

Úřední věstník

Evropské unie

C 68



České vydání

Informace a oznámení

Ročník 64
26. února 2021

Obsah

III Přípravné akty

RADA

2021/C 68/01	Postoj Rady v prvním čtení (EU) č. 1/2021 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a rady o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě (přepřacované znění) Přijaté Radou dne 25. ledna 2021 ⁽¹⁾	1
2021/C 68/02	Odůvodnění Rady: Postoj Rady v prvním čtení (EU) č. 1/2021 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě (přepřacované znění)	47

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

III

(Přípravné akty)

RADA

POSTOJ RADY V PRVNÍM ČTENÍ (EU) č. 1/2021

k přijetí nařízení Evropského parlamentu a rady o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě (přepřacované znění)**Přijatý Radou dne 25. ledna 2021**

(Text s významem pro EHP)

(2021/C 68/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

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

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ⁽³⁾ má být provedena řada změn s cílem zlepšit ochranu cestujících a napomoci ke zvýšení počtu cestujících v železniční dopravě, a to s řádným přihlédnutím zejména k článkům 11, 12 a 14 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen "Smlouva o fungování EU"). S ohledem na tyto změny a v zájmu přehlednosti by tedy nařízení (ES) č. 1371/2007 mělo být přepřacováno.
- (2) V rámci společné dopravní politiky je důležité chránit práva cestujících v železniční dopravě a zlepšovat kvalitu a efektivitu přepravy osob na železnici s cílem podpořit zvýšení podílu železniční dopravy ve vztahu k jiným druhům dopravy.
- (3) Přestože bylo v ochraně spotřebitelů v Unii dosaženo značného pokroku, je stále zapotřebí ochranu práv cestujících v železniční dopravě dále zlepšovat.
- (4) Zejména proto, že cestující v železniční dopravě je slabší stranou přepravní smlouvy, měla by být chráněna práva cestujících v železniční dopravě.
- (5) Udělení stejných práv cestujícím v železniční dopravě, kteří se vydávají na mezinárodní cesty a na vnitrostátní cesty, má za cíl zvýšit úroveň ochrany spotřebitelů v Unii, zajistit rovné podmínky pro železniční podniky a zajistit jednotnou úroveň práv cestujících. Cestující by měli dostávat o svých právech co nejpřesnější informace. Vzhledem k tomu, že některé moderní formáty přepravních dokladů neumožňují fyzické vytištění informací na nich uvedených, mělo by být možné poskytnout informace požadované tímto nařízením jinými prostředky.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 197, 8.6.2018, s. 66.⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 15. listopadu 2018 (Úř. věst. C 363, 28.10.2020, s. 296) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 25. ledna 2021. Postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14).

- (6) Železniční spoje nabízené výhradně pro historické nebo turistické účely obvykle neslouží běžným dopravním potřebám. Tyto spoje jsou obvykle odděleny od ostatního železničního systému Unie a použitá technologie může dostupnost těchto spojů omezovat. Členské státy by měly mít možnost udělovat výjimky z uplatňování ustanovení tohoto nařízení na železniční spoje nabízené výlučně pro historické nebo turistické účely, kromě některých ustanovení, která by se měla použít na veškerou železniční přepravu osob v Unii.
- (7) Městské, příměstské a regionální osobní železniční spoje jsou odlišné povahy než dálkové osobní železniční spoje. Členské státy by proto měly mít možnost udělovat pro tyto spoje z určitých ustanovení tohoto nařízení o právech cestujících výjimky. Tyto výjimky by se však neměly vztahovat na základní pravidla, jako jsou zejména ustanovení týkající se nediskriminačních podmínek přepravních smluv, práv zakoupit si bez nepřiměřených obtíží přepravní doklad pro cestování vlakem, odpovědnosti železničních podniků vůči cestujícím a za jejich zavazadla, požadavku odpovídajícího pojištění železničních podniků a požadavku, aby byla přijata přiměřená opatření k zajištění osobní bezpečnosti cestujících ve stanicích a vlacích. Regionální dopravní spoje jsou celkově více integrovány do ostatních částí železničního systému Unie a dotčené jízdy jsou delší. Pro regionální osobní železniční spoje by proto měly být případné výjimky ještě více omezeny. Pokud jde o regionální osobní železniční spoje, měly by být postupně zcela zrušeny výjimky z ustanovení tohoto nařízení, která usnadňují využívání železničních spojů osobami se zdravotním postižením nebo osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, a výjimky z ustanovení tohoto nařízení podporujících používání jízdních kol by se u těchto spojů neměly uplatňovat. Kromě toho by měla být možnost vyjmout regionální spoje z určitých povinností, pokud jde o poskytování přímých přepravních dokladů a přesměrování, časově omezena.
- (8) Cílem tohoto nařízení je zlepšit železniční přepravu osob v Unii. Členské státy by proto měly mít možnost udělit výjimky pro dopravní spoje v regionech, v nichž je podstatná část spojů provozována mimo Unii.
- (9) Mimoto, s cílem umožnit hladký přechod od rámce stanoveného podle nařízení (ES) č. 1371/2007 k rámci podle tohoto nařízení by dřívější vnitrostátní výjimky měly být rušeny postupně, aby byla zajištěna nezbytná právní jistota a kontinuita. Členským státům, které udělily výjimky podle čl. 2 odst. 4 nařízení (ES) č. 1371/2007, by mělo být povoleno udělit vnitrostátním osobním železničním spojům výjimku pouze z těch ustanovení tohoto nařízení, která vyžadují významnou úpravu, a v každém případě po omezenou dobu. Členské státy by rovněž měly mít možnost udělit po přechodnou dobu výjimku z povinnosti předávat informace o provozu a cestování mezi provozovateli, avšak pouze tehdy, pokud není technicky proveditelné, aby provozovatel infrastruktury poskytl dané údaje v reálném čase železničnímu podniku, prodejci přepravních dokladů, poskytovateli souborných služeb cestovního ruchu nebo provozovateli stanice. Posouzení toho, co je technicky proveditelné, by mělo být učiněno nejméně každé dva roky.
- (10) Pokud členské státy udělí osobním železničním spojům výjimku z uplatňování určitých ustanovení tohoto nařízení, měly by o tom informovat Komisi. Při poskytování těchto informací by členské státy měly vysvětlit důvody pro udělení těchto výjimek a opatření přijatá nebo plánovaná za účelem splnění povinností podle tohoto nařízení po skončení platnosti dotčených výjimek.
- (11) Pokud je za jednu stanici odpovědných několik provozovatelů stanice, měly by mít členské státy možnost určit subjekt pověřený plněním povinností uvedených v tomto nařízení.
- (12) Přístup k cestovním informacím v reálném čase, včetně informací o tarifech, železniční dopravu více zpřístupní novým zákazníkům, kterým nabídne širší paletu cestovních a tarifních možností, z nichž si budou moci vybrat. Železniční podniky by měly pro usnadnění cestování po železnici poskytnout jiným železničním podnikům, prodejcům přepravních dokladů a poskytovatelům souborných služeb cestovního ruchu, kteří prodávají jejich služby, přístup k těmto cestovním informacím a dát jim možnost provést a zrušit rezervace. Provozovatelé infrastruktury by měli pro usnadnění cestování po železnici předávat v reálném čase údaje týkající se příjezdu a odjezdu vlaků železničnímu podniku a provozovatelům stanic, jakož i prodejcům přepravních dokladů a poskytovatelům souborných služeb cestovního ruchu.
- (13) Podrobnější požadavky ohledně poskytování cestovních informací jsou stanoveny v technické specifikaci pro interoperabilitu uvedené v nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ⁽⁴⁾.
- (14) Posílení práv cestujících v železniční dopravě by mělo vycházet ze stávajícího mezinárodního práva uvedeného v příloze A – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční dopravě osob (CIV) – k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě (COTIF) ze dne 9. května 1980, ve znění Pozměňovacího protokolu k Úmluvě o mezinárodní železniční dopravě ze dne 3. června 1999 (protokol 1999). Oblast působnosti tohoto nařízení by však bylo vhodné rozšířit a nechránit pouze cestující v mezinárodní, ale také ve vnitrostátní železniční dopravě. K Úmluvě COTIF přistoupila Unie dne 23. února 2013.

⁽⁴⁾ Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému (Úř. věst. L 123, 12.5.2011, s. 11).

- (15) Členské státy by měly zakázat diskriminaci na základě státní příslušnosti cestujícího nebo místa usazení železničního podniku, prodejce přepravních dokladů či poskytovatele souborných služeb cestovního ruchu v rámci Unie. Nicméně by neměly být zakázány sociální tarify a podpora širšího využívání veřejné dopravy, jsou-li taková opatření přiměřená a nezávislá na státní příslušnost dotčeného cestujícího. Železniční podniky, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu si mohou svobodně stanovit své obchodní postupy, včetně zvláštních nabídek a propagace určitých prodejních kanálů. Vzhledem k rozvoji on-line platform pro prodej přepravních dokladů cestujícím by členské státy měly věnovat zvláštní pozornost tomu, aby zajistily, že při přístupu k on-line rozhraním nebo nákupu přepravních dokladů nedojde k žádné diskriminaci. Rovněž by měla být bez ohledu na daný druh zakoupeného přepravního dokladu poskytována stejná úroveň ochrany cestujícího.
- (16) Rostoucí oblíbenost cyklistiky v celé Unii má důsledky pro celkovou mobilitu a cestovní ruch. Větším využíváním železnic a cyklistiky v rámci dělby přepravní práce dochází ke snižování dopadu dopravy na životní prostředí. Z tohoto důvodu by měly železniční podniky co nejvíce usnadňovat kombinaci cyklistiky a jízdy vlakem. Zejména při pořízování nových drážních vozidel nebo při významné modernizaci stávajících drážních vozidel by tato vozidla měla poskytnout odpovídající počet míst pro jízdní kola, ledaže jde o pořízení nebo modernizaci jídelních, lůžkových nebo lehátkových vozů. S cílem zabránit negativním dopadům na bezpečnost stávajících drážních vozidel by se měla tato povinnost vztahovat pouze na případy významné modernizace vyžadující nové povolení k uvedení vozidla na trh.
- (17) Odpovídající počet míst pro jízdní kola na sestavu vlaku by měl být stanoven s ohledem na velikost sestavy vlaku, druh spoje a poptávku po přepravě jízdních kol. Železniční podniky by měly mít možnost vypracovat po konzultaci s veřejností plány stanovující konkrétní počty míst pro jízdní kola pro jejich spoje. Pokud se však železniční podniky rozhodnou plány nevypracovat, měl by se použít zákonem stanovený počet. Zákonem stanovený počet by měl rovněž sloužit jako vodítko pro železniční podniky při sestavování jejich plánů. Počet nižší než zákonem stanovený počet by měl být považován za přiměřený pouze tehdy, je-li odůvodněn zvláštními okolnostmi, jako je provozování železničních spojů v zimním období, kdy poptávka po přepravě jízdních kol jednoznačně není nebo je nízká. V některých členských státech, pokud jde o určité druhy spojů, je poptávka po přepravě jízdních kol obzvláště vysoká. Členské státy by proto měly mít u určitých druhů spojů možnost stanovit minimální odpovídající počet míst pro jízdní kola. Tento počet míst pro jízdní kola by měl mít přednost před konkrétními počty míst pro jízdní kola podle plánů železničních podniků. To by nemělo bránit volnému pohybu drážních vozidel v rámci Unie. Cestující by měli být o místech pro jízdní kola, jež jsou k dispozici, informováni.
- (18) Práva a povinnosti týkající se přepravy jízdních kol ve vlacích by se měly vztahovat na jízdní kola, která lze před cestou vlakem i po ní ihned použít k jízdě. Na přepravu jízdních kol v obalech a taškách se ve vhodných případech vztahují ustanovení tohoto nařízení týkající se zavazadel.
- (19) Práva cestujících v železničních spojích zahrnují právo na obdržení informací o daném spoji před uskutečněním jízdy i v jejím průběhu. Železniční podniky, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu by měli poskytovat obecné informace o železničních spojích před zahájením cesty. Tyto informace by měly být poskytovány ve formátech přístupných osobám se zdravotním postižením nebo osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Železniční podniky a případně prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu by měli cestujícímu během jízdy poskytnout další informace požadované tímto nařízením. Pokud má tyto informace k dispozici provozovatel stanice, rovněž by je měl cestujícím poskytnout.
- (20) Velikost prodejců přepravních dokladů se značně liší, sahá od mikropodniků po velké podniky a někteří prodejci nabízejí své služby pouze off-line či pouze on-line. Povinnost poskytovat cestujícím cestovní informace by proto měla být přiměřená různým velikostem a tím i různým kapacitám prodejců přepravních dokladů.
- (21) Toto nařízení by nemělo železničním podnikům, poskytovatelům souborných služeb cestovního ruchu nebo prodejcům přepravních dokladů bránit v nabízení výhodnějších podmínek pro cestující, než jsou podmínky stanovené v tomto nařízení. Toto nařízení by však nemělo vést k tomu, aby byl železniční podnik vázán výhodnějšími smluvními podmínkami nabízenými poskytovatelem souborných služeb cestovního ruchu nebo prodejcem přepravních dokladů, pokud tak nestanoví ujednání mezi železničním podnikem a poskytovatelem souborných služeb cestovního ruchu nebo prodejcem přepravních dokladů.
- (22) Přímé přepravní doklady cestujícím umožňují plynulou jízdu, a proto by mělo být vynaloženo veškeré přiměřené úsilí na to, aby byly tyto přepravní doklady nabízeny pro mezinárodní i vnitrostátní dálkové, městské, příměstské a regionální osobní železniční spoje, včetně osobních železničních spojů vyjmutých podle tohoto nařízení. Pro výpočet celkové doby zpoždění, za které se poskytuje odškodnění, by mělo být možné vyloučit zpoždění, k nimž došlo během těch částí jízdy, které se vztahují k železničním spojům, jež jsou podle tohoto nařízení vyjmuty.

