



Europos Sąjungos  
Taryba

Briuselis, 2017 m. rugsėjo 27 d.  
(OR. en)

12442/17

---

---

Tarpinstitucinė byla:  
2017/0237 (COD)

---

---

TRANS 370  
CODEC 1477  
CONSOM 307

## PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2017 m. rugsėjo 27 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENIUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2017) 548 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (nauja redakcija)

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2017) 548 final.

---

Pridedama: COM(2017) 548 final



Briuselis, 2017 09 27  
COM(2017) 548 final

2017/0237 (COD)

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**

**dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų**

**(nauja redakcija)**

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2017) 317 final}

{SWD(2017) 318 final}

## AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

### 1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

#### 1.1. Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Reglamento (EB) Nr. 1371/2007<sup>1</sup> dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (toliau – reglamentas) tikslas – apsaugoti geležinkelio keleivių teises Europos Sąjungoje. Geležinkelio keleiviai, panašiai kaip oro, vandens transporto ir vietinio bei tolimojo susisiekimo autobusų keleiviai, turi teisę gauti informaciją, rezervuoti bei pirkti bilietus ir gauti pagalbą, be to, keleiviais turi būti rūpinamasi ir, jei traukiniai vėluoja arba atšaukiami, jiems mokama kompensacija, turi būti nemokamai teikiama pagalba (neįgaliems ir riboto judumo asmenims), keleiviams turi būti mokama kompensacija avarijos atveju, taip pat turi veikti prieinama spartaus keleivių skundų nagrinėjimo sistema, o valstybių narių paskirtos nacionalinės vykdančiosios įstaigos turi veiksmingai užtikrinti visų ES teisės aktų taikymą.

Reglamentas parengtas atsižvelgus į veikiančią tarptautinės teisės sistemą (Vienodąsias tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais sutarties taisykles, CIV<sup>2</sup>) ir, be kitų sričių, taikomas keleivių vežimo geležinkelių transportu vietiniais maršrutais paslaugoms.

2013 m. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas nusprendė<sup>3</sup>, kad pagal reglamento dabartinės redakcijos 17 straipsnį negalima geležinkelio įmonių atleisti nuo kompensacijos mokėjimo, jei traukiniai vėlavo dėl *force majeure*. Tuo geležinkelis skiriasi nuo kitų rūšių transporto.

Valstybės narės gali leisti reglamento (išskyrus tam tikrus privalomus reikalavimus) netaikyti šioms nacionalinio susisiekimo paslaugoms:

- tolimojo susisiekimo paslaugoms ilgiausiai penkerių metų laikotarpį, kurį galima pratęsti du kartus, t. y. iki 2014 m.;
- miesto, priemiesčių ir regioninėms vežimo paslaugoms neribotą laikotarpį ir
- paslaugoms, jeigu jų didelė dalis suteikiama už ES ribų, penkerių metų laikotarpį, kurį galima pratęsti (laiko ribos *de facto* nėra).

2013 m. reglamento taikymo ataskaitoje<sup>4</sup> Komisija pabrėžė, kad tam tikrose srityse kyla problemų, o jų buvimą patvirtina 2016–2017 m. atliktas poveikio vertinimas<sup>5</sup>. Didesnės geležinkelio keleivių teisės ir mažesnė našta geležinkelio įmonėms subalansuojamos šiais pasiūlyme numatytais būdais:

- 2013 m. reglamento taikymo ataskaitoje ir 2015 m. padarytų išimčių ataskaitoje<sup>6</sup> nustatyta, kad **padarius daug išimčių** reglamento reikalavimų neįmanoma taikyti vienodai. Įgyvendinus pasiūlymą, nacionalinio tolimojo susisiekimo paslaugoms

---

<sup>1</sup> 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (OL L 315, 2007 12 3, p. 14).

<sup>2</sup> 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. protokolu dėl COTIF keitimo (1999 m. protokolas), A priedas.

<sup>3</sup> Byla C 509/11 *ÖBB-Personenverkehr*.

<sup>4</sup> Reglamento (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų taikymo ataskaita, kurią Europos Parlamentui ir Tarybai pateikė Komisija (COM(2013) 0587).

<sup>5</sup> (įrašyti nuorodą į Komisijos tarnybų darbinį dokumentą)

<sup>6</sup> COM(2015) 117.

padarytos išimtys būtų panaikintos iki 2020 m. Jei paslaugos teikiamos už ES ribų, reikalaujama, kad valstybės narės išimtis darytų tik jeigu jos gali įrodyti, kad jų teritorijose keleivių teisės yra saugomos pakankamai gerai. Siekiant teisinio tikrumo, pasienio regionuose tarptautinėms miesto, priemiesčių ir regioninio vežimo paslaugoms bus taikomi visi šio reglamento reikalavimai;

- pasiūlyme numatyta **daugiau teisių neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims**. Jame numatytos neįgalių asmenų teisės atitinka Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvenciją<sup>7</sup>. Valstybės narės nebegalės daryti pagalbos teikimo ir kompensavimo už sugadintą judumo įrangą reikalavimų išimčių<sup>8</sup>. Informacija turi būti teikiama prieinamomis formomis, kaip reikalaujama pasiūlytame Europos prieinamumo akte<sup>9</sup>. Geležinkelio darbuotojai turės būti atitinkamai mokomi;
- keleiviai ne visada tinkamai informuojami, jeigu jų kelionė vyksta kitaip, nei planuota. Pasiūlyme reikalaujama, kad keleiviams pagrindinė **informacija** apie jų teises būtų suteikiama, kai užsakomas bilietas, pavyzdžiui, išspausdinama ant bilieto arba pateikiama elektronine forma. Informacijos apie keleivių teises skelbimai turi būti matomai iškabinami stotyse ir traukiniuose;
- poveikio vertinimas parodė, kad mažai **tęstinės kelionės bilietų**. Parduodamos bilietus kelionės atkarpoms, geležinkelio įmonės gali apeiti kompensavimo, vežimo kitu maršrutu ir pagalbos teikimo reikalavimus. Tęstinės kelionės bilietus parduodami tik savo teikiamoms paslaugoms, didieji rinkos dalyviai neleidžia į rinką patekti tęstinės kelionės bilietų negalintiems pasiūlyti naujiems rinkos dalyviams;
- pasiūlyme numatyta, kad keleiviai gaus daugiau informacijos apie tęstinės kelionės bilietus. Laikydami 2015 m. *Aiškinamųjų gairių*<sup>10</sup> ir 2016 m. 4-ojo geležinkelių dokumentų rinkinio<sup>11</sup>, geležinkelio įmonės ir bilietų pardavėjai turi stengtis siūlyti tęstinės kelionės bilietus. Jie turi įrodyti informavę keleivius, jeigu jų keleivių teisės galioja tik kelionės atkarpose, bet ne visą kelionę;
- taikant dabartinius reikalavimus, nepakankamai aišku, kaip nacionalinės vykdančiosios įstaigos turi nagrinėti skundus, todėl silpnai užtikrinamas **vykdymas**. Keleivių teisės ginamos ne visada. Pasiūlyme geriau paaiškinta, kaip nagrinėti skundus, ir nustatomi aiškesni jų nagrinėjimo terminai. Keleiviai turėtų skųstis pirmiausia geležinkelio įmonėms, o paskui, jei reikia, alternatyvaus ginčų sprendimo įstaigai (kaip numatyta Direktyvoje 2013/11/ES<sup>12</sup>) arba nacionalinei vykdančiajai įstaigai. Pasiūlyme nustatytos nacionalinių vykdančiųjų įstaigų pareigos nagrinėjant tarptautinius atvejus ir reikalaujama, kad jos veiksmingai bendradarbiautų;
- pasiūlyme numatytas bendras draudimas **taikyti skirtingas sąlygas** keleiviams, pavyzdžiui, dėl jų pilietybės, gyvenamosios vietos, mokėjimo vietos arba valiutos.

