nebo organizací zastupujících jejich profesní zájmy za škody způsobené trvajícím nebo skutečnou protestní akcí v kolektivním vyjednávání, právo země, ve které akce byla nebo má být uskutečněna.

KAPITOLA III

BEZDŮVODNÉ OBOHACENÍ, JEDNATELSTVÍ BEZ PŘÍKAZU A PŘEDSMLUVNÍ ODPOVĚDNOST

Článek 10

Bezdůvodné obohacení

1. Souvisí-li mimosmluvní závazkový vztah, který vzniká z bezdůvodného obohacení, včetně úhrady neexistujícího dluhu, s již existujícím vztahem mezi stranami, jako například smluvním vztahem nebo vztahem vyplývajícím z civilního deliktu, který úzce souvisí s tímto bezdůvodným obohacením, je rozhodným právem právo, kterým se řídí uvedený existující vztah.

2. Nemůže-li být rozhodné právo určeno na základě odstavce 1 a strany mají v okamžiku, kdy došlo ke skutečnosti, jež vedla k bezdůvodnému obohacení, obvyklé bydliště ve stejné zemi, použije se právo této země.

3. Nemůže-li být rozhodné právo určeno na základě odstavců 1 a 2, je jím právo země, kde k bezdůvodnému obohacení došlo.

4. Vyplyvá-li ze všech okolností případu, že je mimosmluvní závazkový vztah, který vzniká z bezdůvodného obohacení, zjevně úžeji spojen s jinou zemí, než je země uvedená v odstavcích 1, 2 a 3, použije se právo této jiné země.

Článek 11

Jednatelství bez příkazu

1. Souvisí-li mimosmluvní závazkový vztah, který vzniká z jednatelství bez příkazu, s již existujícím vztahem mezi stranami, jako například smluvním vztahem nebo vztahem vzniklým z civilního deliktu, který úzce souvisí s tímto mimosmluvním závazkovým vztahem, je rozhodným právem právo, kterým se řídí uvedený existující vztah.

2. Nemůže-li být rozhodné právo určeno na základě odstavce 1 a strany mají v okamžiku, kdy došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody, obvyklé bydliště ve stejné zemi, použije se právo této země.

3. Nemůže-li být rozhodné právo určeno na základě odstavců 1 a 2, je jím právo země, kde k jednatelství bez příkazu došlo.

4. Vyplývá-li ze všech okolností případu, že je mimosmluvní závazkový vztah, který vzniká z jednatelství bez příkazu, zjevně úžeji spojen s jinou zemí, než je země uvedená v odstavcích 1, 2 a 3, použije se právo této jiné země.

Článek 12

Předsmluvní odpovědnost

1. Rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají z předsmluvního jednání, je bez ohledu na to, zda došlo ke skutečnému uzavření smlouvy, právo, které se použije na smlouvu nebo které by se na ni použilo, kdyby byla uzavřena.

2. Nemůže-li být rozhodné právo určeno podle odstavce 1, je jím

- a) právo země, ve které škoda vznikla, bez ohledu na zemi, v níž došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody, a zemi nebo země, ve kterých nastaly nepřímé následky uvedené skutečnosti, nebo
- b) mají-li strany obvyklé bydliště ve stejné zemi v okamžiku, kdy došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody, právo této země, nebo
- c) vyplývá-li ze všech okolností případu, že je mimosmluvní závazkový vztah, který vzniká z předsmluvního jednání, zjevně úžeji spojen s jinou zemí, než je země uvedená v písmenech a) a b), právo této jiné země.

Článek 13

Použitelnost článku 8

Pro účely této kapitoly se článek 8 použije na mimosmluvní závazkové vztahy, které vznikají z porušení práva duševního vlastnictví.

KAPITOLA IV

VOLBA PRÁVA

Článek 14

Volba práva

1. Strany si mohou zvolit právo, kterým se bude řídit jejich mimosmluvní závazkový vztah,

- a) dohodou, která byla uzavřena poté, co došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody;
- nebo

- b) dohodou, která byla svobodně sjednána před tím, než došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody, v případě, že všichni účastníci jednají v rámci své podnikatelské činnosti.

Tato volba musí být výslovně vyjádřena nebo musí s dostatečnou určitostí vyplývat z okolností případu a nejsou jí dotčena práva třetích osob.

2. V případě, že se v okamžiku, kdy došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody, nacházejí všechny prvky pro situaci významné v jiné zemi než v zemi, jejíž právo bylo zvoleno, není volbou práva, kterou strany učinily, dotčeno použití ustanovení práva této země, od nichž se nelze smluvně odchýlit.