- (23) Pokud jde o spoje provozované stejným železničním podnikem, mělo by být zavedením povinnosti poskytnout přímé přepravní doklady usnadněno převádění cestujících v železniční dopravě z jednoho spoje do druhého, neboť nejsou mezi železničními podniky zapotřebí žádné obchodní dohody. Požadavek poskytovat přímé přepravní doklady by se měl rovněž vztahovat na spoje provozované železničními podniky, které patří témuž vlastníkovu nebo které jsou dceřinými společnostmi v plném vlastnictví jednoho z železničních podniků poskytujících železniční spoje zahrnuté do jízdy. Železniční podnik by měl mít možnost určit na přímém přepravním dokladu čas odjezdu každého železničního spoje, včetně regionálních spojů, pro který je přímý přepravní doklad platný.
- (24) Cestující by měli být jasně informováni o tom, zda přepravní doklady prodávané železničním podnikem v rámci jedné obchodní transakce představují přímý přepravní doklad. Pokud cestující nejsou řádně informováni, měl by železniční podnik nést odpovědnost, jako kdyby tyto přepravní doklady byly přímým přepravním dokladem.
- (25) Nabídka přímých přepravních dokladů by měla být podporována. Správné informace týkající se železničních spojů však mají zásadní význam i v případě, že cestující nakupují přepravní doklady od prodejce přepravních dokladů nebo od poskytovatele souborných služeb cestovního ruchu. Pokud prodejci přepravních dokladů nebo poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu prodávají samostatné přepravní doklady jako balíček, měli by cestujícímu jasně sdělit, že tyto přepravní doklady nenabízejí stejnou úroveň ochrany jako přímé přepravní doklady a že železniční podnik nebo železniční podniky provozující daný spoj tyto přepravní doklady nevydaly jako přímé přepravní doklady. V případě, že prodejci přepravních dokladů či poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu nesplní tento požadavek, by jejich odpovědnost měla jít nad rámec náhrady jízdného.
- (26) Při nabízení přímých přepravních dokladů je důležité, aby železniční podniky zohlednily realistické a proveditelné minimální doby přestupu v okamžiku původní rezervace, jakož i veškeré důležité faktory, jako je velikost a umístění příslušných stanic a nástupišť.
- (27) S ohledem na Úmluvu Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením a s cílem poskytnout osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace možnost cestovat po železnici, která je srovnatelná s možnostmi ostatních občanů, je nutné stanovit pravidla týkající se nediskriminace a pomoci během jejich jízdy. Osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace mají, stejně jako všichni ostatní občané, právo na volný pohyb a nediskriminaci. Zvláštní pozornost by měla být věnována mimo jiné informování osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace o podmínkách přepravy, přístupnosti drážních vozidel a vybavení ve vlaku. S cílem poskytnout cestujícím se smyslovými postiženími nejlepší informace o zpožděních by měly být podle potřeby použity vizuální a akustické systémy. Osoby se zdravotním postižením by měly mít možnost zakoupit přepravní doklady ve vlacích bez dodatečných poplatků v případě, že nejsou k dispozici přístupné prostředky pro zakoupení přepravního dokladu před nastoupením do vlaku. Měla by však existovat možnost omezit toto právo za okolností týkajících se bezpečnosti nebo povinné rezervace vlaku. Zaměstnanci by měli být odpovídajícím způsobem proškoleni, aby mohli reagovat na potřeby osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace, zejména při poskytování pomoci. Aby byly zajištěny rovnocenné cestovní podmínky, měla by být těmto osobám poskytována pomoc na nádražích a ve vlaku, nebo v případě, že není ve vlaku a na stanici k dispozici školená posádka, mělo by být vyvinuto veškeré přiměřené úsilí, aby byl k cestování po železnici umožněn přístup.
- (28) Železniční podniky a provozovatelé stanic by měli aktivně spolupracovat s organizacemi zastupujícími osoby se zdravotním postižením za účelem zlepšování kvality přístupu k dopravním službám.
- (29) S cílem usnadnit přístup k osobním železničním spojům pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace by členské státy měly mít možnost požadovat od železničních podniků a provozovatelů stanic, aby zřídili vnitrostátní jednotná kontaktní místa s cílem koordinovat informace a pomoc.
- (30) S cílem zajistit poskytnutí pomoci osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace je z praktických důvodů nutné potřebu pomoci železničnímu podniku, provozovateli stanice, prodejci přepravních dokladů nebo poskytovateli souborných služeb cestovního ruchu oznámit předem. Zatímco toto nařízení stanoví pro taková předběžná oznámení společnou maximální lhůtu, dobrovolná ujednání, jež stanoví kratší lhůty, jsou důležitá pro zlepšení mobility osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Aby bylo zaručeno co nejrozsáhlejší poskytování informací o takových zkrácených lhůtách, je důležité, aby Komise do své zprávy o provádění tohoto nařízení a jeho výsledcích zahrнула informace o vývoji ujednání týkajících se předběžných oznámení se zkrácenou lhůtou a souvisejícího šíření informací.
- (31) Železniční podniky a provozovatelé stanic by měli na základě souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882 ⁽⁵⁾ a s nařízením Komise (EU) č. 1300/2014 ⁽⁶⁾ zohlednit potřeby osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Odkazuje-li toto nařízení na ustanovení směrnice

⁽⁵⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882 ze dne 17. dubna 2019 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, s. 70).

⁽⁶⁾ Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 1).

(EU) 2019/882, měly by členské státy tato ustanovení použít ode dne 28. června 2025 a v souladu s přechodnými opatřeními stanovenými v článku 32 uvedené směrnice. Pokud jde o železniční přepravu osob, je oblast působnosti těchto ustanovení stanovena v čl. 2 odst. 2 písm. c) uvedené směrnice.

- (32) Některá zvířata jsou vycvičena, aby pomáhala osobám se zdravotním postižením dosáhnout nezávislé mobility. Pro tuto mobilitu je nezbytné, aby taková zvířata mohla být převážena ve vlacích. Toto nařízení stanoví společná práva a povinnosti týkající se asistenčních psů. Členské státy by však měly mít možnost provádět zkoušky za použití jiných asistenčních zvířat pro mobilitu a umožnit jim nástup do vlaků na jejich vnitrostátních železničních spojích. Je důležité, aby Komise sledovala vývoj v této záležitosti, a to s ohledem na další práci, pokud jde o asistenční zvířata pro mobilitu.
- (33) Je žádoucí, aby toto nařízení vytvořilo systém odškodnění pro cestující v případě zpoždění, včetně případů, kdy je zpoždění způsobeno odřeknutím spoje nebo zmeškáním přípoje. V případě zpoždění osobního železničního spoje by měly železniční podniky poskytnout cestujícím odškodnění, které vychází z procentuálního podílu ceny přepravního dokladu.
- (34) Železniční podniky by měly mít povinnost být pojištěny nebo mít odpovídající záruky ohledně své odpovědnosti vůči cestujícím v železniční přepravě v případě nehody.
- (35) Posílená práva na odškodnění a pomoc v případě zpoždění, zmeškání přípoje nebo odřeknutí spoje by měla mít za následek větší pobídky pro trh železniční přepravy osob ve prospěch cestujících.
- (36) V případě zpoždění by měli mít cestující možnost pokračovat v cestě nebo být přesměrováni za srovnatelných podmínek přepravy. V tomto případě je třeba zohlednit potřeby osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace.
- (37) Železniční podnik by však neměl být povinen zaplatit odškodnění, může-li prokázat, že zpoždění bylo způsobeno výjimečnými okolnostmi, jako jsou mimořádné povětrnostní podmínky nebo velké přírodní pohromy ohrožující bezpečný provoz spoje. Každá takováto událost by měla mít povahu mimořádné přírodní katastrofy, jež se odlišuje od běžných sezónních klimatických podmínek, jakými jsou například podzimní bouře nebo pravidelný výskyt záplav ve městech vlivem přílivu či tání sněhu. Kromě toho by železniční podnik neměl být povinen zaplatit odškodnění, může-li prokázat, že zpoždění bylo způsobeno vážnou krizí v oblasti veřejného zdraví, jako je pandemie. Je-li zpoždění způsobeno cestujícím nebo určitým jednáním třetích stran, neměl by mít železniční podnik povinnost odškodnit za zpoždění. Železniční podniky by měly prokázat, že takové události nemohly předvídat ani se jim vyhnout, ani zpoždění zabránit, i když byla přijata veškerá přiměřená opatření, včetně odpovídající preventivní údržby jejich drážních vozidel. Stávky zaměstnanců železničního podniku a jednání nebo opomenutí ze strany jiných provozovatelů železnic používajících tutéž infrastrukturu, provozovatele infrastruktury nebo provozovatele stanice by neměly mít vliv na odpovědnost za zpoždění. Okolnosti, za nichž železniční podniky nejsou povinny vyplácet odškodnění, by měly být objektivně odůvodněny. Mají-li železniční podniky k dispozici sdělení nebo dokument provozovatele železniční infrastruktury, veřejného orgánu nebo jiného subjektu nezávislého na železničních podnicích, v němž jsou uvedeny okolnosti, z nichž podnik vyvozuje, že je osvobozen od povinnosti uhradit odškodnění, měly by s těmito sděleními nebo dokumenty seznámit cestující a případně dotčené orgány.
- (38) Železniční podniky by měly být podporovány v tom, aby zjednodušily postup pro cestující při podání žádosti o odškodnění nebo náhradu jízdného. Členské státy by zejména měly mít možnost požadovat, aby železniční podniky přijímaly žádosti prostřednictvím určitých komunikačních prostředků, například na internetových stránkách nebo za použití mobilních aplikací, a to za předpokladu, že tyto požadavky nejsou diskriminační.
- (39) S cílem usnadnit cestujícím podávání žádostí o náhradu jízdného nebo odškodnění v souladu s tímto nařízením by měly být pro tyto žádosti stanoveny formuláře platné v celé Unii. Cestující by měli mít možnost podat žádost prostřednictvím tohoto formuláře.
- (40) Železniční podniky by měly ve spolupráci s provozovateli infrastruktury a provozovateli stanic připravit pohotovostní plány, aby minimalizovaly dopady vážných narušení dopravy tím, že uvízlým cestujícím poskytnou přiměřené informace a péči.
- (41) Je rovněž žádoucí, aby v období bezprostředně po nehodě byli oběti nehod a jejich rodinní příslušníci zbaveni krátkodobých finančních starostí.
- (42) Je v zájmu cestujících v železniční přepravě, aby byla po dohodě s veřejnými orgány přijata náležitá opatření pro zajištění jejich osobní bezpečnosti ve stanicích i ve vlacích.

- (43) Cestující v železniční přepravě by měli mít možnost podat stížnost kterémukoli zúčastněnému železničnímu podniku nebo provozovatelům některých stanic, případně prodejcům přepravních dokladů a poskytovatelům souborných služeb cestovního ruchu, týkající se jejich příslušných oblastí odpovědnosti ohledně práv a povinností podle tohoto nařízení. Cestující v železniční přepravě by měli mít právo obdržet odpověď v přiměřené lhůtě.
- (44) V zájmu efektivního vyřizování stížností by železniční podniky a provozovatelé stanic měli mít právo zřídit společné služby pro zákazníky a mechanismy pro vyřizování stížností. Informace o postupech vyřizování stížností by měly být veřejně dostupné a snadno přístupné všem cestujícím.
- (45) Tímto nařízením by neměla být dotčena práva cestujících na to, aby podali stížnost vnitrostátnímu subjektu nebo se v souladu s vnitrostátními postupy domáhali nápravy právní cestou.
- (46) Železniční podniky a provozovatelé stanic by měli definovat, řídit a sledovat normy kvality služeb u železniční přepravy osob. Železniční podniky by rovněž měly zveřejňovat informace o kvalitě poskytovaných služeb.
- (47) S cílem zachovat vysokou úroveň ochrany spotřebitelů v železniční dopravě by členské státy měly být povinny určit vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování, které budou podrobně sledovat uplatňování tohoto nařízení a prosazovat ho na vnitrostátní úrovni. Tyto subjekty by měly mít možnost přijmout různá opatření v oblasti prosazování. Cestující by měli mít možnost podávat k uvedeným subjektům stížnosti kvůli údajným porušením tohoto nařízení. Tyto subjekty by měly rovněž spolupracovat s vnitrostátními subjekty příslušnými pro prosazování v jiných členských státech, aby se zajistilo uspokojivé vyřizování těchto stížností.
- (48) Členské státy, které nemají žádný železniční systém a ani jej v nejbližší budoucnosti mít nebudou, by nesly nepřiměřenou a zbytečnou zátěž, pokud by se na ně vztahovaly povinnosti v oblasti prosazování, pokud jde o provozovatele stanic a provozovatele infrastruktury, stanovené tímto nařízením. Totéž platí pro povinnosti v oblasti prosazování, pokud jde o železniční podniky, dokud členský stát neudělil licenci žádnému železničnímu podniku. Uvedené členské státy by proto měly být od těchto povinností osvobozeny.
- (49) Zpracování osobních údajů by se mělo provádět v souladu s právními předpisy Unie o ochraně osobních údajů, zejména nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ⁽⁷⁾.
- (50) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a zajistit jejich uplatňování. Sankce, které mohou zahrnovat finanční odškodnění poškozené osoby, by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (51) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž rozvoje železnic Unie a posílení práv cestujících v železniční přepravě, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale spíše jich může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (52) Za účelem zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změnu přílohy I v souvislosti s jednotlivými právními předpisy CIV a úpravu minimální částky zálohy v případě cestujícího s ohledem na změny v celou-nijním harmonizovaném indexu spotřebitelských cen. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽⁸⁾. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (53) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁽⁸⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽⁹⁾ 1a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

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

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a cíle

S cílem zajistit účinnou ochranu cestujících a podpořit železniční dopravu stanoví toto nařízení pravidla pro železniční dopravu, týkající se:

- a) zákazu diskriminace cestujících, pokud jde o podmínky přepravy a poskytování přepravních dokladů;
- b) odpovědnosti železničních podniků a jejich pojistných závazků vůči cestujícím a za jejich zavazadla;
- c) práv cestujících v případě nehody, k níž došlo v souvislosti s využíváním železničních spojů a jejímž důsledkem je úmrtí nebo zranění cestujících či ztráta nebo poškození jejich zavazadel;
- d) práv cestujících v případě narušení cesty, například z důvodu odřeknutí či zpoždění spoje, včetně jejich práva na odškodnění;
- e) minimálních a přesných informací, včetně informací o vydávání přepravních dokladů, které mají být poskytnuty cestujícím v přístupném formátu a včas;
- f) zákazu diskriminace osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace, jakož i pomoci těmto osobám;
- g) definování a sledování norem kvality služeb a řízení rizik osobní bezpečnosti cestujících;
- h) vyřizování stížností;
- i) obecných pravidel pro prosazování.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na mezinárodní a vnitrostátní železniční jízdy a spoje v Unii provozované jedním nebo více licencovanými železničními podniky podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ⁽¹⁰⁾.
2. Členské státy mohou vyjmout z uplatňování tohoto nařízení spoje, které jsou provozovány výhradně pro historické nebo turistické účely. Toto vynětí neplatí v souvislosti s články 13 a 14.
3. Výjimky udělené v souladu s čl. 2 odst. 4 a 6 nařízení (ES) č. 1371/2007 do dne ... [datum vstupu tohoto nařízení v platnost] zůstávají platné až do dne, kdy skončí jejich platnost. Výjimky udělené v souladu s čl. 2 odst. 5 nařízení (ES) č. 1371/2007 do dne ... [datum vstupu tohoto nařízení v platnost] zůstávají platné až do dne ... [24 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].
4. Členské státy mohou před skončením platnosti výjimky pro vnitrostátní osobní železniční spoje, udělené podle čl. 2 odst. 4 nařízení (ES) č. 1371/2007, vyjmout tyto vnitrostátní osobní železniční spoje na dobu nejvýše dalších pěti let z uplatňování článků 15, 17 a 19, čl. 20 odst. 2 písm. a) a b) a čl. 30 odst. 2 tohoto nařízení.
5. Členské státy mohou do dne... [9 let od vstupu tohoto nařízení v platnost] stanovit, že článek 10 se nepoužije tam, kde není pro provozovatele infrastruktury technicky proveditelné poskytnout v reálném čase údaje ve smyslu čl. 10 odst. 1 jakémukoli železničnímu podniku, prodejci přepravních dokladů, poskytovateli souborných služeb cestovního ruchu nebo provozovateli stanice. Členské státy alespoň jednou za dva roky znovu posoudí, do jaké míry je technicky proveditelné tyto údaje poskytovat.

⁽¹⁰⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

6. S výhradou odstavce 8 mohou členské státy vyjmout z uplatňování tohoto nařízení tyto spoje:

- a) městské, příměstské a regionální osobní železniční spoje;
- b) mezinárodní osobní železniční spoje, jejichž podstatná část, včetně nejméně jedné zastávky podle jízdního řádu, je provozována mimo Unii.

7. Členské státy uvědomí Komisi o výjimkách udělených podle odstavců 2, 4, 5 a 6 a předloží zdůvodnění těchto výjimek.

8. Výjimky udělené v souladu s odst. 6 písm. a) se nevztahují na články 5, 11, 13, 14, 21, 22, 27 a 28.

Pokud se tyto výjimky týkají regionálních osobních železničních spojů, nevztahují se rovněž na články 6 a 12, čl. 18 odst. 3 a na kapitulu V.

Bez ohledu na druhý pododstavec tohoto odstavce se mohou výjimky z uplatňování čl. 12 odst. 1 a čl. 18 odst. 3 pro regionální osobní železniční spoje použít do ... [sedm let ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „železničním podnikem“ železniční podnik vymezený v čl. 3 bodu 1 směrnice 2012/34/EU;
- 2) „provozovatelem infrastruktury“ provozovatel infrastruktury vymezený v čl. 3 bodu 2 směrnice 2012/34/EU;
- 3) „provozovatelem stanice“ organizační subjekt v členském státě, který odpovídá za provozování jedné nebo více železničních stanic a který může být provozovatelem infrastruktury;
- 4) „poskytovatelem souborných služeb cestovního ruchu“ pořadatel nebo prodejce vymezený v čl. 3 bodů 8 a 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302 ⁽¹⁾, odlišný od železničního podniku;
- 5) „prodejcem přepravních dokladů“ maloobchodní prodejce prodávající přepravní doklady, včetně přímých přepravních dokladů, na železniční spoje na základě smlouvy nebo jiného ujednání mezi maloobchodním prodejcem a jedním či více železničními podniky;
- 6) „přepravní smlouvou“ smlouva o železniční přepravě, za úhradu nebo bezplatně, mezi železničním podnikem a cestujícím za účelem jeho přepravy jedním nebo více dopravními spoji;
- 7) „přepravním dokladem“ platný doklad o uzavření přepravní smlouvy bez ohledu na jeho formu;
- 8) „rezervací“ povolení v listinné nebo elektronické podobě opravňující k přepravě s výhradou dříve potvrzeného individuálního ujednání o přepravě;
- 9) „přímým přepravním dokladem“ přímý přepravní doklad vymezený v čl. 3 bodu 35 směrnice 2012/34/EU;
- 10) „spojem“ osobní železniční spoj, který je provozován mezi železničními stanicemi podle jízdního řádu, včetně dopravních spojů nabízených za účelem přesměrování;
- 11) „cestou“ nebo „jízdou“ přeprava cestujícího mezi železniční stanicí v místě odjezdu a železniční stanicí v místě příjezdu;
- 12) „vnitrostátním osobním železničním spojením“ osobní železniční spoj, který nepřekračuje ani jednu hranici členského státu;
- 13) „městským a příměstským osobním železničním spojením“ osobní železniční spoj, jak je vymezen v čl. 3 bodu 6 směrnice 2012/34/EU;
- 14) „regionálním osobním železničním spojením“ osobní železniční spoj, jak je vymezen v čl. 3 bodu 7 směrnice 2012/34/EU;

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

- 15) „dálkovým osobním železničním spojem“ osobní železniční spoj, který není městským, příměstským ani regionálním osobním železničním spojem;
- 16) „mezinárodním osobním železničním spojem“ osobní železniční spoj, který překračuje alespoň jednu hranici členského státu a jehož hlavním účelem je přepravit cestující mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech nebo v členském státě a ve třetí zemi;
- 17) „zpožděním“ časový rozdíl mezi dobou plánovaného příjezdu cestujícího podle zveřejněného jízdního řádu a dobou jeho skutečného nebo očekávaného příjezdu do stanice, která je cílovým místem;
- 18) „příjezdem“ okamžik, kdy se na nástupišti v cílové stanici otevřou dveře vlaku a je možné vystupovat;
- 19) „pasem“ nebo „časovou jízdenkou“ přepravní doklad na neomezený počet jízd, který umožňuje oprávněnému držiteli cestovat po určité trase nebo v určité síti během stanoveného období;
- 20) „zmeškáním přípoje“ situace, kdy cestující v průběhu jízdy vlakem, na niž byl prodán přímý přepravní doklad, zmešká jeden nebo více spojů v důsledku zpoždění nebo odřeknutí jednoho nebo více předchozích spojů, nebo v důsledku odjezdu spoje před dobou odjezdu uvedenou v jízdním řádu;
- 21) „osobou se zdravotním postižením“ nebo „osobou s omezenou schopností pohybu a orientace“ osoba, která má trvalé nebo dočasné fyzické, mentální, duševní nebo smyslové postižení, které jí v interakci s různými překážkami může bránit v plném a účinném využívání dopravních prostředků na rovnoprávném základě s ostatními cestujícími, nebo - jejíž pohyblivost je při použití dopravního prostředku snížena v důsledku věku;
- 22) „stanicí“ místo na železnici, kde může začít, zastavit nebo skončit osobní železniční spoj.

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

Nediskriminační smluvní podmínky a tarify

Aniž jsou dotčeny sociální tarify, nabízejí železniční podniky, prodejci přepravních dokladů či poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu přepravní podmínky a tarify široké veřejnosti bez přímé či nepřímé diskriminace na základě státní příslušnosti cestujícího nebo místa usazení železničního podniku v Unii, prodejce přepravních dokladů či poskytovatele souborných služeb cestovního ruchu.

První pododstavec tohoto článku se vztahuje rovněž na železniční podniky a prodejce přepravních dokladů při přijímání rezervací od cestujících v souladu s článkem 11.

Článek 6

Jízdní kola

1. Cestujícím je s výhradou omezení uvedených v odstavci 3, a případně za podmínky naúčtování přiměřeného poplatku, povolen vstup do vlaku s jízdními koly.

Ve vlacích, v nichž je vyžadována rezervace, je možné provést rezervaci na přepravu jízdního kola.

Pokud cestující provedl rezervaci na přepravu jízdního kola a pokud je přeprava daného jízdního kola bez řádného zdůvodnění zamítnuta, má cestující nárok na přesměrování nebo náhradu jízdného v souladu s článkem 18, odškodnění v souladu s článkem 19 a pomoc v souladu s čl. 20 odst. 2.

2. Pokud jsou ve vlaku k dispozici místa vyhrazená pro jízdní kola, umístí cestující svá jízdní kola na těchto místech. Pokud tato místa k dispozici nejsou, cestující si svá jízdní kola hlídají a vynaloží veškeré potřebné úsilí na zajištění toho, aby jejich kola nezpůsobovala újmu ostatním cestujícím, neomezovala vybavení pro mobilitu, zavazadla nebo železniční provoz nebo aby v této souvislosti nevznikla škoda.

3. Železniční podniky mohou omezit právo na přepravu jízdních kol z bezpečnostních či provozních důvodů, a to zejména z důvodu omezení kapacity v době dopravní špičky, nebo pokud to drážní vozidlo neumožňuje. Železniční podniky mohou přepravu jízdních kol omezit rovněž na základě jejich hmotnosti a rozměrů. Podmínky pro přepravu jízdních kol, včetně aktuálních informací o dostupnosti kapacity, zveřejní na svých internetových stránkách za použití telematických aplikací uvedených v nařízení (EU) č. 454/2011.

4. Při zahájení zadávacího řízení na nová drážní vozidla nebo při provádění významné modernizace stávajících drážních vozidel vedoucích k potřebě nového povolení k uvedení vozidla na trh podle čl. 21 odst. 12 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ⁽¹²⁾ železniční podniky zajistí, aby sestavy vlaků, v nichž jsou tato kolejová vozidla používána, byly vybaveny dostatečným počtem míst pro jízdní kola. Tento pododstavec se nevztahuje na jídelní, lůžkové nebo lehátkové vozy.

Železniční podniky stanoví odpovídající počet míst pro jízdní kola s přihlédnutím k velikosti sestavy vlaku, druhu poje a poptávce po přepravě jízdních kol. Odpovídající počet míst pro jízdní kola musí být stanoven v plánech uvedených v odstavci 5. Pokud takové plány neexistují nebo takový počet nestanovují, musí mít každá sestava vlaku alespoň čtyři místa pro jízdní kola.

Členské státy mohou stanovit počet vyšší než čtyři jako minimální odpovídající počet pro určité druhy spojů, přičemž tento počet se použije místo počtu určeného podle druhého pododstavce.

5. Železniční podniky mohou vypracovat a průběžně aktualizovat plány, jak zvýšit a zlepšit přepravu jízdních kol, které obsahují další řešení podporující kombinované používání železnic a jízdních kol.

Príslušné orgány vymezené v čl. 2 písm. b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ⁽¹³⁾ mohou takové plány vypracovat pro spoje poskytované v rámci smluv na veřejné služby. Členské státy mohou požadovat, aby tyto plány byly těmito příslušnými orgány nebo železničními podniky působícími na jejich území vypracovány.

6. Plány uvedené v odstavci 5 se vypracují po konzultaci s veřejností a příslušnými zastupujícími organizacemi. Tyto plány se podle okolností zveřejní na internetových stránkách železničního podniku nebo příslušného orgánu.

Článek 7

Zákaz vyloučení nebo omezení odpovědnosti

1. Závazky vůči cestujícím podle tohoto nařízení nelze omezit ani vyloučit, zejména odchylnými nebo omezujícími ustanoveními v přepravní smlouvě. Veškeré smluvní podmínky, jejichž účelem je přímo nebo nepřímo neumožnit uplatnění práv vyplývajících z tohoto nařízení, odchýlit se od nich nebo tato práva omezit, jsou pro cestující nezávazné.

2. Železniční podniky, poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu nebo prodejci přepravních dokladů mohou nabízet smluvní podmínky, které jsou pro cestujícího příznivější než podmínky stanovené v tomto nařízení.

Článek 8

Povinnost poskytnout informace týkající se zrušení dopravních spojů

Železniční podniky nebo případně příslušné orgány odpovědné za smlouvu na veřejné služby v železniční dopravě zveřejní vhodnými prostředky, včetně formátů přístupných v souladu s ustanoveními směrnice (EU) 2019/882 a nařízení (EU) č. 454/2011 a č. 1300/2014, rozhodnutí o trvalém, či dočasném zrušení dopravních spojů ještě před tím, než tato rozhodnutí provedou.

⁽¹²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁽¹³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).

Článek 9

Cestovní informace

1. Železniční podniky, poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu a prodejci přepravních dokladů nabízející přepravní smlouvy jménem jednoho nebo více železničních podniků poskytují cestujícím na požádání alespoň informace uvedené v části I přílohy II o mezinárodních jízdách, k nimž je daným železničním podnikem nabízena přepravní smlouva.
2. Železniční podniky a případně prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu poskytnou cestujícím během jízdy alespoň informace stanovené v části II přílohy II. Pokud má tyto informace k dispozici provozovatel stanice, rovněž je cestujícím poskytně.
3. Informace uvedené v odstavcích 1 a 2 se poskytují v nejvhodnějším formátu, pokud možno na základě cestovních informací v reálném čase, a to i za využití vhodných komunikačních technologií. Zvláštní pozornost je věnována tomu, aby se zajistilo, že uvedené informace budou přístupné v souladu s ustanoveními směrnice (EU) 2019/882 a nařízení (EU) č. 454/2011 a č. 1300/2014.