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

<sup>8</sup> Reglamento 19–25 straipsniai.

<sup>9</sup> Direktyvos dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimais, suderinimo pasiūlymas (COM/2015/0615 *final* – 2015/0278 (COD)).

<sup>10</sup> Komisijos komunikatas „Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų aiškinamosios gairės“ (OL C 220, 2015 7 4, p. 1).

<sup>11</sup> 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2370, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES, kiek tai susiję su keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimu ir geležinkelių infrastruktūros valdymu (OL L 352, 2016 12 23, p. 1).

<sup>12</sup> 2013 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/11/ES dėl alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo, kuria iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2009/22/EB (OL L 165, 2013 6 18, p. 63).

Tokiu draudimu vienodinamos geležinkeliui ir kitų rūšių transportui taikomos sąlygos. Jei keleiviai mano, kad jų teisės pažeistos, jie gali kreiptis į nacionalines vykdančiąsias įstaigas, o ne teikti ieškinius pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 18 straipsnį;

- į dabartinės redakcijos reglamento I priedą įrašytos Vienodosios tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais sutarties taisyklės (**CIV**), todėl gali kilti nuoseklumo problemų, nes norint atsižvelgti į daromus Vienodųjų taisyklių pakeitimus būtina persvarstyti visą reglamentą. 2013 m. prisijungusi prie Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF)<sup>13</sup>, Europos Sąjunga tapo Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybines organizacijos nare ir dalyvauja tos organizacijos atliekamame Vienodųjų taisyklių persvarstyme. Vis dėlto, siekiant teisinio tikrumo ir skaidrumo, tekstas liks įrašytas į I priedą. Kad reikalavimai būtų suderinti su sutartimi COTIF ir Vienodosiomis taisyklėmis, pasiūlyme numatyta įgalinti Komisiją atnaujinti I priedą atsižvelgiant į Vienodųjų taisyklių pakeitimus;
- pagal 4-ojo geležinkelių dokumentų rinkinio reikalavimus geležinkelio įmonės turi parengti **nenumatytų atvejų planus**, kurių laikydamosi apsaugotų keleivius ir rūpintusi jais transporto sutrikdymo atveju. Kitiems subjektams toks įpareigojimas nenumatytas. Kad našta geležinkelio įmonėms būtų mažesnė, tokius planus turėti pasiūlymu taip pat įpareigojami stoties ir infrastruktūros valdytojai. Dėl tokių planų turinio ir derinimo valstybės narės spęs, pavyzdžiui, su nacionalinėmis institucijomis;
- priklausomai nuo taikomų nacionalinių taisyklių, geležinkelio įmonėms gali būti sunku išsireikalauti, kad nuostolius atlygintų už vėlavimą atsakingos trečiosios šalys. Šiame pasiūlyme numatyta, kad geležinkelio įmonės turės teisę, laikydamosi taikomų teisės aktų, teikti **regresinius reikalavimus**, jei vėluojama dėl trečiosios šalies kaltės arba aplaidumo. Šia priemone geležinkelio keleivių teisės suvienodinamos su oro transporto keleivių teisėmis<sup>14</sup>;
- geležinkelio įmonės turi keleiviams mokėti kompensaciją už vėlavimą dėl **force majeure**. Iki 2013 m. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimo suinteresuotosios šalys manė, kad reglamente nustatyta *force majeure* išlyga vežėjai yra atleisti nuo kompensacijos mokėjimo. Po tokio Teismo sprendimo geležinkelio įmonės teigė esą joms taikomos sąlygos skiriasi nuo kitiems vežėjams taikomų sąlygų, nes šie gali naudotis *force majeure* išlygomis;
- poveikio vertinimo duomenimis, nėra įtikinamų argumentų, kad dėl tokios sąlygos nebuvimo geležinkelio įmonėms būtų susidariusi didelė ekonominė našta. Vis dėlto yra tam tikras pavojus pažeisti teisinio objektyvumo ir proporcingumo principus, jeigu geležinkelio įmonės turėtų mokėti kompensaciją, kai jų kaltės nėra arba kai jos niekaip negalėjo išvengti susidariusios situacijos. Siekiant apriboti keleivių teisių varžymą ir užtikrinti teisinį tikrumą, pasiūlyme numatyta *force majeure* išlyga

<sup>13</sup> Europos Sąjungos ir Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybines organizacijos susitarimas dėl Europos Sąjungos prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) su pakeitimais, padarytais 1999 m. birželio 3 d. Vilniaus protokolu (OL L 51, 2013 2 23, p. 8). [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223\(01\)&from=LT](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223(01)&from=LT)

<sup>14</sup> 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 13 straipsnis (OL L 46, 2004 2 17, p. 1).

taikoma kraštutinėse situacijose, susidariusiose dėl ekstremalių oro sąlygų arba didelės stichinės nelaimės<sup>15</sup>.

## 1.2. Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis

2011 m. transporto baltojoje knygoje<sup>16</sup> pabrėžiama, kad būtina užtikrinti aukštos kokybės prieinamą bei patikimą keleivių vežimą geležinkeliais ir kelionės tęstinumą, jeigu ji sutrukdoma. Ten pat raginama parengti aiškesnius teisės aktus, kuriais būtų reguliuojamos keleivių teisės, ir gerinti vežimo sąlygas vyresnio amžiaus keleiviams, taip pat neįgaliems ir riboto judumo asmenims.

Šiuo pasiūlymu geležinkelio keleivių teisės derinamos su kitų rūšių transporto teisės aktuose nustatytų keleivių teisių, ypač su draudimo taikyti skirtingas sąlygas, nenumatytų atvejų planavimo, mokymo aptarnauti neįgalius keleivius, skundų nagrinėjimo ir vykdymo užtikrinimo, aspektais. Jame atsižvelgiama į geležinkelio ypatybes, pavyzdžiui, valstybėms narėms leidžiama tam tikrų nuostatų taikymo išimtis daryti miesto, priemiesčių ir regioninio vežimo paslaugoms.

Turėdami didesnes teises keleiviai bus geriau apsaugoti, kai rinka bus liberalizuota, kaip numatyta 4-ajame geležinkelių dokumentų rinkinyje.

Pasiūlyme numaćius *force majeure* išlygą, užtikrinamas suderinamumas su kitais ES teisės aktais, pavyzdžiui, su kitų rūšių transporto keleivių teisių reguliavimo taisyklėmis ir su Direktyva dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų<sup>17</sup>, kuriomis vežėjai atleisti nuo kompensacijos mokėjimo, jei vėlavimo priežastis – ypatingos aplinkybės.

## 1.3. Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis

Šis reglamentas bus įrašytas į persvarstyto Reglamento dėl bendradarbiavimo vartotojų apsaugos srityje<sup>18</sup>, kuriuo nacionalinėms vykdančiosioms įstaigoms nustatomi būtinausi tyrimo bei vykdymo užtikrinimo įgaliojimai ir tyrimo bei vykdymo užtikrinimo procedūros, taikomos, jei atvejis susijęs bent su dviem valstybėmis narėmis, priedo sąrašą. Taip tikimasi pagerinti tarptautinį vykdymo užtikrinimą.

Neįgalių asmenų teisių didinimas atitinka Neįgaliųjų teisių konvenciją ir 2010–2020 m. Europos strategiją dėl negalios<sup>19</sup>. Nuorodos į prieinamumą taip pat daromos naujos redakcijos Direktyvoje (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje<sup>20</sup>. Bus

<sup>15</sup> Žr. poveikio vertinimo 6 dalį.