3. V případě, že se v okamžiku, kdy došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody, nacházejí všechny prvky pro situaci významné v jednom nebo ve více členských státech, není volbou jiného rozhodného práva stranami než práva členského státu dotčeno použití těch ustanovení práva Společenství, případně v podobě, v jaké je provedeno v členském státě sídla soudu, od nichž se nelze smluvně odchýlit.

KAPITOLA V

SPOLEČNÁ PRAVIDLA

Článek 15

Působnost rozhodného práva

Rozhodným právem pro mimosmluvní závazkové vztahy podle tohoto nařízení se řídí zejména

- a) základ a rozsah odpovědnosti, včetně určení osob, které mohou nést odpovědnost za své jednání;
- b) důvody pro vyloučení odpovědnosti, omezení odpovědnosti a rozdělení odpovědnosti;
- c) určení vzniku škody, její povahy a posouzení, nebo nárokovaného odškodnění;
- d) opatření, která může soud přijmout v rozsahu své pravomoci podle procesního práva, aby zabránil vzniku nebo trvání škody na zdraví nebo na majetku anebo aby zajistil náhradu této škody;
- e) otázka, může-li dojít k převodu práva na uplatnění nároku na náhradu škody nebo odškodnění, včetně dědění;
- f) určení osob oprávněných k náhradě škody utrpěné jimi osobně;
- g) odpovědnost za jednání jiné osoby;
- h) způsob zániku závazku a pravidla o promlčení a prekluzi, včetně pravidel o počátku, přerušení a stavění běhu promlčecí doby nebo prekluzivních lhůt.

Článek 16

Imperativní ustanovení

Tímto nařízením není v žádném případě dotčeno použití imperativních ustanovení práva země, v níž má soud sídlo, bez ohledu na právo, které by se na mimosmluvní závazkový vztah jinak použilo.

Článek 17

Pravidla bezpečnosti a chování

Při posuzování chování osoby, vůči které je vznášen nárok na náhradu škody, je třeba přihlídnout, jako ke skutkové otázce a v náležitém rozsahu, k pravidlům bezpečnosti a chování platným v místě a v okamžiku, kdy došlo ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku odpovědnosti.

Článek 18

Přímá žaloba proti pojistiteli odpovědné osoby

Poškozený může vznést svůj nárok přímo proti pojistiteli osoby povinné k nahrazení škody, stanoví-li to právo rozhodné pro daný mimosmluvní závazkový vztah nebo právo rozhodné pro danou pojistnou smlouvu.

Článek 19

Subrogace

Má-li určitá osoba („věřitel“) mimosmluvní nárok vůči jiné osobě („dlužníkovi“) a třetí osoba je povinna uspokojit věřitele nebo na základě této povinnosti věřitele uspokojila, určuje právo, kterým se řídí povinnost této třetí osoby, zda a v jakém rozsahu je třetí osoba oprávněna uplatnit vůči dlužníkovi práva, která měl vůči dlužníkovi věřitel podle práva rozhodného pro jejich vztah.

Článek 20

Společná odpovědnost

Uplatňuje-li věřitel nárok vůči více dlužníkům, kteří odpovídají za uspokojení téhož nároku, a jeden z dlužníků již nárok zcela nebo zčásti uspokojil, řídí se uplatnění nároku regresního postihu tohoto dlužníka vůči ostatním spoludlužníkům za poskytnuté plnění právem rozhodným pro mimosmluvní závazkový vztah tohoto dlužníka vůči věřiteli.

Článek 21

Formální platnost

Jednostranný právní úkon, který má vyvolat právní účinky a který se týká mimosmluvního závazkového vztahu, je formálně platným, splňuje-li formální náležitosti podle práva, kterým se řídí daný mimosmluvní závazkový vztah, nebo podle práva země, ve které byl učiněn.

Článek 22

Důkazní břemeno

1. Právo rozhodné pro mimosmluvní závazkové vztahy podle tohoto nařízení se použije v rozsahu, v jakém pro mimo-

smluvní závazkové vztahy obsahuje pravidla pro použití právních domněnek nebo určení důkazního břemene.

2. Právní úkon může být prokázán jakýmkoli důkazním prostředkem přípustným podle práva země, v níž má soud sídlo, nebo některého z právních řádů uvedených v článku 21, podle kterého je právní úkon formálně platný, za předpokladu, že soud může tento důkaz provést.