Článek 10

Přístup k dopravním a cestovním informacím

1. Provozovatelé infrastruktury předávají v reálném čase údaje týkající se příjezdu a odjezdu vlaků železničním podnikům, prodejcům přepravních dokladů, poskytovatelům souborných služeb cestovního ruchu a provozovatelům stanic.
2. Železniční podniky poskytnou jiným železničním podnikům, prodejcům přepravních dokladů a poskytovatelům souborných služeb cestovního ruchu, kteří prodávají jejich služby, přístup k minimálním cestovním informacím stanoveným v příloze II částech I a II a k provozu rezervačních systémů uvedených v příloze II části III.
3. Informace se předávají a přístup k nim se poskytuje nediskriminačním způsobem a bez zbytečného odkladu. Jedna žádost musí být pro trvalý přístup k informacím postačující. Provozovatel infrastruktury a železniční podnik, kteří jsou povinni zpřístupnit informace v souladu s odstavci 1 a 2, mohou požádat o uzavření smlouvy nebo jiného ujednání, na jehož základě jsou informace předávány nebo je poskytnut přístup.

Podmínky jakékoli smlouvy nebo jakéhokoli ujednání o použití informací nesmí zbytečně omezovat možnosti jejich opětovného použití ani nesmějí být použity k omezení hospodářské soutěže.

Železniční podniky mohou od jiných železničních podniků, poskytovatelů souborných služeb cestovního ruchu a prodejců přepravních dokladů požadovat spravedlivé, odůvodněné a přiměřené finanční odškodnění za náklady vzniklé při poskytování přístupu a provozovatelé infrastruktury mohou požadovat odškodnění v souladu s příslušnými pravidly.

4. Informace jsou předávány a přístup se poskytuje vhodnými technickými prostředky, jako jsou aplikační programovací rozhraní.
5. Jsou-li informace, na něž se vztahují odstavce 1 nebo 2, poskytovány v souladu s jinými právními akty Unie, zejména s nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 ⁽¹⁴⁾, považují se odpovídající povinnosti podle tohoto článku za splněné.

Článek 11

Dostupnost přepravních dokladů a rezervací

1. Železniční podniky, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu nabízejí přepravní doklady, a pokud jsou k dispozici, i přímé přepravní doklady a rezervace.
2. Aniž jsou dotčeny odstavce 3 a 4, prodávají železniční podniky, a to buď přímo, nebo prostřednictvím prodejců přepravních dokladů či poskytovatelů souborných služeb cestovního ruchu, přepravní doklady cestujícím alespoň jednou z těchto forem prodeje:
 - a) ve výdejnách přepravních dokladů, v jiných prodejních místech nebo prostřednictvím prodejních automatů;
 - b) pomocí telefonu, internetu nebo jakékoli jiné široce dostupné informační technologie;
 - c) ve vlacích.

Příslušné orgány vymezené v čl. 2 písm. b) nařízení (ES) č. 1370/2007 mohou po železničních podnicích požadovat, aby v rámci smluv na veřejné služby poskytovaly přepravní doklady cestujícím více než jednou formou prodeje.

⁽¹⁴⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 ze dne 31. května 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii (Úř. věst. L 272, 21.10.2017, s. 1).

3. Pokud na železniční stanici v místě odjezdu není výdejna přepravních dokladů nebo automat pro prodej přepravních dokladů, musí být cestující na železniční stanici informováni o:

- a) možnosti zakoupení přepravních dokladů telefonicky, prostřednictvím internetu nebo ve vlaku a o postupech, jimiž se mají řídit;
- b) nejbližší železniční stanici nebo místu, kde jsou k dispozici výdejny přepravních dokladů nebo automaty pro prodej přepravních dokladů.

4. Pokud v železniční stanici v místě odjezdu není výdejna přepravních dokladů nebo žádné dostupné automaty pro prodej přepravních dokladů ani není žádný jiný dostupný způsob, jak si přepravní doklad zakoupit předem, musí být osobám se zdravotním postižením umožněno zakoupit přepravní doklady ve vlaku bez dodatečných nákladů. Železniční podniky mohou toto právo omezit nebo odeprít z oprávněných důvodů souvisejících s bezpečností nebo povinnou rezervací místa ve vlaku.

Není-li ve vlaku k dispozici posádka, informuje železniční podnik osoby se zdravotním postižením o tom, zda je třeba zakoupit přepravní doklad a jakým způsobem.

Členské státy mohou umožnit železničním podnikům požadovat, aby osoby se zdravotním postižením byly uznány za takové osoby v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy a postupy země, kde mají své bydliště.

Členské státy mohou právo uvedené v prvním pododstavci rozšířit na všechny cestující. Pokud členské státy této možnosti využijí, informují o tom Komisi. Evropská agentura pro železnice uveřejní tyto informace na svých internetových stránkách týkajících se uplatňování nařízení (EU) č. 454/2011 a č. 1300/2014.

Článek 12

Přímé přepravní doklady

1. Jsou-li dálkové nebo regionální osobní železniční spoje provozovány jediným železničním podnikem, nabídne tento podnik pro tyto spoje přímý přepravní doklad. V případě jiných osobních železničních spojů vynaloží železniční podniky veškeré přiměřené úsilí, aby nabídl přímé přepravní doklady, a za tímto účelem vzájemně spolupracují.

Pro účely prvního pododstavce zahrnuje pojem „jediný železniční podnik“ rovněž všechny železniční podniky, které jsou buď zcela vlastněny stejným vlastníkem, nebo které jsou dceřinými podniky v plném vlastnictví jednoho ze zúčastněných železničních podniků.

2. V případě cest zahrnujících jeden nebo více přípojí je cestující před zakoupením přepravního dokladu nebo dokladů informován o tom, zda uvedený přepravní doklad nebo doklady představují přímý přepravní doklad.

3. V případě jízdy zahrnujících jeden nebo více přípojí představuje přepravní doklad nebo doklady zakoupené u železničního podniku v rámci jediné obchodní transakce přímý přepravní doklad a daný železniční podnik je v souladu s články 18, 19 a 20 odpovědný, pokud cestující zmešká jeden nebo více přípojí.

4. Pokud je přepravní doklad zakoupen nebo jsou přepravní doklady zakoupeny v rámci jediné obchodní transakce a prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu tyto přepravní doklady zkombovali z vlastní iniciativy, odpovídá prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu, který přepravní doklad nebo přepravní doklady prodal, za náhradu celkové částky zaplacené během této transakce za přepravní doklad nebo přepravní doklady a dále za odškodnění ve výši 75 % uvedené částky, zmešká-li cestující jeden nebo více přípojí.

Právem na náhradu zaplacené částky nebo na odškodnění, které je uvedeno v prvním pododstavci, nejsou dotčeny příslušné vnitrostátní právní předpisy, jež cestujícím přiznávají další náhradu škody.

5. Odpovědnosti stanovené v odstavcích 3 a 4 neplatí v případě, že na přepravních dokladech, na jiném dokladu nebo elektronicky je způsobem, který cestujícímu umožňuje informace reprodukovat pro budoucí potřebu, uvedeno, že se u předmětných přepravních dokladů jedná o samostatné přepravní smlouvy, a že byl cestující o této skutečnosti před zakoupením přepravního dokladu nebo dokladů informován.

6. Důkazní břemeno, že příslušné informace podle tohoto článku byly cestujícímu poskytnuty, nese železniční podnik, poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu či prodejce přepravních dokladů, který daný přepravní doklad či doklady prodal.

7. Za vyřizování žádostí a případných stížností cestujících podle odstavce 4 nesou odpovědnost prodejci přepravních dokladů nebo poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu. Náhrady a odškodnění uvedené v odstavci 4 se uhradí do 30 dnů od obdržení žádosti.

KAPITOLA III

ODPOVĚDNOST ŽELEZNIČNÍCH PODNIKŮ VŮČI CESTUJÍCÍM A ZA JEJICH ZAVAZADLA

Článek 13

Odpovědnost vůči cestujícím a za zavazadla

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

Článek 14

Pojištění a krytí odpovědnosti

Železniční podnik musí být odpovídajícím způsobem pojištěn nebo musí mít odpovídající záruky za tržních podmínek k pokrytí vlastní odpovědnosti v souladu s článkem 22 směrnice 2012/34/EU.

Článek 15

Zálohy

1. Při usmrcení cestujícího nebo jeho zranění provede železniční podnik, jak je uvedeno v čl. 26 odst. 5 přílohy I, neprodleně a v každém případě nejpozději do 15 dnů od zjištění totožnosti fyzické osoby, která má nárok na odškodnění, platbu zálohy ve výši potřebné k pokrytí okamžitých ekonomických potřeb a přiměřené utrpěné újme.
2. Aniž je dotčen odstavec 1, činí výše zálohy v případě usmrcení alespoň 21 000 EUR na cestujícího.
3. Záloha 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 zálohu, nebyla osobou oprávněnou k obdržení odškodnění.

Článek 16

Popření odpovědnosti

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

KAPITOLA IV

ZPOŽDĚNÍ SPOJE, ZMEŠKANÉ PŘÍPOJE A ODŘEKNUTÉ SPOJE

Článek 17

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 18

Náhrada jízdného a přesměrování

1. V případě, kdy je důvodné očekávat, buď při odjezdu, nebo v případě zmeškání přípoje nebo odřeknutí spoje, že při příjezdu do cílové stanice podle přepravní smlouvy, bude zpoždění trvat 60 minut nebo déle, železniční podnik provozující zpožděný nebo odřeknutý spoj neprodleně nabídne cestujícímu některou z níže uvedených možností a přijme nezbytná opatření:
 - a) náhradu plné ceny přepravního dokladu za podmínek, za nichž byl zakoupen, za neuskutečněnou část nebo části jeho cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, nemá-li cesta již žádný význam vzhledem k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případnou zpáteční přepravou do první výchozí stanice při nejbližší příležitosti.
 - b) pokračování nebo přesměrování do cílové stanice při nejbližší příležitosti za srovnatelných podmínek přepravy;

c) pokračování nebo přesměrování do cílové stanice později podle přání cestujícího za srovnatelných podmínek přepravy.

2. Pokud pro účely odst. 1 písm. b) a c) provádí srovnatelné přesměrování stejný železniční podnik nebo je provedením přesměrování pověřen jiný podnik, nesmí tím vzniknout cestujícímu dodatečné náklady. Tento požadavek platí i v případě, že přesměrování zahrnuje dopravu vyšší třídou a alternativními druhy dopravy. Železniční podniky vynaloží náležité úsilí, aby nebylo zapotřebí využít dodatečné přípoje a aby bylo zpoždění v rámci celkového času přepravy co možná nejkratší. Cestující nesmí být přepravováni v dopravních zařízeních nižší třídy, ledaže jsou tato zařízení jediným dostupným prostředkem v rámci přesměrování.

3. Aniž je dotčen odstavec 2, železniční podnik může dovolit, aby cestující uzavřel na vlastní žádost smlouvy s jinými poskytovateli dopravních služeb, které mu umožní dosáhnout cílové stanice za srovnatelných podmínek; v takovém případě mu železniční podnik nahradí vzniklé náklady.

Pokud dostupné možnosti přesměrování nejsou cestujícímu sděleny do 100 minut od plánovaného času odjezdu zpožděného nebo odřeknutého spoje nebo zmeškaného přípoje, je cestující oprávněn uzavřít takovou smlouvu s jinými poskytovateli veřejné železniční, autokarové nebo autobusové dopravy. Železniční podnik uhradí nezbytné, odpovídající a přiměřené náklady, které cestujícímu vznikly.

Tímto odstavcem nejsou dotčeny vnitrostátní právní a správní předpisy, které cestujícím poskytují příznivější podmínky pro přesměrování.

4. Poskytovatelé dopravních služeb, kteří zajišťují přesměrování, poskytnou osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace srovnatelnou úroveň pomoci a přístupnosti v rámci nabídky alternativního spoje. Poskytovatelé dopravních služeb, kteří zajišťují přesměrování, mohou osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace poskytnout alternativní služby, které odpovídají jejich potřebám a které se liší od služeb nabízených jiným cestujícím.

5. Náhrady uvedené v odst. 1 písm. a) a v odstavci 3 budou uhrazeny do 30 dnů od obdržení žádosti. Členské státy mohou od železničních podniků vyžadovat, aby takové žádosti přijímaly prostřednictvím určitých komunikačních prostředků, pokud příslušná žádost nemá diskriminační účinky. Náhradu lze uhradit prostřednictvím poukázek nebo jiných služeb, pokud jsou smluvní podmínky využití těchto poukázek a služeb dostatečně flexibilní, zejména ohledně období platnosti a cílové stanice, a pokud s cestující souhlasí přijmout tyto poukázky nebo služby. Náhrada za cenu přepravního dokladu se nesnižuje o finanční náklady transakce, jako jsou poplatky, náklady na telefonní hovory a poštovné.

6. Komise přijme prováděcí akt, který stanoví jednotný formulář pro žádosti o náhradu podle tohoto nařízení do ... [24 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost]. Tento jednotný formulář je vypracován ve formátu přístupném osobám se zdravotním postižením nebo osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 38 odst. 2.

7. Cestující mají právo podávat své žádosti prostřednictvím jednotného formuláře podle odstavce 6. Železniční podniky nesmějí zamítnout žádost o náhradu pouze z toho důvodu, že cestující tento formulář nepoužil. Není-li žádost dostatečně přesná, železniční podnik vyzve cestujícího, aby žádost objasnil, a cestujícímu je při tom nápomocen.

Článek 19

Odškodnění

1. Aniž ztratí právo na přepravu, má cestující nárok požadovat od železničního podniku odškodnění v případě, je-li postižen zpožděním mezi výchozí a cílovou stanicí uvedenými v přepravním dokladu nebo přímém přepravním dokladu, za které nebyla poskytnuta náhrada nákladů podle článku 18. Minimální odškodnění v případě zpoždění činí:

a) 25 % ceny přepravního dokladu v případě zpoždění o 60 až 119 minut;

b) 50 % ceny přepravního dokladu v případě zpoždění o 120 a více minut.

2. Odstavec 1 se rovněž vztahuje na cestující, kteří jsou držiteli pasu nebo časové jízdenky. Pokud tito cestující čelí opakovaným zpožděním nebo odřeknutím spojů v průběhu platnosti tohoto pasu nebo této časové jízdenky, mají nárok na přiměřené odškodnění v souladu s úpravou odškodnění platnou v železničním podniku. Tato úprava stanoví kritéria pro určení zpoždění a výpočet odškodnění. Dochází-li v průběhu platnosti pasu nebo časové jízdenky ke zpoždění kratšímu než 60 minut opakovaně, mohou se daná zpoždění počítat kumulativně a cestující mohou být odškodněni v souladu s úpravou odškodnění platnou v železničním podniku.