<sup>16</sup> *Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas* (KOM/2011/0144 galutinis).

<sup>17</sup> 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1).

<sup>18</sup> Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl nacionalinių institucijų, atsakingų už vartotojų apsaugos teisės aktų vykdymo užtikrinimą, bendradarbiavimo pasiūlymas (COM(2016) 283).

<sup>19</sup> „2010–2020 m. Europos strategija dėl negalios. Tolesnis siekis kurti Europą be kliūčių“, KOM(2010) 636 galutinis, 2010 11 15.

<sup>20</sup> OL L 138, 2016 5 26, p. 44.

taikomi Europos prieinamumo akte nustatyti informacijos prieinamumo reikalavimai. Geresnė prieiga bus užtikrinama riboto judumo asmenims.

Pasiūlyme yra nuorodų į Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutartį (Vienodąsias tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais sutarties taisykles), todėl joje numatytos taisyklės bus taikomos Europos Sąjungoje teikiamoms keleivių vežimo nacionaliniu geležinkeliu paslaugoms. Europos Sąjunga ir jos valstybės narės yra Tarptautinio vežimo geležinkeliais tarpvyriausybines organizacijos narės, todėl dalyvauja jos generalinėse asamblėjose ir balsuoja dėl Vienodųjų taisyklių pataisų.

## **2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI**

### **2.1. Teisinis pagrindas**

Teisinis pagrindas – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnio 1 dalis, pagal kurią taikoma bendro sprendimo procedūra.

### **2.2. Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Geležinkelių transportas savaime yra tarptautinis, net nacionaliniais geležinkelio maršrutais važiuoja įvairių ES šalių gyventojai. Kai reglamentas taikomas ir jo reikalavimų vykdymas užtikrinamas nevienodai, kyla teisinio tikrumo klausimų, blogiau saugomos keleivių teisės ir daromas poveikis geležinkelio operatorių konkurencijai. Šiuos klausimus galima išspręsti tik suderintomis ES priemonėmis.

Pasiūlymo nuostatomis siekiama panaikinti kuo daugiau valstybėse narėse padarytų išimčių ir taip suvienodinti keleivių apsaugos lygį visoje Europos Sąjungoje. Taikant griežtesnes taisykles, geležinkelio sektoriuje bus sudarytos vienodos veiklos sąlygos ir suderintos pagrindinės keleivių teisės visoje Europos Sąjungoje.

### **2.3. Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą. Geležinkelio sektoriuje ir valstybėse narėse papildomų išlaidų reikės tik tiek, kiek būtina siekiant geriau taikyti keleivių teises ir užtikrinti, kad jų būtų laikomasi. Daugiau išlaidų atsiras, nes bus mažiau išimčių, tačiau griežtesnius rūpinimosi keleiviais, pagalbos ir kompensacijos mokėjimo jiems reikalavimus atsveria, *inter alia*, nustatyta *force majeure* išlyga.

### **2.4. Priemonės pasirinkimas**

Šiuo pasiūlymu siekiama persvarstyti galiojantį reglamentą, todėl pasirinkta tokia pati priemonė.

## **3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

### **3.1. Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Be 2013 m. ataskaitos, nebuvo jokio kito *ex post* vertinimo. Ataskaitos faktai patvirtinti ir prireikus atnaujinti atlikus poveikio vertinimą.

## 3.2. Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Suinteresuotųjų šalių atsakymai poveikio vertinimui surinkti įvairiais būdais, pavyzdžiui, visiems atvirose viešose konsultacijose ir į tam tikras grupes orientuotose konsultacijose juos rinko pasamdyti konsultantai. Teirautasi ir kokybinės (nuomonių, požiūrio, pasiūlymų), ir kiekybinės (duomenų, statistikos) informacijos.

Suinteresuotosios šalys: sektoriaus atstovai, keleiviams / vartotojams, neįgaliems ir riboto judumo asmenims atstovaujanti grupė ir valdžios įstaigos, t. y. visi, ką veikia politika, kas ją įgyvendina ir kas ją suinteresuoti asmeniškai.

### 3.2.1. Visiems atviros viešos konsultacijos

Visiems atvirose viešose konsultacijose, vykusiose 2016 m. vasario–gegužės mėn. interneto svetainėje *Your voice in Europe*<sup>21</sup>, rinktos suinteresuotųjų šalių nuomonės, kokios problemos, jų supratimu, susijusios su reglamentu, kokie galimi problemų sprendimai ir tikėtinas tų sprendimų poveikis. Iš įvairių kategorijų respondentų (piliečių, keleivių / vartotojų organizacijų, neįgalių ir riboto judumo asmenų organizacijų, valdžios įstaigų, sektoriaus federacijų, geležinkelio įmonių, infrastruktūros valdytojų, bilietų pardavėjo ir kitų) gauta 190 atsakymų.

### 3.2.2. Į tam tikras grupes orientuotos konsultacijos

Konsultuojantis su tam tikromis grupėmis, įvairioms suinteresuotosioms šalims pateikti klausimynai. Parengta 13-a tipinių atvejų tyrimų, o gautais faktais pasinaudota tikslinant ir rengiant galutinį problemos apibūdinimą. Be to, siekiant surinkti duomenis, parengta dar 13-a bendrųjų tyrimų.

### 3.2.3. Analizės rezultatai, palyginti su išaiškėjusiomis problemomis

#### 3.2.3.1. Žinojimas ir informavimas apie keleivių teises

Keleivių ir vartotojų organizacijos skundėsi, kad keleiviai mažai žino apie savo teises. Iš visų neįgaliems ir riboto judumo asmenims atstovaujančių organizacijų penkios organizacijos (63 proc.) teigė, kad tokie asmenys apie savo teises žino nepakankamai, ir paragino keleiviams teikti geresnę informaciją. Dauguma valdžios įstaigų sutiko, kad keleiviai mažai žino apie savo teises, ir sakė esančios nepatenkintos tuo, kiek informacijos teikiama kelionės metu. Geležinkelio įmonės tikino, kad keleiviai informuojami gerai.

#### 3.2.3.2. Išimtytys

Iš visų keleiviams ir vartotojams atstovaujančių organizacijų septynios organizacijos (47 proc.) sutiko, kad išimčių turėtų būti mažiau. Kai kurios neįgaliems ir riboto judumo asmenims atstovaujanti organizacijos paragino išimtis panaikinti, tačiau keturios organizacijos (50 proc.) nuomonės tuo klausimu neturėjo. Sektoriaus federacijos ir geležinkelio įmonės pritarė išimčių darymui.

---

<sup>21</sup> [https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations\\_en](https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations_en)



### 3.2.3.3. Neįgaliems ir riboto judumo asmenims teikiama pagalba

Neįgaliems ir riboto judumo asmenims atstovaujančios organizacijos skundėsi pasenusiomis neįgalių ir riboto judumo asmenų teisėmis ir nepakankama informacija. Tokiam požiūriui pritarė keleiviams ir vartotojams atstovaujančios organizacijos. Kitos problemos susijusios su stočių ir riedmenų prieinamumu, brangiai kainuojančiais išankstinio pranešimo procesais, atsisakymu suteikti pagalbą ir tam tikru paros metu teikiamos pagalbos stygiumi. Geležinkelio įmonės nerimavo dėl to, kad neįgaliems ir riboto judumo asmenims padedančiais darbuotojais naudojamosi kaip nemokamais nešikais.