KAPITOLA VI

OSTATNÍ USTANOVENÍ

Článek 23

Obvyklé bydliště

1. Pro účely tohoto nařízení se za obvyklé bydliště v případě společností a jiných zapsaných nebo nezapsaných právnických osob považuje místo jejich ústřední správy.

Dojde-li ke skutečnosti, jež vedla ke vzniku škody, nebo vznikne-li škoda v důsledku jednání pobočky, zastoupení nebo jiné provozovny, považuje se za obvyklé bydliště místo, ve kterém se nachází pobočka, zastoupení nebo jiná provozovna.

2. Pro účely tohoto nařízení je obvyklým bydlištěm fyzické osoby, která jedná při výkonu své podnikatelské činnosti, její hlavní místo podnikání.

Článek 24

Vyloučení zpětného a dalšího odkazu

Použitím práva země určeným na základě tohoto nařízení se rozumí použití právních norem platných v této zemi, s výjimkou jejich norem mezinárodního práva soukromého.

Článek 25

Státy s více právními systémy

1. Je-li některý stát složen z více územních jednotek, z nichž každá má vlastní právní normy upravující mimosmluvní závazkové vztahy, považuje se pro účely určení rozhodného práva podle tohoto nařízení každá územní jednotka za zemi.

2. Členský stát, v němž mají různé územní jednotky vlastní právní normy upravující mimosmluvní závazkové vztahy, není povinen uplatňovat toto nařízení při kolizi výhradně mezi právními řády těchto jednotek.

Článek 26

Veřejný pořádek místa soudu

Použití některého ustanovení práva kterékoli země určeného na základě tohoto nařízení může být odmítnuto pouze v případě, že by bylo zjevně neslučitelné s veřejným pořádkem místa soudu.

Článek 27

Vztah k ostatním ustanovením práva Společenství

Tímto nařízením není dotčeno použití právních předpisů Společenství, které ve zvláštních případech stanoví kolizní normy pro mimosmluvní závazkové vztahy.

Článek 28

Vztah ke stávajícím mezinárodním úmluvám

1. Tímto nařízením není dotčeno použití mezinárodních úmluv, jejichž stranou je jeden nebo více členských států ke dni přijetí tohoto nařízení a které stanoví kolizní normy pro mimosmluvní závazkové vztahy.

2. Toto nařízení se však použije mezi členskými státy přednostně ve vztahu k úmluvám uzavřeným výlučně mezi dvěma a více členskými státy v rozsahu, ve kterém se týkají předmětu právní úpravy tohoto nařízení.

KAPITOLA VII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 29

Seznam úmluv

1. Členské státy oznámí Komisi do ... (*) seznam úmluv uvedených v čl. 28 odst. 1. Po tomto dni oznámí členské státy Komisi veškerá vypovězení zmíněných úmluv.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné v členských státech v souladu se Smlouvou o založení Evropského společenství.

V Bruselu dne ...

Za Evropský parlament
předseda

...

2. Komise zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie do šesti měsíců po obdržení

i) seznam úmluv uvedený v odstavci 1;

ii) vypovězení uvedená v odstavci 1.

Článek 30

Přezkum

Komise do ... (**) předloží Evropskému parlamentu, Radě a Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru zprávu o uplatňování tohoto nařízení. V případě potřeby ke zprávě přiloží návrhy na jeho změny. Zpráva se bude zabývat zejména mimosmluvními závazkovými vztahy, které vznikají v souvislosti s dopravními nehodami a s narušením soukromí a osobnostních práv, včetně pomluvy.

Článek 31

Časová působnost

Toto nařízení se použije pro skutečnosti, jež vedou ke vzniku škody, ke kterým dojde po vstupu tohoto nařízení v platnost.

Článek 32

Den použitelnosti

Toto nařízení se použije se ode dne ... (***), s výjimkou článku 29, který se použije ode dne ... (*).

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

...

(*) 12 měsíců pod dni přijetí tohoto nařízení.

(**) Čtyři roky od vstupu tohoto nařízení v platnost.

(***) 18 měsíců po dni přijetí tohoto nařízení.

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Rada dosáhla všeobecné dohody o znění návrhu nařízení o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy ve dnech 1. – 2. června 2006. Následně byl dne 25. září 2006 postupem spolurozhodování přijat společný postoj.

Rada přijala své rozhodnutí kvalifikovanou většinou. Proti hlasovalo Estonsko a Lotyšsko, které měly výhrady k článku 9 o protestní akci v kolektivním vyjednávání a k jeho dopadu na svobodu poskytovat služby ⁽¹⁾.