3. Aniž je dotčen odstavec 2, odškodnění za zpoždění spoje se vypočítá vzhledem k celkové ceně, kterou cestující skutečně zaplatil za zpožděný spoj. Pokud je přepravní smlouva uzavřena na zpáteční cestu, vypočítá se odškodnění za zpoždění při cestě tam nebo cestě zpátky vzhledem k ceně, která je pro daný úsek cesty uvedena na přepravním dokladu. Pokud cena jednotlivých úseků cesty uvedena není, odškodnění se vypočítá z poloviční ceny zaplacené za přepravní doklad. Stejně tak se cena za zpožděný dopravní spoj podle jakékoli jiné formy přepravní smlouvy umožňující cestujícímu uskutečnit dvě nebo více následných jízd vypočítá podle poměru k celkové ceně.

4. Výpočet doby zpoždění nebere v úvahu žádné zpoždění, u kterého železniční podnik může prokázat, že nastalo mimo Unii.

5. Komise přijme prováděcí akt, který stanoví jednotný formulář pro žádosti o odškodnění podle tohoto nařízení nejpozději do ... [24 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost]. Tento jednotný formulář je vypracován ve formátu přístupném osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 38 odst. 2.

6. Členské státy mohou od železničních podniků vyžadovat, aby žádosti o odškodnění přijímaly prostřednictvím určitých komunikačních prostředků, pokud příslušná žádost nemá diskriminační účinky. Cestující mají právo podat žádost prostřednictvím jednotného formuláře podle odstavce 5. Železniční podniky nesmějí zamítnout žádost o odškodnění pouze z toho důvodu, že cestující tento formulář nepoužil. Není-li žádost dostatečně přesná, železniční podnik vyzve cestujícího, aby žádost objasnil, a cestujícímu je při tom nápomocen.

7. Odškodnění za cenu přepravního dokladu se vyplácí do jednoho měsíce od podání žádosti o odškodnění. Odškodnění lze uhradit prostřednictvím poukázek nebo jiných služeb, pokud jsou smluvní podmínky flexibilní, zejména ohledně období platnosti a cílové stanice. Na žádost cestujícího se odškodnění poskytne v penězích.

8. Odškodnění za cenu přepravního dokladu se nesnižuje o finanční náklady transakce, jako jsou poplatky, náklady na telefonní hovory a poštovné. Železniční podniky mohou zavést minimální výši částky, do níž nebude odškodnění vypláceno. Tato minimální částka nesmí být vyšší než 4 EUR na přepravní doklad.

9. Cestující nemá nárok na odškodnění, je-li o zpoždění informován před zakoupením přepravního dokladu nebo zůstane-li zpoždění vzhledem k pokračování jiným dopravním spojem nebo přesměrování menší než 60 minut.

10. Železniční podnik není povinen platit odškodnění, pokud může prokázat, že zpoždění, zmeškání přípoje nebo odřeknutí bylo způsobeno přímo nebo neoddělitelně spojeno s:

- a) mimořádnými okolnostmi, které nemají původ v železničním provozu, jako jsou mimořádné povětrnostní podmínky, závažné přírodní katastrofy nebo závažné krize v oblasti veřejného zdraví, jimž železniční podnik nemohl zabránit a nemohl odvrátit jejich následky přesto, že vynaložil péči odpovídající konkrétní situaci;
- b) zaviněním cestujícího; nebo
- c) chováním třetí osoby, kterému železniční podnik nemohl zabránit přesto, že vynaložil péči odpovídající situaci, a jehož následky nemohl odvrátit, jako jsou osoby na trati, krádež kabelů, mimořádné události ve vlaku, činnosti v oblasti vymáhání práva, sabotáže nebo terorismus.

Na stávky zaměstnanců železničního podniku, jednání či opomenutí ze strany jiných železničních podniků využívajících tutéž železniční infrastrukturu a jednání nebo opomenutí ze strany provozovatelů infrastruktury a stanic se výjimka uvedená v písmenu c) prvního pododstavce nevztahuje.

Článek 20

Pomoc

1. V případě zpoždění při příjezdu či odjezdu nebo v případě odřeknutí spoje jsou cestující průběžně informováni železničním podnikem nebo provozovatelem stanice o situaci a předpokládaném čase odjezdu a příjezdu spoje nebo náhradního spoje, jakmile je taková informace k dispozici. Pokud takové informace mají k dispozici prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu, poskytnou je cestujícímu i oni.

2. V případě zpoždění uvedeného v odstavci 1 trvajícího 60 minut nebo déle nebo v případě odřeknutí spoje nabídne železniční podnik provozující zpožděný nebo odřeknutý spoj cestujícímu zdarma:

- a) jídlo a občerstvení v množství odpovídajícím době čekání, pokud je ve vlaku nebo ve stanici k dispozici nebo může být za přiměřených okolností dodáno s přihlédnutím ke kritériím, jako je vzdálenost od dodavatele, čas potřebný pro dodání, jakož i náklady;

- b) hotelové nebo jiné ubytování a přepravu mezi železniční stanicí a místem ubytování v případě, že je nutný pobyt na jednu noc nebo na více nocí, nebo v případě nutnosti dalšího pobytu, pokud je to uskutečnitelné. V případech, kdy je tento pobyt nezbytný vzhledem k okolnostem uvedeným v čl. 19 odst. 10, může železniční podnik omezit délku ubytování na nejvýše tři noci. Je-li to možné, zohlední se požadavky na přístup osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace a potřeby asistenčních psů,
- 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 je cesta železničním spojem přerušena a není možné v ní dále nebo v přiměřené době pokračovat, poskytnou železniční podniky cestujícím co nejdříve náhradní spoje a přijmou nezbytná opatření.
4. Železniční podniky informují dotčené cestující, jak požádat o potvrzení, že došlo ke zpoždění železničního spoje, ke zmeškání přípoje, nebo případně že došlo k odřeknutí železničního spoje. Toto potvrzení se použije rovněž v souvislosti s ustanoveními článku 19.
5. Při uplatňování odstavců 1 až 4 věnuje provozující železniční podnik zvláštní pozornost potřebám osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace, jakož i osob, které je doprovázejí, a asistenčních psů.
6. Pokud jsou vypracovávány pohotovostní plány podle čl. 13a odst. 3 směrnice 2012/34/EU, koordinují železniční podniky svou činnost s provozovatelem stanice a provozovatelem infrastruktury, aby byli připraveni na možnost vážného narušení dopravy a dlouhých zpoždění, kvůli kterým by ve stanicích uvízl značný počet cestujících. Tyto pohotovostní plány zahrnují požadavky na přístupnost výstražných a informačních systémů.

KAPITOLA V

OSOBY SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM A OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Článek 21

Právo na přepravu

1. Železniční podniky a provozovatelé stanic zavedou nebo udržují, s aktivním zapojením organizací, které zastupují osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, a případně zástupců těchto osob, nediskriminační pravidla pro přístup platná pro přepravu osob se zdravotním postižením, včetně jejich osobních asistentů, kteří byli v souladu s vnitrostátními postupy jako taková uznáni, a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Tato pravidla zohlední dohody uvedené v bodě 4.4.3 přílohy nařízení (EU) č. 1300/2014, zejména pokud jde o subjekt odpovědný za poskytování pomoci osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.
2. Rezervace a přepravní doklady se poskytují osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace bez jakýchkoli dodatečných nákladů. Železniční podnik, prodejce přepravních dokladů a poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu mohou odmítnout přijmout rezervaci osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace nebo jí vystavit přepravní doklad nebo požadovat, aby byla doprovázena jinou osobou, pouze tehdy, je-li to bezpodmínečně nutné za účelem dodržení pravidel pro přístup uvedených v odstavci 1.

Článek 22

Informace pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

1. Provozovatel stanice, železniční podnik, prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu poskytují osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s pravidly pro přístup uvedenými v čl. 21 odst. 1 tohoto nařízení na požádání informace o přístupu do stanice a přidružených zařízení, železničních spojích a o přístupnosti drážních vozidel, a to i v přístupných formátech v souladu s ustanoveními nařízení (EU) č. 454/2011 a č. 1300/2014 a směrnice (EU) 2019/882, a informují osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace o vybavení ve vlaku.
2. Pokud železniční podnik, prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu uplatní odchylnou úpravu stanovenou v čl. 21 odst. 2, vyrozumí na požádání písemně dotčenou osobu se zdravotním postižením nebo osobu s omezenou schopností pohybu a orientace o svých důvodech pro toto jednání do pěti pracovních dnů od odmítnutí rezervace nebo odmítnutí vydání přepravního dokladu nebo stanovení podmínky doprovodu. Železniční podnik, prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatel souborných služeb cestovního ruchu vynaloží náležité úsilí, aby pro dotčenou osobu navrhl přijatelnou alternativní přepravu, jež by zohledňovala její potřeby, pokud jde o přístupnost.

3. Železniční podniky a provozovatelé stanic zajistí, aby v neobsazených stanicích byly v souladu s pravidly pro přístup podle čl. 21 odst. 1 uvedeny snadno dostupné informace, a to i v přístupných formátech v souladu s ustanoveními nařízení (EU) č. 454/2011 a č. 1300/2014 a směrnice (EU) 2019/882, o nejbližších obsazených stanicích a přímo dostupné pomoci pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Článek 23

Pomoc v železničních stanicích a ve vlaku

1. Osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace je poskytována pomoc takto:

- a) osobní asistent, který byl v souladu s vnitrostátními postupy jako takový uznán, může cestovat se zvláštním tarifem a případně bezplatně, a je-li to možné, sedět vedle osoby se zdravotním postižením;
- b) pokud železniční podnik vyžaduje, aby určitý cestující byl v souladu s čl. 21 odst. 2 ve vlaku doprovázen, je doprovázející osoba oprávněna cestovat bezplatně, a je-li to proveditelné, sedět vedle osoby se zdravotním postižením nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;
- c) je jim umožněn doprovod asistenčního psa v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy;
- d) pro vlaky bez obsluhy poskytují provozovatelé stanic nebo železniční podniky bezplatnou pomoc v souladu s pravidly pro přístup uvedenými v čl. 21 odst. 1 při nastupování do vlaku a vystupování z vlaku, pokud jsou ve stanici ve službě vyškolení zaměstnanci;
- e) při odjezdu z obsazené železniční stanice, při průjezdu touto stanicí nebo po příjezdu do ní poskytuje provozovatel stanice nebo železniční podnik bezplatnou pomoc takovým způsobem, aby daná osoba byla schopna nastoupit do vlaku, přestoupit na železniční přípoj, na který má přepravní doklad, nebo z vlaku vystoupit, pokud jsou ve stanici ve službě vyškolení zaměstnanci; pokud byla potřeba pomoci předem oznámena podle čl. 24 písm. a), zajistí provozovatel stanice nebo železniční podnik poskytnutí požadované pomoci;
- f) v neobsazených stanicích poskytují železniční podniky bezplatnou pomoc ve vlaku a při nastupování do vlaku a vystupování z něj, jestliže je vlak doprovázen vyškolenou posádkou;
- g) není-li ve vlaku vyškolená doprovodná posádka a ve stanici vyškolení zaměstnanci, vynaloží provozovatelé stanic nebo železniční podniky veškeré náležité úsilí, aby zdravotně postižené osoby a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace měly přístup k cestování vlakem;
- h) železniční podnik vynaloží veškeré potřebné úsilí, aby zajistil zdravotně postiženým osobám nebo osobám s omezenou schopností pohybu a orientace přístup ke stejným službám ve vlaku, jako mají jiní cestující, pokud tyto osoby nemohou mít k uvedeným službám přístup nezávisle a bezpečně.

2. V pravidlech uvedených v čl. 21 odst. 1 se stanoví úprava uplatňování práv uvedených v odstavci 1 tohoto článku.

Článek 24

Podmínky poskytování pomoci

Železniční podniky, provozovatelé stanic, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu navzájem spolupracují za účelem poskytnutí bezplatné pomoci osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, jak je uvedeno v článcích 21 a 23, a zavedou jednotný mechanismus oznamování, v souladu s těmito pravidly:

- a) pomoc se poskytuje za podmínky, že železničnímu podniku, provozovateli stanice, prodejci přepravních dokladů nebo poskytovateli souborných služeb cestovního ruchu, u kterého byl zakoupen přepravní doklad, nebo případně jednotnému kontaktnímu místu podle písmene f) je oznámeno alespoň 24 hodin předem, že uvedený cestující bude tuto pomoc potřebovat. Postačuje jediné oznámení na jízdu. Tato oznámení musí být předána všem železničním podnikům a provozovatelům stanic podílejícím se na dané jízdě.

Tato oznámení musí být přijata bez dodatečných nákladů, a to bez ohledu na použité komunikační prostředky.

Pokud přepravní doklad nebo časová jízdenka umožňují vykonat více jízd, je tato podmínka splněna jediným oznámením, v němž se uvedou patřičné informace o časech následujících jízd, učiněným v každém případě alespoň 24 hodin před tím, než je tato pomoc zapotřebí. Cestující nebo jeho zástupce vynaloží veškeré potřebné úsilí, aby alespoň 12 hodin předem informoval o případném zrušení těchto následných jízd.