### 3.2.3.4. Nacionalinių vykdančiųjų įstaigų užduotys ir vykdymo užtikrinimas

Piliečiai, keleiviams / vartotojams atstovaujančios organizacijos ir neįgaliems ir riboto judumo asmenims atstovaujančios organizacijos sakėsi esančios nepatenkintos netinkama skundų nagrinėjimo procedūra. Nacionalinės vykdančiosios įstaigos paragino geriau išaiškinti jų funkcijas ir užduotis. Infrastruktūros valdytojų nuomone, skundus nagrinėti turėtų tik geležinkelio įmonės. Sektoriaus federacijos nepritarė pasiūlymui stiprinti nacionalinių vykdančiųjų įstaigų funkcijas. Jų ir infrastruktūros valdytojo nuomone, verčiau reikia nustatyti, kad skundai būtų pateikiami per tris mėnesius.

### 3.2.3.5. Bilietų pardavimas

Keleiviams ir vartotojams atstovaujančios organizacijos paprašė geriau paaiškinti tęstinės kelionės bilieto sąvoką. Iš visų geležinkelio įmonių aštuonios geležinkelio įmonės (73 proc.) teigė, kad terminai „vežėjas“ ir „praleistas persėdimas“ neaiškūs, o septynioms geležinkelio įmonėms (64 proc.) terminas „tęstinės kelionės bilietas“ aiškus. Vienos nacionalinės vykdančiosios įstaigos nuomone, painiavą dėl tęstinės kelionės bilietų kelia *Aiškinamosios gairės*, tačiau tokiai nuomonei nepritarė sektoriaus federacijos.

### 3.2.3.6. Force majeure

Dauguma į konsultacijos klausimus atsakiusių piliečių, keleiviams / vartotojams atstovaujančių organizacijų, taip pat neįgaliems ir riboto judumo asmenims atstovaujančių organizacijų ir kai kurios nacionalinės vykdančiosios įstaigos griežtai nepritarė *force majeure* išlygos įrašymui. Kita vertus, sektoriaus federacijos ir geležinkelio įmonės tokiai išlygai pritarė, nes ji suvienodintų geležinkeliui ir kitų rūšių transportui taikomus reikalavimus ir būtų užtikrintas teisinis aiškumas bei nuoseklumas. Neoficialiai konsultuojantis su valstybėmis narėmis paaiškėjo, kad *force majeure* išlygai dauguma jų pritaria.

## 3.3. Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas

Komisija užsakė specialų tyrimą, kurį atliko pasamdyti konsultantai (*Steer Davies Gleeve*), surinko duomenis, parengė tipinių atvejų tyrimus ir pateikė analitinę poveikio vertinimo priemonę. Tyrimo ataskaita bus paskelbta, kai bus patvirtinta.

## 3.4. Poveikio vertinimas

Pirmoji poveikio vertinimo ataskaita Reglamentavimo patikros valdybai pateikta 2017 m. sausio 18 d. Reglamentavimo patikros valdyba ataskaitą įvertino neigiamai visų pirma dėl nepakankamų ekonominių argumentų, kodėl reikia nustatyti *force majeure* išlygą. Suabejota ir politikos galimybių sandara ir turiniu, suinteresuotųjų šalių nuomonių reprezentatyvumu,

įvairių politikos galimybių, ypač susijusių su išlaidomis ir stebėjimo tvarka, poveikio analize ir palyginimu.

Trūkumai pašalinti taip: atsižvelgus į didelį nesusietų galimybių skaičių, politikos galimybės išskaidytos paėliui nagrinėjant ir lyginant išlaidas bei naudą ir taip išrenkant kiekvienos temos tinkamiausią politikos scenarijų. Todėl galutinė tinkamiausia politikos galimybė sudaryta iš kiekvienos temos tinkamiausių politikos scenarijų. Dėl *force majeure* išlygos pasakytina, kad iš faktų, kurių žinoma labai nedaug, galima daryti išvadą, kad ekonominis problemos reikšmingumas mažas. Vis dėlto, atsižvelgus į geležinkelio sektoriaus suinteresuotųjų šalių ir valstybių narių prašymus, šis klausimas poveikio vertinime nagrinėjamas siekiant užtikrinti visų pirma teisinio objektyvumo ir proporcingumo principų laikymąsi.

2017 m. balandžio 7 d. Reglamentavimo patikros valdybai pateikta persvarstyto poveikio vertinimo ataskaita teigiamai įvertinta 2017 m. gegužės 12 d. Atsižvelgus į Reglamentavimo patikros valdybos rekomendacijas geriau išaiškinti tam tikrus aspektus parengta galutinė ataskaita pateikiama su šiuo pasiūlymu.

#### 3.4.1. *Ekonominės analizės klausimai*

Pagrindinės ekonominės bei socialinės išlaidos ir nauda apskaičiuotos remiantis turimais duomenimis. Kitos išlaidos ir nauda įvertintos kokybiniu atžvilgiu. Bendra grynoji socialinė nauda įvertinta atsižvelgiant į pagrindinių dviejų suinteresuotųjų šalių – keleivių ir geležinkelio sektoriaus – priešingus interesus. Nagrinėjant poveikį, svarstyta, kaip geležinkelio įmonės paveiktų išlaidos, susidariusios dėl:

- a) kompensacijų už vėlavimą;
- b) pagalbos keleiviams teikimo, kai susisiektas sutrinka arba vėluoja, ir
- c) darbuotojų mokymo, kaip aptarnauti neįgalius ir riboto judumo asmenis.

Išlaidos ir keleivių gerovė susijusios tiesiogiai, pavyzdžiui, kuo didesnės kompensacijos mokamos už vėlavimą, tuo geriau keleiviams.

Išnagrinėta, kiek susidarys išlaidų ir bus gauta naudos per 15 metų laikotarpį (2020–2035 m.).

3.4.2. Kiekvienos temos politikos galimybių analizė, atskiriant pagrindinius ir šalutinius klausimus

**Pagrindiniai klausimai**

<b>Išimtis</b>		
Politikos scenarijus A	Politikos scenarijus B	Politikos scenarijus C
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nacionaliniam tolimajam susisiekimui padarytas išimtis panaikinti iki 2020 m.</li> <li>Riboti išimčių darymą susisiekimui su ES nepriklausančiomis valstybėmis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nacionaliniam tolimajam susisiekimui padarytas išimtis panaikinti iki 2020 m.</li> <li>Riboti išimčių darymą susisiekimui su ES nepriklausančiomis valstybėmis</li> <li>Panaikinti išimtis, padarytas tarpvalstybinėms miesto, priemiesčių ir regioninio vežimo paslaugoms</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nacionaliniam tolimajam susisiekimui padarytas išimtis panaikinti iki 2020 m.</li> <li>Riboti išimčių darymą susisiekimui su ES nepriklausančiomis valstybėmis</li> <li>Panaikinti išimtis, padarytas tarpvalstybinėms miesto, priemiesčių ir regioninio vežimo paslaugoms</li> <li>Panaikinti išimtis, padarytas visų kategorijų miesto, priemiesčių ir regioninio vežimo paslaugoms</li> </ul>

Atlikus poveikio vertinimą nutarta, kad tinkamiausias politikos scenarijus B. Jį pasirinkus, keleivių ir geležinkelio įmonių priešingi interesai būtų subalansuoti: padidinta keleivių apsauga, tačiau neužkraunama per didelė finansinė našta geležinkelio sektoriui (tikėtina, kad geležinkelio išlaidos iš viso padidėtų 0,13 proc.). Jei visos miesto, priemiesčių ir regioninio vežimo paslaugoms padarytos išimtis būtų panaikintos, susidariusi našta geležinkelio sektoriui būtų per didelė ir kiltų rizika, kad kai kurie vežėjai nutrauktų veiklą.

<b>Riboto judumo asmenų teisių taikymas visam susiekimui</b>	
Politikos scenarijus A	Politikos scenarijus B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Gairės, kaip skatinti riboto judumo asmenų teisių taikymą</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riboto judumo asmenų teisių taikymo reglamentavimas</li> </ul>

Atlikus poveikio vertinimą nutarta, kad tinkamiausias politikos scenarijus B. Jame suderinta didesnė nauda riboto judumo asmenims ir mažesnė našta geležinkelio sektoriui.