Rada ve svém postoji vzala v úvahu stanovisko Evropského parlamentu vydané při prvním čtení dne 6. července 2005 ⁽²⁾.

Účelem tohoto návrhu je stanovit jednotný soubor pravidel upravujících právo rozhodné pro mimosmluvní závazkové vztahy nezávisle na zemi soudu, u kterého je žaloba podána. Tím by se měla zvýšit jistota co do rozhodného práva a zlepšit předvídatelnost výsledku právních sporů i volný pohyb soudních rozhodnutí.

II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

I. Obecně

Společný postoj Rady z větší části vychází z původního návrhu Komise ve znění pozměněném návrhem, který byl Radě předložen dne 22. února 2006 ⁽³⁾.

Hlavní změny, které byly ve znění provedeny, jsou tyto:

1. Ve srovnání s původním návrhem Komise byla oblast působnosti nástroje upřesněna a dále rozpracována. Občanské a obchodní věci se nevztahují na odpovědnost státu za jednání a opominutí při výkonu státní moci („acta iure imperii“). Na základě diskuse i konečného kompromisu ve věci narušení soukromí a osobnostních práv byla do čl. 1 odst. 2 písm. g) doplněna další výjimka.
2. Nařízení se řídí stejnou logikou jako původní návrh Komise v tom smyslu, že stanoví obecné pravidlo pro rozhodné právo u civilních deliktů. Obecné pravidlo spočívá v uplatnění právního řádu země, kde škoda vznikla. To se ve srovnání s původním návrhem Komise nezměnilo. Čl. 4 odst. 2 stanovuje výjimku z tohoto obecného pravidla, která zavádí zvláštní vztah, mají-li strany obvyklé bydliště ve stejné zemi. Čl. 4 odst. 3 je nutno vykládat jako „únikovou doložku“ vzhledem k čl. 4 odst. 1 a 2, jestliže ze všech okolností daného případu vyplývá, že civilní delikt je zjevně úžeji spojen s jinou zemí.

V zásadě by se toto obecné pravidlo mělo použít pro všechny mimosmluvní závazky, na které se nařízení vztahuje. Pouze v omezených, řádně odůvodněných výjimečných případech se lze od obecného pravidla odchýlit a použít zvláštních pravidel. Podle podmínek stanovených v článku 14 si strany mohou zvolit dohodou právo, kterým se bude řídit jejich mimosmluvní závazkový vztah.
3. Ve srovnání s původním návrhem Komise byla působnost zvláštních pravidel upřesněna a dále rozpracována s cílem usnadnit jejich používání v praxi. Nařízení nyní obsahuje zvláštní pravidla ve věcech odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku, nekalé soutěže, škody na životním prostředí, porušování práv duševního vlastnictví a protestní akce v kolektivním vyjednávání.
4. Jednání ohledně narušení soukromí a osobnostních práv způsobilo mnoha delegacím těžkosti. Tuto záležitost Rada mnohokrát projednávala a důkladně zvážila veškeré možnosti přednesené při jednání, zejména návrh Evropského parlamentu.

⁽¹⁾ Viz odkaz na poznámku k bodu I/A v dokumentu 12219/2006 CODEC 838 JUSTCIV 181.

⁽²⁾ Viz dokument 10812/05 CODEC 590 JUSTCIV 132.

⁽³⁾ Viz dokument 6622/06 JUSTCIV 32 CODEC 171.

Jako konečný kompromis a ve snaze smířit protichůdné zájmy se Rada nicméně rozhodla vypustit v této fázi zvláštní pravidlo o narušení soukromí a osobnostních práv. Jak je uvedeno výše, tyto záležitosti jsou prostřednictvím čl. 1 odst. 2 písm. g) vyňaty z působnosti nařízení.

Je na to však nutno nahlížet ve spojení s článkem 30. Ustanovení o přezkumu navržené Evropským parlamentem a nyní obsažené v článku 30 stanoví, že nejpozději do čtyř let od vstupu nařízení v platnost předloží Komise zprávu. Tato zpráva by se měla zabývat zvláště mimosmluvními závazkovými vztahy, které vznikají v souvislosti s narušením soukromí a osobnostních práv, včetně pomluvy.