Členské státy mohou, ovšem nikoliv po 30. červnu 2026, povolit, aby byla 24-hodinová lhůta pro oznámení uvedená v prvním, druhém a třetím pododstavci prodloužena až na 36 hodin. V takovém případě členské státy oznámí Komisi dané povolení a poskytnou informace o přijatých nebo plánovaných opatřeních ke zkrácení lhůty;

- b) železniční podniky, provozovatelé stanic, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu přijmou všechna nezbytná opatření pro příjem oznámení. Pokud nemohou prodejci přepravních dokladů tato oznámení zpracovat, uvedou alternativní místa prodeje nebo alternativní prostředky, jak oznámení učinit;
- c) není-li učiněno žádné oznámení podle písmene a), vynaloží železniční podnik a provozovatel stanice veškeré potřebné úsilí, aby poskytli pomoc takovým způsobem, aby osoba se zdravotním postižením nebo osoba s omezenou schopností pohybu a orientace mohla cestovat;
- d) aniž je dotčeno písmeno f) tohoto článku, provozovatel stanice nebo jiná oprávněná osoba určí místa, na nichž mohou osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace ohlásit svůj příjezd do dané železniční stanice a požadovat pomoc. Odpovědnost za určování těchto míst a za poskytování informací o těchto místech se stanoví v pravidlech pro přístup uvedených v čl. 21 odst. 1;
- e) pomoc se poskytuje za podmínky, že se osoba se zdravotním postižením nebo osoba s omezenou schopností pohybu a orientace dostaví na určené místo v čase stanoveném železničním podnikem nebo provozovatelem stanice poskytujícím pomoc. Stanovený čas nesmí činit více než 60 minut před časem odjezdu podle jízdního řádu nebo před časem, kdy se mají všichni cestující dostavit k odbavení. Pokud není stanoven čas, do kterého se má osoba se zdravotním postižením nebo osoba s omezenou schopností pohybu a orientace dostavit na určené místo, dostaví se na určené místo nejpozději 30 minut před časem odjezdu podle jízdního řádu nebo před časem, kdy se mají všichni cestující dostavit k odbavení;
- f) členské státy mohou vyžadovat, aby provozovatelé stanic a železniční podniky na jejich území spolupracovali s cílem zřídit a provozovat jednotná kontaktní místa pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Podmínky fungování jednotných kontaktních míst se stanoví v pravidlech pro přístup uvedených v čl. 21 odst. 1. Uvedená jednotná kontaktní místa mají povinnost:
 - i) přijímat žádosti o pomoc ve stanicích;
 - ii) předávat individuální žádosti o pomoc provozovatelům stanic a železničním podnikům; a
 - iii) poskytovat informace o přístupnosti.

Článek 25

Odškodnění ohledně vybavení pro mobilitu, pomocných zařízení a asistenčních psů

1. Pokud železniční podniky a provozovatelé stanic způsobí ztrátu nebo poškození vybavení pro mobilitu, včetně invalidních vozíků, a pomocných zařízení, nebo ztrátu či zranění asistenčních psů využívaných osobami se zdravotním postižením a osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, odpovídají tyto podniky a provozovatelé stanic za uvedenou ztrátu, poškození nebo zranění a poskytnou v této souvislosti bez zbytečného odkladu odškodnění. Toto odškodnění pokrývá:
 - a) náklady na nahrazení nebo opravu ztraceného nebo poškozeného vybavení pro mobilitu nebo pomocných zařízení;
 - b) náklady na nahrazení daného asistenčního psa nebo na ošetření jeho zranění; a
 - c) přiměřené náklady na dočasné nahrazení vybavení pro mobilitu, pomocných zařízení nebo asistenčních psů, pokud toto nahrazení nezajistí železniční podnik nebo provozovatel stanice v souladu s odstavcem 2.
2. Pokud se použije odstavec 1, vynaloží železniční podniky a provozovatelé stanic urychleně veškeré náležité úsilí, aby okamžitě poskytli potřebnou dočasnou náhradu vybavení pro mobilitu nebo pomocných zařízení. Osobám se zdravotním postižením nebo osobám s omezenou schopností pohybu a orientace je dovoleno ponechat si uvedené dočasné náhradní vybavení či zařízení do doby, než jim je vyplaceno odškodnění uvedené v odstavci 1.

Článek 26

Školení zaměstnanců

1. Železniční podniky a provozovatelé stanic zajistí, aby všichni pracovníci, včetně nově přijatých, kteří v rámci svých pravidelných povinností poskytují přímou pomoc osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, prošli školením zaměřeným na problematiku zdravotního postižení, tak aby dokázali vyhovět potřebám osob se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

Poskytují rovněž všem pracovníkům ve stanicích nebo posádkám ve vlacích, kteří nebo které přicházejí do přímého styku s cestující veřejností, školení a pravidelné opakovací školicí kurzy s cílem zvýšit povědomí o potřebách osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

2. Železniční podniky a provozovatelé stanic mohou souhlasit s tím, aby se školení uvedených v odstavci 1 účastnili zaměstnanci se zdravotním postižením, a zvaží účast cestujících se zdravotním postižením a cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace nebo organizací zastupujících tyto osoby.

KAPITOLA VI

BEZPEČNOST, STÍŽNOSTI A KVALITA DOPRAVNÍCH SLUŽEB

Článek 27

Osobní bezpečnost cestujících

Po dohodě s orgány veřejné správy přijmou železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a provozovatelé 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 28

Stížnosti

1. Železniční podniky a provozovatelé stanic zavedou u stanic, které průměrně v průběhu jednoho roku odbaví více než 10 000 cestujících denně, pro svou oblast odpovědnosti mechanismus pro vyřizování stížností, které se týkají práv a povinností podle tohoto nařízení. Obeznamí cestující se svými kontaktními údaji a pracovním jazykem nebo jazyky. Tento mechanismus se nepoužije pro účely kapitoly III.

2. Prostřednictvím mechanismů uvedených v odstavci 1 mohou cestující podat kterémukoli ze železničních podniků nebo provozovatelů stanic stížnost týkající se oblasti jejich odpovědnosti. Stížnosti musí být podány do tří měsíců od události, které se stížnost týká. Adresát stížnosti do jednoho měsíce od jejího obdržení buď odpoví s vysvětlením, nebo v odůvodněných případech uvědomí cestujícího o tom, že odpověď obdrží ve lhůtě kratší než tři měsíce ode dne přijetí stížnosti. Železniční podniky a provozovatelé stanic uchovávají po dobu trvání celého postupu pro vyřizování stížností, včetně postupů pro vyřizování stížností uvedených v článcích 33 a 34, údaje nezbytné pro posouzení stížnosti a tyto údaje zpřístupňují na požádání vnitrostátním subjektům příslušným pro prosazování.

3. Podrobné informace o postupu vyřizování stížností musí být veřejně přístupné, a to i osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Tyto informace musí být dostupné na požádání alespoň v úředním jazyce nebo úředních jazycích členského státu, v němž železniční podnik vykonává činnost.

4. Železniční podnik zveřejňuje ve zprávě uvedené v čl. 29 odst. 2 počet a kategorie obdržených a vyřízených stížností, délku vyřizování a případná přijatá opatření k nápravě.

Článek 29

Normy kvality služeb

1. Železniční podniky stanoví normy kvality služeb 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 kvalitu svých služeb v porovnání s příslušnými normami kvality služeb. Železniční podniky zveřejní na svých internetových stránkách do 30. června 2023 a poté každé dva roky zprávu o kvalitě poskytovaných služeb. Uvedené zprávy rovněž zpřístupní na internetových stránkách Agentury Evropské unie pro železnice.

3. Provozovatelé stanic stanoví normy kvality služeb na základě příslušných položek uvedených v příloze III. Sledují kvalitu svých služeb podle těchto norem a na požádání poskytují přístup k informacím o kvalitě svých služeb vnitrostátním orgánům veřejné správy.

KAPITOLA VII

INFORMACE A PROSAZOVÁNÍ

Článek 30

Informace pro cestující o jejich právech

1. Železniční podniky, provozovatelé stanic, prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu při prodeji přepravních dokladů na jízdy vlakem informují cestující o jejich právech a povinnostech podle tohoto nařízení. Za účelem splnění této informační povinnosti mohou používat shrnutí ustanovení tohoto nařízení připravené Komisí v úředních jazycích Unie, které jim bude k dispozici. Tyto informace poskytnou v tištěné či elektronické podobě nebo jakýmkoli jinými prostředky, včetně přístupných formátů v souladu s ustanoveními směrnice (EU) 2019/882 a nařízení (EU) č. 1300/2014. Upřesní, kde lze tyto informace získat v případě odřeknutí spoje, zmeškání přípoje nebo velkého zpoždění.

2. Železniční podniky a provozovatelé stanic vhodným způsobem, a to i v přístupných formátech v souladu s ustanoveními směrnice (EU) 2019/882 a nařízení (EU) č. 1300/2014, informují cestující ve stanicích, ve vlaku a na svých internetových stránkách o jejich právech a povinnostech podle tohoto nařízení a o kontaktních údajích subjektu nebo subjektů určených členskými státy podle článku 31.

Článek 31

Určení vnitrostátních subjektů příslušných pro 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.

2. Všechny tyto subjekty musí být nezávislé z hlediska své organizace, financování, právní struktury a procesu rozhodování na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělováním subjektu nebo železničním podniku.

3. Členské státy informují Komisi o subjektu nebo subjektech, které byly určeny podle tohoto článku, a o jejich příslušných pravomocích. Komise a určené subjekty zveřejní tyto informace na svých internetových stránkách.

4. Požadavky na prosazování, pokud jde o provozovatele stanic a provozovatele infrastruktury stanovené v této kapitole, se nevztahují na Kypr nebo Maltu po dobu, po kterou není na jejich území zřízen žádný železniční systém, a pokud jde o železniční podniky, dokud nebyl žádný železniční podnik licencován orgánem vydávajícím licence určeným Kypru nebo Maltou v souladu s čl. 2 odst. 1.

Článek 32

Prosazování

1. Vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování důkladně sledují soulad s tímto nařízením, a rovněž s nařízeními (EU) č. 454/2011 a č. 1300/2014 v rozsahu, v němž se na uvedená nařízení v tomto nařízení odkazuje, a přijímají nezbytná opatření, aby zaručily, že jsou práva cestujících dodržována.

2. Pro účely odstavce 1 poskytují železniční podniky, provozovatelé stanic, provozovatelé infrastruktury, jakož i prodejci přepravních dokladů a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu vnitrostátním subjektům příslušným pro prosazování na jejich žádost a bez zbytečného odkladu, nejpozději však do jednoho měsíce od obdržení žádosti, příslušné dokumenty a informace. Ve složitých případech může vnitrostátní subjekt příslušný pro prosazování tuto lhůtu prodloužit na nejvýše tři měsíce od obdržení žádosti. Při výkonu svých funkcí musí vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování zohlednit informace, které jim předloží subjekt určený podle článku 33 k vyřizování stížností, jedná-li se o jiný subjekt. Na základě jednotlivých stížností předaných tímto subjektem mohou též rozhodnout o opatřeních v oblasti prosazování.

3. Vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování zveřejňují každé dva roky zprávy se statistickými údaji o své činnosti, včetně uložených sankcí, a to do 30. června následujícího kalendářního roku. Uvedené zprávy se zpřístupní na internetových stránkách Agentury Evropské unie pro železnice.

4. Železniční podniky předají své kontaktní údaje vnitrostátním subjektům příslušným pro prosazování v členských státech, v nichž působí.

Článek 33

Vyřizování stížností vnitrostátními subjekty příslušnými pro prosazování a jinými subjekty

1. Aniž jsou dotčena práva spotřebitelů domáhat se nápravy alternativními prostředky podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/11/EU ⁽¹⁵⁾, může cestující poté, co bez úspěchu stížnost podal u železničního podniku nebo provozovatele stanice v souladu s článkem 28, podat do tří měsíců od obdržení informace o zamítnutí původní stížnosti stížnost k vnitrostátnímu subjektu příslušnému pro prosazování nebo k jakémukoli jinému subjektu určenému podle odstavce 2 tohoto článku. Pokud není do tří měsíců od podání původní stížnosti obdržena žádná odpověď, má cestující právo podat stížnost vnitrostátnímu subjektu příslušnému pro prosazování nebo k jakémukoli jinému subjektu určenému podle odstavce 2. V případě potřeby uvedený subjekt informuje stěžovatele o jeho právu podávat stížnosti k subjektům pro alternativní řešení sporů za účelem domáhání se individuální nápravy.

2. Cestující mohou podávat stížnosti týkající se údajného porušení tohoto nařízení buď k vnitrostátnímu subjektu příslušnému pro prosazování nebo k jinému subjektu určenému za tímto účelem některým členským státem.

3. Vnitrostátní subjekt příslušný pro prosazování nebo jiný subjekt určený podle odstavce 2 potvrdí stěžovateli obdržení stížnosti do dvou týdnů od jejího přijetí. Postup vyřizování stížností trvá nejvýše tři měsíce od data vytvoření spisu týkajícího se stížnosti. U složitých případů může tento subjekt prodloužit tuto dobu na šest měsíců. V takovémto případě informuje cestujícího o tom, z jakého důvodu je lhůta prodloužena a kdy se očekává ukončení daného postupu. Dále než šest měsíců mohou trvat pouze případy, které zahrnují soudní řízení. Je-li tento subjekt též subjektem pro alternativní řešení sporů ve smyslu směrnice 2013/11/EU, upřednostní se lhůty stanovené v uvedené směrnici.

K postupu vyřizování stížností musí mít přístup osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

4. Stížnosti cestujících ohledně události týkající se železničního podniku jsou vyřizovány vnitrostátním subjektem příslušným pro prosazování nebo jiným subjektem určeným podle odstavce 2 v členském státě, který tomuto podniku udělil licenci.

5. Týká-li se stížnost údajného porušování tohoto nařízení provozovatelem stanice či provozovatelem infrastruktury, je stížnost vyřizována vnitrostátním subjektem příslušným pro prosazování nebo jiným subjektem určeným podle odstavce 2 v členském státě, na jehož území k této události došlo.

6. V rámci spolupráce podle článku 34 se mohou vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování od odstavce 4 nebo 5, či obou, tohoto článku odchýlit, je-li to v zájmu cestujícího z opodstatněných důvodů, zejména kvůli jazyku či místu pobytu.

Článek 34

Výměna informací a přeshraniční spolupráce mezi vnitrostátními subjekty příslušnými pro prosazování

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

2. Vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování si vyměňují informace o své práci, zásadách pro rozhodování a praxi za účelem koordinace. Komise je při plnění tohoto úkolu podporuje.

3. Ve složitých případech, jako jsou případy zahrnující vícenásobné stížnosti nebo zapojení několika dopravců, přeshraniční cestování nebo nehody, k nimž došlo na území jiného členského státu, než je stát, který udělil podniku licenci, a zejména tehdy, pokud není jasné, který vnitrostátní subjekt je v dané souvislosti příslušný, nebo pokud by to usnadnilo nebo urychlilo řešení stížnosti, musí vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování spolupracovat s cílem identifikovat hlavní subjekt, který bude sloužit jako jednotné kontaktní místo pro cestující. Všechny zúčastněné vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování spolupracují, aby usnadnily řešení stížností, mimo jiné sdílením informací, pomocí s překladem dokumentů a poskytováním informací o okolnostech událostí. Cestující jsou informováni o tom, který subjekt jedná jako hlavní subjekt.