<b>Informacija riboto judumo asmenims</b>	
Politikos scenarijus A	Politikos scenarijus B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Visiems riboto judumo asmenims prieinama kelionės informacija</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Visiems riboto judumo asmenims prieinama kelionės informacija</li> <li>Visiems riboto judumo asmenims prieinama informacija apie keleivių teises</li> </ul>

Atlikus poveikio vertinimą nutarta, kad tinkamiausias politikos scenarijus B. Jį pasirinkus, informacijos neprieinamumo problema būtų sprendžiama kompleksiskai ir be didelių išlaidų geležinkelio sektoriui.

<b>Pagalba riboto judumo asmenims</b>	
Politikos scenarijus A	Politikos scenarijus B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keitimasis pažangiausiai neįgalių asmenų aptarnavimo mokymo metodais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reikalavimas visus darbuotojus mokyti aptarnauti neįgalius asmenis</li> </ul>

Neįgalių asmenų aptarnavimo mokymas geležinkelio sektoriui kainuotų nedaug, visos jo išlaidos padidėtų vos 0,31 proc. Todėl atlikus poveikio vertinimą nutarta, kad tinkamiausias politikos scenarijus B.

<b>Skundų nagrinėjimas</b>	
Politikos scenarijus A	Politikos scenarijus B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Gairės geležinkelio sektoriui</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reglamentavimas (nauji įpareigojimai stoties ir infrastruktūros valdytojams)</li> </ul>

Atlikus poveikio vertinimą nutarta, kad tinkamiausias politikos scenarijus B. Geležinkelio sektorius turės laikytis aiškios ir išsamiai aprašytos skundų nagrinėjimo tvarkos. Keleiviai turės geresnių galimybių teikti skundus ir reikalauti nuostolių atlyginimo.

<b>Tęstinės kelionės bilietai</b>	
Politikos scenarijus A	Politikos scenarijus B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Apibrėžti tęstinės kelionės bilieto sąvoką ir nustatyti susijusius įpareigojimus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apibrėžti tęstinės kelionės bilieto sąvoką ir nustatyti susijusius įpareigojimus</li> <li>Raginti geležinkelio įmones ir bilietų pardavėjus, jei įmanoma, parduoti tęstinės kelionės bilietus; nustatyti įrodymo įpareigojimą geležinkelio įmonėms ir bilietų pardavėjams, jei tęstinės kelionės bilietai neparduodami</li> </ul>

Atlikus poveikio vertinimą nutarta, kad tinkamiausias politikos scenarijus B. Jį pasirinkus, būtų apibrėžta tęstinės kelionės bilieto sąvoka, o geležinkelio įmonės ir bilietų pardavėjai būtų raginami parduoti tokius bilietus, taip pat jų būtų reikalaujam keleivius informuoti apie keleivių teises.

<b>Skundų nagrinėjimas nacionalinėje vykdančiojoje įstaigoje ir vykdymo užtikrinimas</b>	
Politikos scenarijus A	Politikos scenarijus B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nacionalinių vykdančiųjų įstaigų veiklos ataskaitos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Išsamios instrukcijos, kaip organizuoti skundų nagrinėjimą</li> <li>Nacionalinių vykdančiųjų įstaigų pareiga bendradarbiauti tarptautiniais klausimais</li> </ul>

Atlikus poveikio vertinimą nutarta, kad tinkamiausias politikos scenarijus B. Jį pasirinkus, būtų išaiškintos nacionalinių vykdančiųjų įstaigų funkcijos ir pareigos, susijusios su skundų nagrinėjimu ir bendradarbiavimu, be kitų, tarptautiniais klausimais. Patobulinus nacionalinės vykdančiosios įstaigos darbo tvarką, bus geriau užtikrinamas vykdymas.

<b>Force majeure</b>	
Politikos scenarijus A	Politikos scenarijus B
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 17 straipsnyje įrašyti <i>force majeure</i> išlygą</li> <li>• <u>Siauroji</u> termino <i>force majeure</i> apibrėžtis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 17 straipsnyje įrašyti <i>force majeure</i> išlygą</li> <li>• <u>Plačioji</u> termino <i>force majeure</i> apibrėžtis</li> </ul>

Nustačius *force majeure* išlygą sumažėtų geležinkelio įmonėms tenkanti finansinė našta. Tačiau tai sumažintų ir keleivių teisę gauti kompensaciją. Plačiąja termino *force majeure* apibrėžtimi grindžiamas scenarijus B yra finansiškai lengvesnis geležinkelio įmonėms (jam įgyvendinti reikėtų 1 299 mln. EUR daugiau, palyginti su baziniu scenarijumi, ir 737 mln. EUR daugiau, palyginti su scenarijumi A). Taikant siaurąją apibrėžtį (scenarijus A), keleivių teisės būtų sumažintos nuosaikiai, o geležinkelio įmonėms tenkanti našta vis tiek būtų mažesnė, palyginti su baziniu scenarijumi.

Keleivių teisių mažinimą atsvertų didesnė (skaičiavimo duomenimis, 191 mln. EUR) nauda keleiviams, gaunama darant mažiau išimčių ir taikant riboto judumo asmenims skirtas priemones. *Force majeure* išlyga nedaro poveikio keleivių teisei gauti pagalbą, reikalauti, kad jais būtų rūpinamasi ir kad jie būtų informuojami, todėl vartotojų aukšto lygio apsauga vis tiek užtikrinama. Daugiau darbo gali atsirasti nacionalinėms vykdančiosioms įstaigoms, nes joms gali tekti dalyvauti nagrinėjant ginčytinus atvejus. Pasirinkus siaurąją termino *force majeure* apibrėžtį, lieka mažiau aiškinimo laisvės, todėl laikantis tokios apibrėžties dalyvauti nagrinėjant ginčytinus atvejus reikėtų rečiau.

Todėl, atlikus poveikio vertinimą, tinkamiausiu pasirinktas scenarijus A, nes jis užtikrina teisingą keleivių ir geležinkelio įmonių interesų pusiausvyrą. Geležinkelio įmonė įpareigojama įrodyti, kad susidarė *force majeure* sąlygos.

### Šalutiniai klausimai

Keliems šalutiniams, pavyzdžiui, informacijos teikimo, draudimo taikyti skirtingas sąlygas, keleivių ir bagažo vežimo sutarties taisyklių, nenumatytų atvejų planavimo, teisės reikalauti nuostolių atlyginimo ir ginčių sprendimo geležinkelio įmonėse, klausimams išspręsti siūlomas tik vienas scenarijus.

<b>Informacija visiems keleiviams</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informacija apie keleivių teises pateikiama kartu su bilietu</li> <li>• Informacija apie keleivių teises skelbiama stotyse ir traukiniuose</li> </ul>

<b>Skirtingų sąlygų taikymo draudimas</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Draudžiama taikyti skirtingas sąlygas dėl pilietybės, buvimo vietos arba valiutos</li> </ul>

<b>Vienodosios taisyklės</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reglamento reikalavimai nuosekliai atitinka COTIF/CIV taisykles</li> </ul>

Komisijai suteikiamas konkretus įgaliojimas atnaujinti reglamento I priedą pagal Vienodųjų taisyklių pataisas, kad priedo ir taisyklių reikalavimai nuosekliai atitiktų vieni kitus.

### **Nenumatytų atvejų planavimas**

- Susisiekimo užtikrinimo ir nenumatytų atvejų planavimo įpareigojimai taikomi ne geležinkelio įmonėms

Įpareigojimų laikymosi našta dalydamosi su kitomis suinteresuotosiomis šalimis geležinkelio įmonės turės mažiau išlaidų.