5. Na rozdíl od původního návrhu Komise nyní nařízení také obsahuje pravidlo o protestní akci v kolektivním vyjednávání, což je v souladu s návrhem Evropského parlamentu. S cílem vyvážit zájmy zaměstnanců a zaměstnavatelů spočívá toto pravidlo v uplatnění práva země, ve které byla akce uskutečněna. Nicméně toto ustanovení způsobilo dvěma delegacím takové těžkosti, že hlasovaly proti společnému postoji.
6. Původní návrh Komise obsahoval jedno ustanovení o mimosmluvních závazkových vztazích, které vznikají z jiného jednání, než civilních deliktů. Do nařízení je nyní zařazena zvláštní kapitola se samostatnými ustanoveními o bezdůvodném obohacení, jednatelství bez příkazu a předmluvní odpovědnosti.
7. Dále byly zjednodušeny články o imperativních ustanoveních, vztazích k ostatním ustanovením práva Společenství a vztahu ke stávajícím mezinárodním úmluvám.
8. Na žádost Evropského parlamentu nyní nařízení obsahuje ustanovení o přezkumu, které zavazuje Komisi předložit Evropskému parlamentu, Radě a Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru zprávu o uplatňování tohoto nařízení. Zpráva se bude zabývat zejména mimosmluvními závazkovými vztahy, které vznikají v souvislosti s dopravními nehodami a s narušením soukromí a osobnostních práv, včetně pomluvy.

Další změny jsou víceméně formální povahy a byly provedeny s ohledem na lepší srozumitelnost znění.

Znění a body odůvodnění byly po revizi právníky-lingvisty přečíslovány. Tabulka v příloze znázorňuje srovnání číslování uvedeného ve společném postoji a v původním návrhu.

2. Změny Parlamentu

Rada přijala mnoho změn Evropského parlamentu. V některých případech ovšem jednání v Radě a revize znění, kterou provedli právníci-lingvisté, ukázaly na nezbytnost určitých technických upřesnění. Byly pozměněny a aktualizovány body odůvodnění, aby bylo zajištěno, že budou odpovídat ustanovením nařízení.

Změny provedené v člancích 1, 2, 4, 9, 10, 11, 12, 28 a 30 si vyžádaly zařazení dalších bodů odůvodnění.

Body odůvodnění 1 až 5 byly aktualizovány s přihlédnutím k nejnovějšímu vývoji na politické úrovni. Odkaz na akční plán z roku 1998 byl nahrazen pokyny obsaženými v Haagském programu, přijatém Evropskou radou v roce 2004.

a) Změny přijaté v plném rozsahu

Změny 12, 17, 21, 22, 35, 37, 39, 40, 45, 51, 52 a ústní změny mohou být přijaty ve znění předloženém Evropským parlamentem, protože přispívají buď k jasnosti a jednotnosti nástroje, nebo k upřesnění detailních otázek.

b) Změny přijaté ve své podstatě

Změny 2, 15, 18, 19, 20, 23, 24, 28, 31, 34, 38, 45, 54 mohou být ve své podstatě přijaty, ale s výhradou jejich přeformulování.

Na změnu 2 se vztahují stávající body odůvodnění 29 a 31.

Podstata změny 15 je převzata do bodu odůvodnění 24.

Změny navržené ve změně 18 jsou v podstatě vyjádřeny v článku 2 a čl. 1 odst. 1.

Změny 19 a 20 jsou zařazeny do znění čl. 1 odst. 2 písm. b) a d). Jejich formulace však byla zjednodušena, zejména vzhledem k zařazení článku 2.

Změna 23 byla přijata ve své podstatě. Rada je však toho názoru, že vzhledem ke změnám v bodu odůvodnění 9 a čl. 1 odst. 1 je tato změna nadbytečná.

Rada je toho názoru, že na změny navržené ve změně 24 se v podstatě vztahují změny provedené v člancích 16, 26 a 27 a rovněž v bodu odůvodnění 31.

Rada může přijmout zásady vyjádřené ve změnách 28 a 34, kterými by se změnila struktura a názvy kapitol. Rada je toho názoru, že toto je již zachyceno ve stávající struktuře nařízení, která se dělí na kapitoly I – oblast působnosti, kapitolu II – civilní delikty, kapitolu III – bezdůvodné obohacení, jednateleství bez příkazu a předsmělní odpovědnost, kapitolu IV – volba práva a Kapitolu V – společná pravidla a která by mohla sloužit stejnému účelu.

Změnou 31 se zavádí nové ustanovení o protestní akci v kolektivním vyjednávání. To je v souladu s jednáním v Radě. Podstata tohoto pravidla však byla dále rozpracována v článku 9 a v bodech odůvodnění 24 a 25.

Podstata změny 38 je převzata do bodu odůvodnění 14. Rada se však snažila toto znění zjednodušit a učinit je pružnějším.