⁽¹⁵⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/11/EU ze dne 21. května 2013 o alternativním řešení spotřebitelských sporů a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 a směrnice 2009/22/ES (Úř. věst. L 165, 18.6.2013, s. 63).

KAPITOLA VIII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 35

Sankce

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí Komisi tyto sankce a opatření a oznámí jí bezodkladně veškeré změny, které se jich týkají.
2. V rámci spolupráce uvedené v článku 34 a na žádost vnitrostátního subjektu příslušného prosazování, který vyřizuje stížnost, vyšetří subjekt příslušný pro prosazování, který je příslušný pro účely čl. 33 odst. 4 nebo 5, porušení tohoto nařízení, které daný subjekt zjistil, a je-li to nezbytné, uloží sankce.

Článek 36

Akty v přenesené pravomoci

Komise má pravomoc přijímat v souladu s článkem 37 akty v přenesené pravomoci, kterými se mění toto nařízení za účelem:

- a) úpravy finanční částky uvedené v čl. 15 odst. 2 s ohledem na změny v celounijním harmonizovaném indexu spotřebitelských cen s výjimkou energie a nezpracovaných potravin, jak jej zveřejňuje Komise (Eurostat);
- b) změny přílohy I za účelem zohlednění změn Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní přepravě osob a zavazadel (CIV), jak jsou uvedeny v přípojkou A Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

Článek 37

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 36 je svěřena Komisi na dobu pěti let ode dne ... [datum vstupu tohoto nařízení v platnost]. Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 36 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 36 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 38

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Uvedený výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 39

Zpráva

Do ...[pět let po přijetí tohoto nařízení] předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění tohoto nařízení a o jeho výsledcích.

Zpráva vychází z informací, které mají být poskytovány podle tohoto nařízení. V případě potřeby se zpráva doplní o vhodné návrhy.

Článek 40

Zrušení

Nařízení (ES) č. 1371/2007 se zrušuje s účinkem ode dne ... [24 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].

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

Článek 41

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Použije se ode dne ... [24 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].

Ustanovení čl. 6 odst. 4 se však použije ode dne ... [48 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].

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

V... dne ...

Za Evropský parlament
předseda

...

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

...

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 3. června 1999

HLAVA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 3

Definice

Pro účely těchto Jednotných právních předpisů se rozumí:

- a) „dopravcem“ smluvní dopravce, s nímž cestující uzavřel přepravní smlouvu podle těchto jednotných právních předpisů, nebo následný dopravce, který je odpovědný na základě této smlouvy,
- b) „výkonným dopravcem“ dopravce, který s cestujícím neuzavřel přepravní smlouvu, ale na něhož dopravce uvedený v písmeni a) zcela nebo zčásti přenesl provádění přepravy po železničních tratích,
- c) „všeobecnými přepravními podmínkami“ podmínky dopravce ve formě všeobecných obchodních podmínek nebo tarifů, které podle práva existují v každém členském státě a které se uzavřením přepravní smlouvy stávají její nedílnou součástí,
- d) „vozidlem“ motorové vozidlo nebo přívěs, který se přepravuje v souvislosti s přepravou osob.

HLAVA 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 запиše nejméně:
 - a) dopravce nebo dopravci;

- 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 vrácení 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 jízdy platný přepravní doklad a předložit jej při kontrole přepravních dokladů. Všeobecné přepravní podmínky mohou stanovit:

- a) že cestující, který se neprokáže platným přepravním dokladem, je povinen uhradit kromě jízdného přírážku;
- b) že 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 cestovní zavazadla.

Článek 10

Dodržování předpisů orgánů státní správy

Cestující je 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

Společná 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 jiné 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 příruční 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. Čl. 7 odst. 5 se použije obdobně.
2. Do zavazadlového lístku je nutno zapsat nejméně:
 - a) dopravce nebo dopravci;
 - 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 závazkových vztahů 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. Pripouštějí-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 cestovní zavazadla

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

Článek 20

Označení cestovního zavazadla

Cestující je povinen uvést na každém kusu cestovního 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 váznoucích 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. Ve všech 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, odbavení, 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. Čl. 7 odst. 5 se použije obdobně.
3. Do přepravního lístku je nutno zapsat nejméně:
 - a) dopravce nebo dopravci;
 - 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 závazkových vztahů 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

Rozhodné právo

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

HLAVA 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 bylo jinak postiženo jeho tělesné nebo duševní 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 téže železniční infrastruktury, se nepovažuje za třetí osobu; právo na postih zůstává nedotčeno.

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, nastala-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 člácích 27 a 28, se řídí vnitrostátním právem.

Článek 30

Forma a výše náhrady škody při usmrcení a zranění

1. Náhrada škody předvídaná v čl. 27 odst. 2 a čl. 28 písm. b) se poskytne ve formě kapitálu. Připouští-li však vnitrostátní právo přiznání renty, poskytne se náhrada škody touto formou, jestliže zraněný cestující nebo osoby oprávněné podle čl. 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. Přepravují-li se však železniční vozy na trajektu, použijí se ustanovení o odpovědnosti při usmrcení a zranění cestujících na škody uvedené v čl. 26 odst. 1 a v čl. 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; právo na postih zůstává nedotčeno.

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 které 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 čl. 33 odst. 1, činí maximální hranice odškodnění 1 400 zúčtovacích jednotek na každého cestujícího.

Článek 35

Zproštění odpovědnosti

Doprovce neodpovídá cestujícímu za ztrátu nebo 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) podejmím 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 čl. 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 čl. 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 použijí, je-li uplatňován nárok vůči pracovníkům nebo jiným 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 čl. 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 utrpěné ztráty nebo 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 utrpěné ztráty nebo 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 zaplacená při úplné ztrátě;
 - b) je-li poškozením znehodnocena pouze část cestovního zavazadla, částku, která by musela být zaplacená 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 ztráty nebo škody až do maximální částky 0,80 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti zavazadla nebo 14 zúčtovacích jednotek za každý kus opožděně vydaného zavazadla;
 - b) neprokáže-li oprávněná osoba, že opožděným vydáním vznikla ztráta nebo škoda, paušální odškodnění ve výši 0,14 zúčtovacích jednotek za každý kilogram hrubé hmotnosti zavazadla nebo 2,80 zúčtovacích jednotek za každý kus opožděně vydaného zavazadla.

Způsob odškodnění, buď za každý chybějící 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 oprávněná osoba, 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

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

Článek 46

Odpovědnost za další 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

Rozhodné 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 ztráta nebo 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 článků 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. Nepředloží-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

Doprovce je zproštěn odpovědnosti, která mu přísluší podle těchto Jednotných právních předpisů, byla-li ztráta nebo 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 roven.

Článek 51

Osoby, za které dopravce odpovídá

Doprovce 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.

HLAVA V

ODPOVĚDNOST CESTUJÍCÍHO

Článek 53

Zvláštní důvody odpovědnosti

Cestující odpovídá dopravci za každou ztrátu nebo škodu:

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

1. z článků 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 ztráta nebo 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 čl. 33 odst. 1.

HLAVA VI

UPLATŇOVÁNÍ NÁROKŮ

Článek 54

Zjištění částečné ztráty nebo škody

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

Reklamace

1. Reklamace 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 reklamace 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 reklamace na základě přepravní smlouvy je nutno podat písemně tomu dopravci, který je uveden v čl. 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 reklamace může dopravce požadovat předložení přepravního dokladu, zavazadlového lístku a přepravního lístku.

Článek 56

Dopravci, 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 čl. 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 zaplaceny 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 nebo 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 reklamace podle čl. 55 odst. 1. Oznámí-li oprávněná osoba úraz ústně, dopravce jí o tomto ústním oznámení vystaví potvrzení.
2. Nároky však nezanikají, jestliže
 - a) oprávněná osoba podala během lhůty stanovené v odstavci 1 reklamaci některému z dopravců uvedených v čl. 55 odst. 1;
 - b) odpovědný dopravce se dozvěděl během lhůty stanovené 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 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 škodě, jestliže
1. ztráta nebo škoda byly zjištěny podle článku 54 před přijetím zavazadla oprávněnou osobou,
 2. zjištění, k němuž by muselo dojít podle článku 54, bylo opomenuto pouze zaviněním dopravce;
- b) při zevně neznatelné ztrátě nebo škodě, která byla zjištěna oprávněnou osobou teprve po přijetí zavazadla, jestliže oprávněná osoba
1. požádá o zjištění podle článku 54 ihned po zjištění ztráty nebo 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 uvedených v čl. 56 odst. 3 do 21 dnů;
- d) prokáže-li oprávněná osoba, že ztráta nebo škoda byla způsobena zaviněním dopravce.

Článek 60

Promlčení nároku

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 cestujících, 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 ztrátě nebo škodě způsobené jednáním nebo opomenutím, k němuž došlo buď se záměrem takovou ztrátu nebo škodu způsobit, nebo lehkomyšlností a s vědomím, že by taková ztráta nebo 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 do této doby nepočítá.

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

HLAVA 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. Čl. 6 odst. 3, čl. 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 ztrátu nebo škodu způsobil, odpovídá za tuto škodu výlučně sám;
 - b) je-li ztráta nebo škoda způsobena více dopravci, odpovídá každý z nich za ztrátu nebo škodu, kterou způsobil; není-li takové rozlišení možné, rozdělí se odškodnění mezi dopravce podle písmene c);
 - c) nelze-li dokázat, který z dopravců ztrátu nebo škodu způsobil, rozdělí se odškodnění mezi všechny dopravce s výjimkou těch, kteří prokáží, že ztrátu nebo škodu nezpůsobili; rozdělení se uskuteční v poměru jim příslušejícího podílu na přepravném.
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 jim 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 A 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 veškeré dostupné jízdné zdůrazňující nejlevnější jízdné

Přístupnost, podmínky pro přístup a dostupnost zařízení ve vlaku pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu se směrnicí (EU) 2019/882 a nařízeními (EU) č. 454/2011 a č. 1300/2014

Dostupnost kapacity a podmínky přístupu pro jízdní kola

Dostupnost míst k sezení v první a druhé třídě, jakož i v lehátkových a lůžkových vozech

Narušení cesty a zpoždění (plánovaná i ta v reálném čase)

Dostupnost palubních zařízení, včetně wifi a toalet, a palubních služeb, včetně asistenčních služeb, které cestujícím poskytují pracovníci.

Informace poskytované před zakoupením přepravního dokladu nebo dokladů, které se týkají toho, zda tento doklad nebo doklady představují přímý přepravní doklad

Postupy pro reklamaci ztracených zavazadel

Postupy pro předkládání stížností

Část II: Informace během jízdy

Palubní služby a zařízení, včetně wifi

Příští stanice

Narušení cesty a zpoždění (plánovaná i ta v reálném čase)

Hlavní návazné spoje

Otázky bezpečnosti

Část III: Operace týkající se rezervačních systémů:

Žádosti o dostupnost služeb železniční dopravy, včetně platných tarifů

Žádosti o rezervaci služeb železniční dopravy

Žádosti o částečné nebo úplné zrušení rezervace

PŘÍLOHA III

MINIMÁLNÍ NORMY KVALITY SLUŽEB

Informace a přepravní doklady

Přesnost dopravních spojů a obecné zásady postupu v případě provozních mimořádností

Zpoždění

- i) celkové průměrné zpoždění spojů jako procentní podíl za kategorii spojů (dálkové, regionální a městské/příměstské);
- ii) procentní podíl zpoždění způsobených okolnostmi uvedenými v čl. 19 odst. 10;
- iii) procentní podíl spojů zpožděných při odjezdu;
- iv) procentní podíl spojů zpožděných při příjezdu;
 - procentní podíl zpoždění kratších než 60 minut;
 - procentní podíl zpoždění v rozmezí 60-119 minut;
 - procentní podíl zpoždění v délce 120 minut či více.

Odřeknutí dopravních spojů

- i) odřeknutí spojů jako procentní podíl za kategorii spojů (mezinárodní, vnitrostátní dálkové, regionální a městské/příměstské);
- ii) odřeknutí spojů jako procentní podíl za kategorii spojů (mezinárodní, vnitrostátní dálkové, regionální a městské/příměstské) způsobené okolnostmi uvedenými v čl. 19 odst. 10.

Čistota drážních vozidel a zařízení železničních stanic (kontrola kvality a teploty vzduchu ve vozech, hygiena sociálních zařízení atd.)