### **Regresiniai reikalavimai**

- Teisė teikti regresinius reikalavimus trečiosioms šalims

Geležinkelio įmonės galės lengviau išsireikalauti, kad už vėlavimą atsakingos trečiosios šalys atlygintų nuostolius.

### **Skundų nagrinėjimas geležinkelio įmonėse**

- Nustatyti laikotarpius, per kuriuos keleiviai gali pateikti skundus

Nustačius skundų pateikimo laikotarpius, sumažės išlaidos, nes duomenų apie incidentus nereikės saugoti ilgai.

## **3.5. Pagrindinės teisės**

Pagal Pagrindinių teisių chartijos 38 straipsnį Sąjunga turi užtikrinti aukštą vartotojų apsaugos lygį. Chartijos 26 straipsnyje raginama integruoti neįgalius asmenis, o valstybių narių reikalaujama imtis priemonių jų nepriklausomumui, socialiniam bei profesiniam integravimui ir dalyvavimui bendruomenės gyvenime užtikrinti. Europos Sąjungoje geležinkelio keleiviams suteikus daugiau teisių, padidės bendras vartotojų apsaugos lygis.

## **4. POVEIKIS BIUDŽETUI**

Pasiūlymas ES biudžetui poveikio neturi.

## **5. KITI ELEMENTAI**

### **5.1. Įgyvendinimo planai ir stebėjimas, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Šios iniciatyvos įgyvendinimą ir veiksmingumą Komisija stebės remdamasi pažangos rodikliais, pavyzdžiui, paslaugų, kurioms padarytos išimties, skaičiumi, neįgalius asmenis aptarnauti išmokytų darbuotojų skaičiumi, pagalbos prašymų skaičiumi, informacijos teikimo reikalavimų laikymusi, parduotų tęstinės kelionės bilietai skaičiumi, skundų skaičiumi ir kompensacijos išmokomis. Praėjus penkeriems metams nuo šio pasiūlyto teisės akto įsigaliojimo, Komisija vertins, ar jo tikslai pasiekti.

Pasiūlymas

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų

(nauja redakcija)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į ~~Europos bendrijos steigimo sutartį~~  Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo , ypač į jos ~~74~~  91  straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į  Europos  Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>1</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>2</sup>,

~~veikdami Sutarties 251 straipsnyje nustatyta tvarka, atsižvelgdami į 2007 m. liepos 31 d. Tarkinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą<sup>3</sup>~~  laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros ,

kadangi:

↓ naujas

(1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1371/2007<sup>4</sup> reikia padaryti pakeitimų. Siekiant aiškumo minėtas reglamentas turėtų būti išdėstytas nauja redakcija;

<sup>1</sup> OL C , , p. .

<sup>2</sup> OL C , , p. .

<sup>3</sup> ~~2005 m. rugsėjo 28 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 227 E, 2006 9 21, p. 490), 2006 m. liepos 24 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 289 E, 2006 11 28, p. 1), 2007 m. sausio 18 d. Europos Parlamento pozicija (dar neskelbta Oficialiajame leidinyje), 2007 m. rugsėjo 25 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija ir 2007 m. rugsėjo 26 d. Tarybos sprendimas.~~

---

↓ 1371/2007/EB konstatuojamoji dalis	1
---	---

- (2) ~~Atsižvelgiant į bendrą transporto politiką, svarbu užtikrinti geležinkelių keleivių teises ir pagerinti keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų kokybę ir veiksmingumą, kad geležinkelių eismas išaugtų kitų transporto rūšių atžvilgiu.~~

---

↓ 1371/2007/EB konstatuojamoji dalis (pritaikytas)	2
---	---

~~Komisijos komunikatu „2002–2006 m. vartotojų politikos strategija“<sup>4</sup> siekiama sukurti aukštą vartotojų apsaugos lygį transporto srityje pagal Sutarties 153 straipsnio 2 dalį.~~

---

↓ naujas	
----------	--

- (3) ~~sprendžiant vartotojų apsaugos Sąjungoje klausimus padaryta didelė pažanga, tačiau geležinkelių keleivių teisių apsaugą dar reikia tobulinti;~~

---

↓ 1371/2007/EB konstatuojamoji dalis	3
---	---

- (4) ~~Kadangi geležinkelių keleivis yra silpnesnė vežimo sutarties šalis, todėl turėtų būti užtikrintos keleivių teisės.~~

---

↓ naujas	
----------	--

- (5) ~~jei tarptautinio ir nacionalinio susisiekimo geležinkelių keleivių teisės būtų suvienodintos, vartotojų apsaugos Sąjungoje lygis būtų didesnis, geležinkelio įmonėms būtų užtikrinamos vienodos veiklos sąlygos, o keleiviams būtų garantuojamos vienodos teisės;~~

- (6) ~~miesto, priemiesčių ir regioninio keleivių vežimo geležinkeliu paslaugų pobūdis yra kitoks nei tolimojo keleivių vežimo paslaugų. Todėl valstybėms narėms turėtų būti leidžiama miesto, priemiesčių ir regioninio keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms daryti tam tikrų nuostatų, kuriomis reguliuojamos keleivių teisės, taikymo išimčių, jei tokio vežimo Sąjungoje paslaugos nėra tarptautinės;~~

---

<sup>4</sup> 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 dėl geležinkelių keleivių teisių ir pareigų (OL L 315, 2007 12 3, p. 14).

<sup>5</sup> ~~OL C 137, 2002 6 8, p. 2.~~



---

↓ 1371/2007/EB	24
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)	
⇒ naujas	

- (7) Šio reglamento tikslas yra pagerinti keleivių vežimo geležinkeliu paslaugas  Sąjungoje  Bendrijoje. Todėl valstybės narės turėtų turėti galimybę suteikti išimtis paslaugoms regionuose, kur didelė dalis paslaugų teikiama už  Sąjungos  Bendrijos ribų. ⇒ jei teikiant tokias paslaugas tų valstybių narių teritorijoje pakankamo lygio keleivių teisių apsauga užtikrinama nacionalinės teisės aktais; ⇐

---

↓ naujas
----------

- (8) tačiau šio reglamento nuostatos, kuriomis sudaromos sąlygos geležinkelio paslaugomis lengviau naudotis neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims, turėtų būti taikomos be išimčių. Taip pat be išimčių turėtų būti taikomos asmenų teisės įsigyti kelionės geležinkeliu bilietus be pernelyg didelių sunkumų, taip pat nuostatos dėl geležinkelio įmonių atsakomybės keleivių ir jų bagažo atžvilgiu, reikalavimas, kad geležinkelio įmonės būtų atitinkamai apsidraudusios, ir reikalavimas, kad jos tinkamomis priemonėmis užtikrintų keleivių asmeninį saugumą geležinkelio stotyse bei traukiniuose ir valdytų riziką;

---

↓ 1371/2007/EB	4
konstatuojamoji dalis	
⇒ naujas	

- (9) Geležinkelių paslaugų naudotojai taip pat turi teisę gauti informaciją apie teikiamą paslaugą prieš kelionę ir kelionės metu. Jeigu įmanoma, geležinkelio įmonės ir bilietų pardavėjai turėtų suteikti šią informaciją iš anksto ir kuo greičiau. ⇒ Teikiamos informacijos forma turi būti patogi naudoti neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims; ⇐

---

↓ 1371/2007/EB 5	
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)	

- (10) Išsamesni kelionės informacijos pateikimo reikalavimai ~~bus~~  yra  nustatyti Techninėse sąveikos specifikacijose (TSS), nurodytose Komisijos reglamente (ES) Nr. 454/2011<sup>6</sup>; ~~2001 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos<sup>7</sup>.~~

---

<sup>6</sup> 2011 m. gegužės 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 454/2011 dėl transeuropinės geležinkelių sistemos telematikos priemonių keleivių vežimo paslaugoms posistemio techninės sąveikos specifikacijos (OL L 123, 2011 5 12, p. 11).