Podstata změny 46 je převzata do bodu odůvodnění 18.

c) Změny přijaté zčásti

Změny 3, 14, 25, 26, 36, 44, 53 a 54 mohou být zčásti přijaty.

Změna 3 je přijatelná pouze zčásti, protože bod odůvodnění se týká článku 4 a změna 26 k článku 4 není přijata v plném rozsahu. První věta změny je v podstatě vyjádřena ve stávajícím znění bodů odůvodnění 13 a 14. Poslední část změny je vyjádřena ve stávajícím znění bodu odůvodnění 28.

Ve změně 14 se za prvé navrhuje, aby byl doplněn výraz „pokud je to vhodné“, a tím se ještě více zdůraznila svrchovaná posuzovací pravomoc soudu, a za druhé, aby byla tato možnost vyňata v případech narušení soukromí a nekalé soutěže. První část této změny může Rada přijmout, ale případy narušování soukromí jsou již z působnosti nařízení vyňaty a Rada nevidí žádný důvod, proč by se zaváděla výjimka pro případy nekalé soutěže.

Změna 25 je v zásadě přijatelná. Podle názoru Rady by se však podmínky k vyjádření volby rozhodného práva předem měly formulovat jasně a jednoznačně.

Změna 26 se týká obecného pravidla obsaženého v článku 4.

Pokud jde o čl. 4 odst. 1, může Rada navrhované změny přijmout.

Naproti tomu Rada nemůže přijmout změny týkající se odstavce 2. Odstavec 2 zavádí zvláštní pravidlo pro oblast dopravních nehod, podle kterého by se na mimosmluvní závazkové vztahy a na výši náhrady škody vztahovaly dva různé právní řády. Jak uvedla Komise ve svém pozměněném návrhu⁽¹⁾, toto řešení se odchyľuje od práva platného v členských státech a nelze je tudíž přijmout bez předchozí podrobné analýzy. Je tedy navrhováno, aby byla tato otázka detailněji prostudována ve zprávě, která má být předložena podle článku 30.

⁽¹⁾ Viz dokument 6622/06 JUSTCIV 32 CODEC 171.

Čl. 4 odst. 3 je nutno vykládat jako únikovou doložku vzhledem k čl. 4 odst. 1 a 2 pro situace, kdy ze všech okolností případu vyplývá, že civilní delikt je zjevně úžeji spojen s jinou zemí. Proto je Rada toho názoru, že vyjmenovávat konkrétní faktory není zapotřebí.

Změna 36 se týká nového článku 10. I když jsou navrhované změny v zásadě přijatelné, je Rada toho názoru, že právo země, v níž došlo k obohacení, je vhodnějším spojovacím faktorem v případě, že rozhodné právo nelze určit na základě čl. 10 odst. 1 nebo 2.

První část změny 44 je pro Radu přijatelná. V průběhu jednání však bylo dohodnuto vypustit odstavec 2, který by některým členským státům způsobil zásadní problémy, a proto Rada nemůže tuto část změny přijmout.

Změna 53 byla přijata zčásti. Rada je toho názoru, že by bylo vhodnější, aby mělo nařízení automaticky přednost před úmluvami uzavřenými výlučně mezi dvěma a více členskými státy v rozsahu, ve kterém se tyto úmluvy týkají předmětu právní úpravy tohoto nařízení. Změna navržená pro čl. 28 odst. 3 nebyla přijata, protože v Haagské úmluvě se stanoví zvláštní režim pro oblast dopravních nehod a mnoho členských států, které jsou smluvními stranami této úmluvy, vyjádřilo přání tento režim zachovat. V této souvislosti by se mělo přihlédnout k ustanovení o přezkumu v článku 30, které se zvláště zmiňuje o dopravních nehodách.

Rada vítá ustanovení o přezkumu, navrhované ve změně 54. Rada však soudí, že k zajištění účinného hodnocení v rámci stávajících pravomocí by bylo vhodnější použít obecnějšího ustanovení o přezkumu (viz článek 30).

d) *Odmítnuté změny*

Změny 1, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 13, 16, 27, 29, 32, 33, 41, 42, 43, 47, 49, 50, 56 a 57 byly odmítnuty.

Změna 1 odkazuje na nařízení Řím I. Dokud však nebude toto nařízení přijato, je vhodnější odkazovat na stávající Římskou úmluvu I z roku 1980 o právu rozhodném pro smluvní závazkové vztahy.