Průzkum spokojenosti zákazníků

Vyřizování stížností, vracení přepravného a odškodnění v případě nedodržení norem kvality služeb

Pomoc poskytovaná osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a diskuze o této pomoci s organizacemi tyto osoby zastupujícími a případně se zástupci osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

PŘÍLOHA IV

SROVNÁVACÍ TABULKA

Nařízení (ES) č. 1371/2007	Toto nařízení
Článek 1	Článek 1
Čl. 1 písm. a)	Čl. 1 písm. a)
Čl. 1 písm. b)	Čl. 1 písm. b)
—	Čl. 1 písm. c)
Čl. 1 písm. c)	Čl. 1 písm. d)
—	Čl. 1 písm. e)
Čl. 1 písm. d)	Čl. 1 písm. f)
Čl. 1 písm. e)	Čl. 1 písm. g)
—	Čl. 1 písm. h)
Čl. 1 písm. f)	Čl. 1 písm. i)
Článek 2	Článek 2
Čl. 2 odst. 1	Čl. 2 odst. 1
Čl. 2 odst. 2	—
Čl. 2 odst. 3	—
Čl. 2 odst. 4	—
Čl. 2 odst. 5	Čl. 2 odst. 6 písm. a), čl. 2 odst. 8
Čl. 2 odst. 6	Čl. 2 odst. 6 písm. b)
Čl. 2 odst. 7	Čl. 2 odst. 7
—	Čl. 2 odst. 2
—	Čl. 2 odst. 3
—	Čl. 2 odst. 4
—	Čl. 2 odst. 5
Článek 3	Článek 3
Čl. 3 odst. 1	Čl. 3 odst. 1
Čl. 3 odst. 2 a 3	—
Čl. 3 odst. 4	Čl. 3 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1371/2007	Toto nařízení
Čl. 3 odst. 5	Čl. 3 odst. 3
Čl. 3 odst. 6	Čl. 3 odst. 4
Čl. 3 odst. 7	Čl. 3 odst. 5
Čl. 3 odst. 8	Čl. 3 odst. 6
—	Čl. 3 odst. 7
Čl. 3 odst. 9	Čl. 3 odst. 8
Čl. 3 odst. 10	Čl. 3 odst. 9
—	Čl. 3 odst. 10
—	Čl. 3 odst. 11
Čl. 3 odst. 11	Čl. 3 odst. 12
—	Čl. 3 odst. 13
—	Čl. 3 odst. 14
—	Čl. 3 odst. 15
—	Čl. 3 odst. 16
Čl. 3 odst. 12	Čl. 3 odst. 17
—	Čl. 3 odst. 18
Čl. 3 odst. 13	Čl. 3 odst. 19
—	Čl. 3 odst. 20
Čl. 3 odst. 15	Čl. 3 odst. 21
—	Čl. 3 odst. 22
Článek 4	Článek 4
—	Článek 5
Článek 5	Článek 6
Článek 6	Článek 7
Článek 7	Článek 8
Článek 8	Článek 9
—	Článek 10

Nařízení (ES) č. 1371/2007	Toto nařízení
Článek 9	Článek 11
—	Článek 12
Článek 11	Článek 13
Článek 12	Článek 14
Článek 13	Článek 15
Článek 14	Článek 16
Článek 15	Článek 17
Článek 16	Článek 18
—	Čl. 18 odst. 2, 3, 4, 5, 6, a 7.
Článek 17 odst. 1	Čl. 19 odst. 1, 2, 3 a 4.
—	Čl. 19 odst. 5 a 6.
Čl. 17 odst. 2	Čl. 19 odst. 7
Čl. 17 odst. 3	Čl. 19 odst. 8
Čl. 17 odst. 4	Čl. 19 odst. 9
—	Čl. 19 odst. 10
Článek 18	Článek 20
—	Čl. 20 odst. 6
Článek 19	Článek 21
Článek 20	Článek 22
Čl. 21 odst. 1	—
Čl. 21 odst. 2	Čl. 23 odst. 1 písm. g
Článek 22, článek 23	Článek 23
Čl. 22 odst. 2	—
Článek 24	Článek 24
Článek 25	Čl. 25 odst. 1, 2 a 3
—	Článek 26
Článek 26	Článek 27

Nařízení (ES) č. 1371/2007	Toto nařízení
Článek 27	Článek 28
—	Čl. 28 odst. 3
Čl. 27 odst. 3	Čl. 28 odst. 4
Článek 28	Článek 29
Článek 29	Článek 30
Článek 30	Článek 31
—	Článek 32, 33
Článek 31	Článek 34
—	Čl. 34 odst. 1 a 3
Článek 32	Článek 35
—	Čl. 35 odst. 2
Článek 33	—
Článek 34	Článek 36
Článek 35	Článek 38
—	Článek 37
Článek 36	Článek 39
—	Článek 40
Článek 37	Článek 41
Příloha I	Příloha I
Příloha II	Příloha II
Příloha III	Příloha III
—	Příloha IV

Odůvodnění Rady: Postoj Rady v prvním čtení (EU) č. 1/2021 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě (přepřacované znění)

(2021/C 68/02)

I. ÚVOD

1. Dne 27. září 2017 přijala Evropská komise návrh na přepřacování nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě.
2. Hlavními důvody, které Komisi k předložení přepřacovaného znění vedly, byla snaha vyřešit zjištěné problémy týkající se zejména situací způsobených vyšší mocí, využívání výjimek, práv osob se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu a orientace a dostupnosti takzvaných přímých přepravních dokladů a souvisejících informací.
3. Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku se dohodla na obecném přístupu dne 2. prosince 2019.
4. Evropský parlament přijal postoj v prvním čtení dne 15. listopadu 2018.
5. V období od ledna do října 2020 proběhla jednání mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí s cílem dosáhnout ve věci návrhu dohody. Na čtvrtém trialogu dne 1. října bylo dosaženo předběžné dohody, kterou potvrdil Výbor stálých zástupců dne 21. října 2020.
6. Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) potvrdil politickou dohodu dne 29. října 2020.
7. Při své práci Rada zohlednila stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 18. ledna 2018. Evropský výbor regionů se rozhodl stanovisko nevydat.
8. S ohledem na tuto dohodu a po revizi právníky-lingvisty byla vyzvána Rada pro zahraniční věci, aby na zasedání konajícím se dne 25. ledna 2021 přijala postoj Rady v prvním čtení řádným legislativním postupem podle článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie.

II. ÚVOD

9. Obecným cílem návrhu je posílit práva cestujících v železniční dopravě tím, že jim poskytne lepší ochranu v případech zpoždění, odřeknutí spoje nebo diskriminace, a snížit zátěž železničních podniků ve specifických případech, zejména v souvislosti se zpožděním způsobeným vnějšími důvody, které jsou mimo kontrolu železničních podniků (vyšší moc).
10. Cestující v železniční dopravě by měli požívat plné ochrany bez ohledu na to, kam v EU cestují. Nařízení stanoví záruky pro náležité informování cestujících a výrazně zlepšuje práva cestujících se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace.
11. Na základě návrhu Komise Rada souhlasí se zahrnutím nových ustanovení s cílem zohlednit nový vývoj. Rada šla nad rámec návrhu Komise tím, že se rovněž dohodla na revizi nebo doplnění ustanovení týkajících se těchto aspektů: vybavení drážních vozidel místy pro jízdní kola, přesměrování, zavedení povinnosti týkající se přímých přepravních dokladů, zkrácení doby pro předběžná oznámení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a další vyjasnění mechanismu pro vyřizování stížností.

III. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

12. Kompromis zohledněný v postoji Rady v prvním čtení obsahuje tyto klíčové prvky.
 - a) **Vyšší moc**
13. Postoj Rady upravuje ustanovení o vyšší moci s cílem zajistit rovné podmínky a soudržnost ve srovnání s podobnými ustanoveními pro jiné druhy dopravy. Toto ustanovení bylo původně omezeno na mimořádné povětrnostní podmínky a závažné přírodní katastrofy. Ve světle nedávného vývoje a s ohledem na šíření onemocnění COVID-19 postoj Rady jakožto mimořádné okolnosti zavádí „závažné krize v oblasti veřejného zdraví“ a případy vyšší moci rozšiřuje i na jiné události, jako jsou teroristické útoky nebo činnosti v oblasti vymáhání práva.

14. V případě vyšší moci se v postoji Rady uvádí, že hospodářské subjekty budou zproštěny pouze povinností vyplatit odškodnění, zatímco ostatní vyrovnání je třeba i nadále uhradit.

b) Využití výjimek

15. Rada souhlasí s tím, že nová pravidla vstoupí v platnost po 24 měsících, aby se hospodářské subjekty a orgány mohly připravit na hladký přechod. Vzhledem k tomu, že členské státy stále vykazují různé úrovně rozvoje železniční infrastruktury a služeb, považuje Rada za důležité umožnit specifické výjimky, které by členským státům poskytly více času na provedení konkrétních aspektů.
16. Postoj Rady umožňuje konečné prodloužení platnosti stávajících výjimek pro vnitrostátní železniční spoje o pět let v případě těch členských států, které tyto výjimky využívají. Členské státy se rovněž mohou za specifických okolností a na dobu neurčitou rozhodnout, že stanoví částečnou výjimku pro přeshraniční regionální, městské a příměstské spoje. Členské státy však v případě přeshraničních služeb stanovit výjimku nemohou, pokud jde o práva osob s omezenou schopností pohybu a orientace, přepravu jízdních kol a ustanovení o přímých přepravních dokladech a přesměrování.

c) Práva osob se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace

17. Rada souhlasí s tím, že práva osob s omezenou schopností pohybu a orientace v tomto nařízení by měla být sladěna s dalšími právními nástroji, zejména s evropským aktem o přístupnosti (směrnice (EU) 2019/882 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb) a s Úmluvou Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením (UNCRPD), a měl by být zajištěn soulad s těmito nástroji. Členské státy již nebudou moci udělovat výjimky ohledně poskytování pomoci a odškodnění za poškozené vybavení pro mobilitu. Celkově byly postupy týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace, které cestují vlakem, zjednodušeny, vyjasněny a staly se méně zatěžujícími s cílem zajistit těmto osobám lepší služby.
18. Žádost o pomoc ve stanicích bude muset být zaslána nejpozději 24 hodin před cestou namísto současných 48 hodin a bude přijata bez dodatečných nákladů; členské státy však mohou do 30. června 2026 povolit prodloužení této lhůty až na 36 hodin. V případě, že není podáno předběžné oznámení, ale ve stanici jsou k dispozici vyškolení zaměstnanci, musí být poskytnuta pomoc při nastupování do vlaku nebo vystupování z něj. Je-li zapotřebí doprovázející osoba, cestuje tato osoba bezplatně a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, které používají asistenčního psa, musí být zaručeno, že s nimi může cestovat.

d) Vybavení drážních vozidel místy pro jízdní kola

19. Rada souhlasí s obecnou zásadou, že by mělo být možné vlakem přepravovat jízdní kola. Celkovým cílem je mít v každé sestavě vlaku alespoň čtyři místa pro jízdní kola. Členské státy se mohou rozhodnout, že tento počet překročí, avšak v případě, že by v sestavě vlaku byla méně než čtyři místa, musí být tato skutečnost odůvodněna zvláštními okolnostmi. Pouze ve specifických a odůvodněných případech může železniční podnik toto právo dále omezit, zejména v souvislosti s omezením kapacity v době dopravní špičky nebo pokud to drážní vozidlo neumožňuje. Železniční podnik může případně účtovat přiměřený poplatek.
20. Při objednávání nových drážních vozidel nebo při provádění významné modernizace stávajících drážních vozidel jsou železniční podniky povinny zajistit místa pro jízdní kola. Železniční podnik rovněž zveřejní informace o dostupnosti těchto míst pro jízdní kola. V případě zadávacích řízení specificky zaměřených na zajištění míst pro jízdní kola v drážních vozidlech bude možné využít přechodného období v délce 48 měsíců.

e) Přímé přepravní doklady

21. Rada souhlasí s povinností nabízet přímé přepravní doklady pro spoje, jež jsou provozovány jediným železničním podnikem: ode dne použitelnosti v případě mezinárodních a dálkových spojů a po pěti letech i v případě regionálních spojů. To znamená, že pokud se taková cesta skládá z různých úseků, považuje se kombinace všech úseků za cestu spadající pod jediný přepravní doklad. Pokud železniční podnik nelze považovat za jediný podnik, vynaloží tento železniční podnik veškeré přiměřené úsilí, aby nabízel přímé přepravní doklady, včetně dobré spolupráce mezi různými železničními podniky.
22. Pokud maloobchodní prodejci přepravní doklady z vlastní iniciativy zkombinují a cestující si přepravní doklad zakoupil v rámci jedné obchodní transakce, aniž by byl informován o tom, že se nejedná o přímý přepravní doklad, ponese maloobchodní prodejci v případě narušení dopravy zvýšenou odpovědnost.

f) Právo na vlastní přesměrování

23. Rada souhlasí s tím, aby doba, po jejímž uplynutí mohou cestující v případě, že jim železniční podnik nesdělí možnosti přesměrování, zorganizovat přesměrování sami, byla zkrácena na 100 minut. Železniční podnik zajistí náhradu nákladů na vlastní zorganizování přesměrování i v případech vyšší moci.

g) Informace o cestování a provozu v reálném čase

24. Rada souhlasí s tím, aby informace o provozu a cestování v reálném čase byly zpřístupněny jiným poskytovatelům služeb. Díky lepšímu a snazšímu přístupu k informacím o provozu a cestování bude možno nabízet nové spoje, které vytvářejí specifické obchodní příležitosti a které by měly zvýšit atraktivitu železniční dopravy pro stávající i nové zákazníky. Ve specifických případech může členský stát udělit provozovateli infrastruktury výjimku v délce devíti let; členské státy však musí situaci a možnosti poskytování informací jednou za dva roky znovu posoudit.

h) Vyřizování stížností

25. Rada souhlasí s dalším vyjasněním postupu vyřizování stížností. Komise bude muset vypracovat vzor žádosti o odškodnění a náhradu a zajistit, aby byly tyto formuláře k dispozici v přístupném formátu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Dále se zlepšuje spolupráce mezi vnitrostátními subjekty příslušnými pro prosazování, zejména zavedením konceptu „hlavního subjektu“ pro složité případy a jeho určením.

i) Ustanovení o nediskriminaci

26. Rada souhlasí s tím, aby bylo v novém článku stanoveno a upřesněno, že je zakázána jakákoli přímá nebo nepřímá diskriminace na základě státní příslušnosti cestujícího nebo místa usazení železničního podniku, prodejce přepravních dokladů nebo poskytovatele souborných služeb cestovního ruchu v Unii.

IV. ZÁVĚR

27. Postoj Rady v prvním čtení plně odráží kompromis, jehož bylo za pomoci Komise dosaženo při jednáních mezi Radou a Evropským parlamentem. Tento kompromis je potvrzen dopisem, který předsedkyně Výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) zaslala předsedovi Výboru stálých zástupců (30. října 2020). V tomto dopise předsedkyně Výboru pro dopravu a cestovní ruch uvedla, že doporučí členům svého výboru a následně plenárnímu zasedání, aby postoj Rady v prvním čtení přijali v Evropském parlamentu ve druhém čtení beze změn, s výhradou ověření právníky-lingvisty obou orgánů.
28. Rada se proto domnívá, že její postoj v prvním čtení představuje vyvážený výsledek a že po přijetí přispěje přepracované znění nařízení na jedné straně k zajištění práv cestujících, zejména osob se zdravotním postižením a omezenou schopností pohybu a orientace využívajících železniční spoje, a na straně druhé k jasnému stanovení povinností pro provozovatele železniční dopravy a poskytovatele cestovních služeb.
-