<sup>7</sup> OL L 110, 2001 4 20, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2007/32/EB (OL L 141, 2007 6 2, p. 63).

---

↓ 1371/2007/EB 6  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

- (11) ~~Sstiprinant geležinkelių keleivių teises reikėtų remtis esama su šiuo dalyku susijusios tarptautinės teisės sistema~~  nuostatomis , pateikiamomis 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF), pakeistos 1999 m. birželio 3 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties pakeitimo protokolu (1999 m. protokolas) A priede – Vienodosios tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais sutarties (CIV) taisyklės ~~(CIV)~~. Vis dėlto pageidautina išplėsti šio reglamento taikymo apimtį ir suteikti apsaugą ne tik tarptautiniams, bet ir vietos keleiviams.  Sąjunga prie sutarties COTIF prisijungė 2013 m. vasario 23 d.;
- 

↓ naujas

- (12) bilietų pardavimo keleiviams klausimais valstybės narės turėtų imtis visų priemonių, kad keleiviams nebūtų taikomos skirtingos sąlygos dėl pilietybės arba gyvenamosios vietos, nesvarbu, ar atitinkamas keleivis kitoje valstybėje narėje būna nuolat ar yra laikinai. Tos priemonės turėtų apimti visų rūšių paslėptas sąlygas, kurios taikant kitokius kriterijus, pavyzdžiui, gyvenamosios vietos, fizinės ar skaitmeninės buvimo vietos, gali veikti vienodai. Atsižvelgusios į keleivių vežimo bilietų pardavimo elektroninių platformų plėtrą, valstybės narės turėtų ypač pasirūpinti užtikrinti, kad prieigos prie elektroninių sąsajų arba bilietų pardavimo sąlygos būtų visiems vienodos. Vis dėlto vienodų sąlygų reikalavimas neturėtų savaime trukdyti taikyti su socialiniais tarifais susijusias transporto sistemas, jeigu jos yra proporcingos ir taikomos nepriklausomai nuo susijusių asmenų pilietybės;
- (13) Sąjungoje populiarėjantis važiavimas dviračiais yra reikšmingas apskritai judumui ir turizmui. Jei renkantis transporto rūšį dažniau keliaujama traukiniais ir kartu pasiimamas dviratis, transporto poveikis aplinkai mažesnis. Todėl geležinkelio įmonės turėtų sudaryti kuo geresnes sąlygas derinti keliones dviračiais ir traukiniais, ypač leisti dviračius vežtis traukiniais;
- 

↓ 1371/2007/EB 7  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

- (14) ~~Geležinkelio įmonės, kai įmanoma, turėtų bendradarbiauti~~ parduodamos tęstinės kelionės bilietus, ~~kad sudaryti sąlygas geležinkelių keleiviams galėtų~~ lengviau vieną operatorių pakeisti kitu.
- 

↓ 1371/2007/EB 8  
konstatuojamoji dalis

~~Kompiuterines sistemas pritaikius prie bendros specifikacijos, būtų paprasčiau teikti informaciją ir parduoti bilietus geležinkelių keleiviams.~~

---

↓ 1371/2007/EB konstatuojamoji dalis	9
---	---

~~Tolesnis kelionės informacijos ir rezervavimo sistemų įgyvendinimas turėtų būti vykdomas laikantis TSS.~~

---

↓ 1371/2007/EB konstatuojamoji dalis (pritaikytas) ⇒ naujas	10
---	----

- (15) ⇒ atsižvelgiant į Jungtinių Tautų neįgalųjų teisių konvenciją ir siekiant, kad neįgalūs ir riboto judumo asmenys turėtų galimybę geležinkeliais keliauti kaip kiti piliečiai, turėtų būti nustatytos vienodų sąlygų ir pagalbos teikimo kelionės metu taisyklės. ⇐ ~~Keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos turėtų būti naudingos visiems piliečiams. Todėl neįgalieji ir riboto judėsenos~~ Neįgalūs ir riboto judumo – dėl negalios, amžiaus arba bet kurios kitos priežasties – asmenys turėtų turėti galimybes keliauti geležinkeliais, panašias į kitų piliečių galimybes. ~~Neįgalieji ir ribotos judėsenos asmenys~~ turi tokias pačias teises į judėjimo laisvę, pasirinkimo laisvę ir ~~nediskriminavimą~~ vienodas sąlygas kaip ir kiti piliečiai. *Inter alia*, turėtų būti skiriamas ypatingas dėmesys tam, kad neįgaliesiems ir ribotos ~~judėsenos~~ judumo asmenims būtų teikiama informacija, susijusi su geležinkelio paslaugų ~~pritaikymu~~ pricininamumu, su galimybe patekti į riedmenis ir su traukiniuose esančiais patogumais. Siekiant kuo geriau informuoti keleivius su jutimų sutrikimais apie vėlavimus, prireikus turėtų būti naudojamos vaizdo ir garso sistemos. ~~Neįgalieji ir ribotos judėsenos judumo~~ judumo asmenys turėtų turėti galimybę be papildomų mokesčių nusipirkti bilietus traukinyje. ⇒ Darbuotojai turėtų būti tinkamai išmokyti aptarnauti neįgalius ir riboto judumo asmenis pagal jų reikmes, ypač kai jiems teikia pagalbą. Kad keliavimo sąlygos būtų vienodos, tokiems asmenims pagalba stotyse ir traukiniuose turėtų būti teikiama visą laiką, kol važiuoja traukiniai, o ne vien tik tam tikrais paros laikotarpiais; ⇐
- 

↓ 1371/2007/EB konstatuojamoji dalis (pritaikytas) ⇒ naujas	11
---	----

- (16) ~~Geležinkelio įmonės ir stočių~~ valdytojai, laikydamiesi TSS dėl neįgalųjų ir ribotos ~~judėsenos~~ judumo asmenų, turėtų atsižvelgti į neįgalųjų ir ribotos ~~judėsenos~~ judumo asmenų reikmes, ~~siekiant užtikrinti, kad~~ ☒ Be to, ☒ išigyjant naujus įrenginius, vykdant statybos arba plataus masto atnaujinimo darbus visi pastatai ir riedmenys pagal ~~Bendrijos~~ ☒ Sąjungos ☒ teisės normas dėl viešųjų pirkimų ⇒, ypač Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/24/ES<sup>8</sup>, ⇐ būtų ~~jiems~~ tiems asmenims pritaikyti palapsnui šalinant fizines kliūtis ir funkcinius nesklaidumus.

---

<sup>8</sup> 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 65).