Změna 4 se týká změn, které se navrhuje v obecném pravidlu (změna 26). Vzhledem k tomu, že změna 26 byla zčásti odmítnuta, musely by být odmítnuty i odpovídající změny bodu odůvodnění.

Vzhledem ke změnám v působnosti nařízení je Rada toho názoru, že změna 5 není zapotřebí.

Změnami 6, 8, 11 a 13 by se upravily body odůvodnění tak, aby odrážely vypuštění několika zvláštních pravidel z nařízení, jak je navrženo změnami 27 (odpovědnost za škodu způsobenou vadou výrobku), 29 (nekalá soutěž a jednání omezující volnou hospodářskou soutěž) a 33 (škoda na životním prostředí). Rada nemůže vypuštění těchto zvláštních pravidel přijmout a proto by se odpovídající změny bodů odůvodnění musely také odmítnout. Rada však vyvinula úsilí, aby se oblast působnosti těchto zvláštních pravidel jasně definovala, a tím se usnadnilo jejich uplatňování v praxi.

Vzhledem k tomu, že mimosmluvní závazkové vztahy vzniklé z porušení soukromí a osobnostních práv, včetně pomluvy, byly vyňaty z působnosti nařízení, musely by být zamítnuty i změny 10 a 56.

Změna 16 není pro Radu přijatelná, neboť Rada odmítá změnu 42, na niž se tato změna váže.

Změnou 27 by se zrušilo zvláštní pravidlo o odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku. Rada je toho názoru, že uplatňování obecných pravidel v případech odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku by neumožňovalo předvídat rozhodné právo s dostatečnou určitostí. Vytvoření kaskádního systému spojujících prvků spolu s doložkou o předvídatelnosti představuje z hlediska těchto cílů vyvážené řešení.

Ve změně 29 se navrhuje vypustit zvláštní pravidlo o nekalé soutěži. Rada nemůže tuto změnu přijmout. Pravidlo uvedené v článku 6 není výjimkou z obecného pravidla stanoveného v čl. 4 odst. 1, ale spíše jeho upřesněním s cílem určit, kde vzniká škoda. V případě nekalé hospodářské soutěže by kolizní norma měla chránit soutěžitele, spotřebitele a veřejnost a zaručit řádné fungování tržního hospodářství. Tyto cíle obecně splňuje uplatnění místa, ve kterém dochází k narušení soutěžních vztahů nebo společných zájmů spotřebitelů nebo v případě omezení hospodářské soutěže uplatnění práva země, ve které dochází nebo pravděpodobně dojde k takovému omezení. Mimosmluvní závazkové vztahy, které vyplývají z omezení hospodářské soutěže podle čl. 6 odst. 3, by se měly vztahovat jak na porušení vnitrostátního soutěžního práva, tak na porušení soutěžního práva Společenství.

Změna 32 se týká změny 26, kterou Rada odmítá v rozsahu, který se vztahuje na oblast dopravních nehod. Tato změna je odmítnuta ze stejných důvodů, které jsou uvedeny výše.

Rada nemůže přijmout vypuštění zvláštního pravidla o škodě na životním prostředí, jak se navrhuje ve změně 33. Navrhované pravidlo odpovídá zásadě „znečišťovatel platí“, která je podporována Společenstvím, a která se již používá v několika členských státech.

Rada nemůže přijmout změnu 41, protože to by odporovalo změnám navrhovaným ve změně 40, kterou Rada přijímá.

Změny 42 a 43 řeší otázku uplatňování práva cizího státu soudem. Rada tyto změny odmítá, protože tato otázka by se měla řešit v jiném kontextu.

Vzhledem k tomu, že změna 22 byla přijata, je změna 47 z hlediska Rady nadbytečná.

Rada je toho názoru, že pro účely fyzických osob, které jednájí při výkonu své podnikatelské činnosti, je objasnění uvedené v čl. 23 odst. 2 dostatečné. Změna 49 je z toho důvodu odmítnuta.

Změna 50 má za cíl upřesnit pojem veřejného pořádku. Prozatím by bylo obtížné stanovit pro vymezení veřejného pořádku společná kritéria a referenční právní texty. Z těchto důvodů je změna 50 odmítnuta.

Změna 57 se týká článku 6 původního návrhu Komise. Tuto záležitost Rada mnohokrát projednávala a důkladně zvážila veškeré možnosti přednesené při jednání, zejména řešení navržené Evropským parlamentem. Jako konečný kompromis a ve snaze smířit protichůdné zájmy Rada nicméně navrhuje vypustit v této fázi zvláštní pravidlo o narušení soukromí a osobnostních práv. Z toho důvodu musí být změna 57 odmítnuta. Namísto toho se v čl. 1 odst. 2 písm. g) stanoví výjimka z působnosti nařízení.

Je na to však nutno nahlížet ve spojení s článkem 30. Ustanovení o přezkumu obsažené v článku 30 stanoví, že nejpozději do čtyř let od vstupu nařízení v platnost předloží Komise zprávu. Tato zpráva bude zvláště pojednávat o mimosmluvních závazkových vztazích, které vznikají z narušení soukromí a osobnostních práv, včetně pomluvy.

III. ZÁVĚR

Rada je toho názoru, že znění společného postoje k nařízení o právu rozhodném pro mimosmluvní závazkové vztahy vytváří vyvážený systém kolizních norem v oblasti mimosmluvních závazkových vztahů a dosahuje požadované jednotnosti pravidel rozhodného práva. Společný postoj je kromě toho v zásadních otázkách v souladu s původním návrhem Komise a stanoviskem Evropského parlamentu.

PŘÍLOHA

SROVNÁVACÍ TABULKA

Původní návrh Komise	Společný postoj Rady
1. bod odůvodnění	1. bod odůvodnění
nový	2. bod odůvodnění
2. bod odůvodnění	vypouští se
3. bod odůvodnění	3. bod odůvodnění
nový	4. bod odůvodnění
nový	5. bod odůvodnění
4. bod odůvodnění	6. bod odůvodnění
5. bod odůvodnění	7. bod odůvodnění
nový	8. bod odůvodnění
nový	9. bod odůvodnění
nový	10. bod odůvodnění
nový	11. bod odůvodnění
6. bod odůvodnění	12. bod odůvodnění
7. bod odůvodnění	13. bod odůvodnění
8. bod odůvodnění	14. bod odůvodnění
nový	15. bod odůvodnění
nový	16. bod odůvodnění
9. bod odůvodnění	17. bod odůvodnění
10. bod odůvodnění	18. bod odůvodnění
11. bod odůvodnění	19. bod odůvodnění
nový	20. bod odůvodnění
nový	21. bod odůvodnění
12. bod odůvodnění	vypouští se
13. bod odůvodnění	22. bod odůvodnění
14. bod odůvodnění	23. bod odůvodnění
nový	24. bod odůvodnění
nový	25. bod odůvodnění
15. bod odůvodnění	26. bod odůvodnění
nový	27. bod odůvodnění
16. bod odůvodnění	28. bod odůvodnění
17. bod odůvodnění	29. bod odůvodnění
18. bod odůvodnění	30. bod odůvodnění
19. bod odůvodnění	31. bod odůvodnění

Původní návrh Komise	Společný postoj Rady
20. bod odůvodnění	32. bod odůvodnění
nový	33. bod odůvodnění
21. bod odůvodnění	34. bod odůvodnění
22. bod odůvodnění	35. bod odůvodnění
23. bod odůvodnění	36. bod odůvodnění
Článek 1	Článek 1
nový	Článek 2
Článek 2	Článek 3
Článek 3	Článek 4
Článek 4	Článek 5
Článek 5	Článek 6
Článek 6	vypouští se
Článek 7	Článek 7
Článek 8	Článek 8
nový	Článek 9
Čl. 9 odst. 1	Článek 12
Čl. 9 odst. 2	Čl. 10 odst. 2, čl. 11 odst. 2, čl. 12 odst. 2 písm. b)
Čl. 9 odst. 3	Článek 10
Čl. 9 odst. 4	Článek 11
Čl. 9 odst. 5	Čl. 10 odst. 4, čl. 11 odst. 4, čl. 12 odst. 2 písm. c)
Čl. 9 odst. 6	Článek 13
Článek 10	Článek 14
Článek 11	Článek 15
Článek 12	Článek 16
Článek 13	Článek 17
Článek 14	Článek 18
Čl. 15 odst. 1	Článek 19
Čl. 15 odst. 2	Článek 20
Článek 16	Článek 21
Článek 17	Článek 22
Článek 18	vypouští se
Článek 19	Článek 23
Článek 20	Článek 24

Původní návrh Komise	Společný postoj Rady
Článek 21	Článek 25
Článek 22	Článek 26
Článek 23	Článek 27
Článek 24	vypouští se
Článek 25	Článek 28
Článek 26	Článek 29
nový	Článek 30
Článek 27 druhá část	Článek 31
Článek 27 první a třetí část	Článek 32