---

↓ 1371/2007/EB	14
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)	
⇒ naujas	

- (17) ~~P~~pageidautina, kad šiuo reglamentu būtų sukurta kompensavimo keleiviams vėlavimo atveju sistema, kuri būtų susijusi su geležinkelio įmonės atsakomybe ir grindžiama tais pačiais pagrindais, kaip COTIF ir ypač jos ~~priede CIV~~  Vienodosiose CIV taisyklėse , susijusiose su keleivių teisėmis, numatyta tarptautinė sistema. ⇒ Jei keleiviniai traukiniai vėluoja, kompensacija, kurią keleiviams moka geležinkelio įmonė, turėtų būti grindžiama bilieto kainos procentine dalimi; ⇐

---

↓ 1371/2007/EB	12
konstatuojamoji dalis	
⇒ naujas	

- (18) ~~T~~urėtų būti reikalaujama, kad geležinkelio įmonių atsakomybė geležinkelio keleiviams nelaimingų atsitikimų atvejais būtų apdrausta arba būtų imtasi lygiaverčių priemonių. ~~Ateiityje turėtų būti peržiūrėta minimali draudimo suma geležinkelio įmonėms.~~ ⇒ Jei valstybės narės nustato didžiausią žalos kompensavimo sumą, mokamą keleivio mirties ar kūno sužalojimo atveju, ta suma turėtų būti bent ne mažesnė už sumą, nustatytą Vienodosiose CIV taisyklėse; ⇐

---

↓ 1371/2007/EB	13
konstatuojamoji dalis	

- (19) ~~S~~sustiprinus teises į kompensavimą ir pagalbą vėlavimo, praleisto persėdimo ar paslaugos atšaukimo atveju, geležinkelių keleivių vežimo rinka būtų paskatinta veikti keleivių naudai;

---

↓ naujas
----------

- (20) jei traukiniai vėluoja, keleiviams turėtų būti paaiškintos galimybės tęsti kelionę ar keliauti kitu maršrutu panašiomis vežimo sąlygomis. Tokiais atvejais turėtų būti atsižvelgiama į neįgalių ir riboto judumo asmenų reikmes;

- (21) tačiau geležinkelio įmonė neturėtų būti įpareigota mokėti kompensacijos, jeigu ji gali įrodyti, kad traukiniai vėlavo dėl ekstremalių oro sąlygų arba didelės stichinės nelaimės, kurios būtų pavojingos traukinių eismui. Kiekvienas toks įvykis turėtų prilygti ypatingai gaivalinei nelaimei ir skirtis nuo įprastų tuo metų laiku oro sąlygų, pavyzdžiui, nuo rudeninių audrų arba nuo reguliariai miestus užtvindančio potvynio arba sniego tirpsmo vandens. Geležinkelio įmonės turėtų įrodyti negalėjusios nei numatyti, nei išvengti traukinių vėlavimo, net jei būtų ėmusiosios visų įmanomų priemonių;

- (22) bendradarbiaudami su infrastruktūros valdytojais ir geležinkelio įmonėmis, stoties valdytojai turėtų parengti nenumatytų atvejų planus, kad sugaišintiems keleiviams teikiant tinkamą informaciją ir jais rūpinantis būtų kuo labiau mažinamos sutrikusio traukinių eismo pasekmės;
- (23) šis reglamentas neturėtų varžyti geležinkelio įmonių teisės pagal taikytinus nacionalinius teisės aktus reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis;

---

↓ 1371/2007/EB konstatuojamoji dalis	15
---	----

- (24) ~~K~~ kai šio reglamento pagrindu valstybė narė suteikia leidimą geležinkelio įmonėms išimties tvarka netaikyti šio reglamento nuostatų, ji turėtų, pasikonsultavusi su keleivius atstovaujančiomis organizacijomis, skatinti geležinkelio įmones patvirtinti kompensavimo ir pagalbos didelių keleivių vežimo geležinkeliu paslaugų sutrikdymų atvejais susitarimus;

---

↓ 1371/2007/EB konstatuojamoji dalis	16
---	----

- (25) ~~T~~ taip pat pageidautina, kad nelaimingo atsitikimo metu nukentėję asmenys ir jų išlaikytiniai tuoj po nelaimingo atsitikimo būtų apsaugoti nuo trumpalaikių finansinių rūpesčių;

---

↓ 1371/2007/EB konstatuojamoji dalis	17
---	----

- (26) ~~G~~ geležinkelių keleiviams būtų naudinga, jeigu, suderinus su valdžios institucijomis, būtų imtasi atitinkamų priemonių užtikrinti jų asmeninį saugumą stotyse bei traukiniuose;

---

↓ 1371/2007/EB konstatuojamoji dalis	18
---	----

- (27) ~~G~~ geležinkelių keleiviai turėtų turėti galimybę pateikti skundą dėl šiame reglamente numatytų teisių ir pareigų bet kuriai susijusiai geležinkelio įmonei, ir teisę gauti atsakymą per priimtina laikotarpį;

---

↓ 1371/2007/EB konstatuojamoji dalis ⇒ naujas	19
---	----

(28) ~~Geležinkelio įmonės~~ ⇒ ir stoties valdytojai ⇐ turėtų nustatyti, ⇒ paskelbti, ⇐ valdyti ir stebėti keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų kokybės standartus;

---

↓ 1371/2007/EB konstatuojamoji dalis	20
---	----

~~Šio reglamento turinys turėtų būti peržiūrėtas; reikėtų pakoreguoti finansines sumas atsižvelgiant į infliaciją ir informavimo bei paslaugų kokybės reikalavimus atsižvelgiant į rinkos pokyčius; taip pat atsižvelgiant į šio reglamento poveikį paslaugų kokybei.~~

---

↓ naujas
----------

(29) kad užtikrintų geležinkelių transporto naudotojų aukšto lygio apsaugą, valstybės narės turėtų būti įpareigosios paskirti nacionalines vykdančiąsias įstaigas, kurios įdėmiai stebėtų ir užtikrintų šio reglamento vykdymą nacionaliniu lygmeniu. Tos įstaigos turėtų galėti imtis įvairių vykdymo užtikrinimo priemonių. Keleiviai, įtarę šio reglamento pažeidimą, turėtų galėti toms įstaigoms teikti skundus. Kad tokie skundai būtų tinkamai išnagrinėti, įstaigos turėtų bendradarbiauti tarpusavyje;

---

↓ 1371/2007/EB 21 konstatuojamoji dalis (pritaikytas) ⇒ naujas
--

(30) ⇒ asmens duomenys turėtų būti tvarkomi pagal Sąjungos teisės aktus dėl asmens duomenų apsaugos, visų pirma pagal ⇐ ~~Šis reglamentas turėtų neriboti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/679<sup>9</sup>; 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 95/46/EB dėl asmens apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo nuostatų<sup>10</sup>.~~

---

<sup>9</sup> 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

<sup>10</sup> OL L 281, 1995 11 23, p. 31. Direktyva su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 1882/2003 (OL L 284, 2003 3 1, p. 1).

---

↓ 1371/2007/EB 22  
konstatuojamoji dalis

- (31) ~~V~~valstybės narės turėtų nustatyti sankcijas už šio reglamento pažeidimus ir užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Sankcijos, kurios galėtų apimti kompensacijos išmokėjimą atitinkamam asmeniui, turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

---

↓ 1371/2007/EB 23  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

- (32) ~~K~~kadangi šio reglamento tikslų, t. y.  Sąjungos  Bendrijos geležinkelių plėtros ir geležinkelių eismo keleivių teisių nustatymo, valstybės narės atskirai negali tinkamai pasiekti ir kadangi šiuos tikslus galima geriau įgyvendinti  Sąjungos  Bendrijos lygmeniu,  Sąjunga  Bendrija gali patvirtinti priemones pagal Sutarties 5 straipsnyje nustatytą subsidarumo principą. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu nenumatoma nieko, kas nėra būtina siekiant šių tikslų.

---

↓ naujas

- (33) siekiant gerai apsaugoti keleivius, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį priimti teisės aktus, kuriais I, II bei III priedai būtų iš dalies keičiami atsižvelgiant į Vienodąsias CIV taisykles, būtiniausiąją informaciją, kurią privalo pateikti geležinkelio įmonės ir bilietų pardavėjai, būtinuosius paslaugos kokybės standartus, ir pakoreguoti šiame reglamente nurodytas pinigų sumas atsižvelgiant į infliaciją. Labai svarbu, kad parengiamojo darbo metu Komisija vykdytų konsultacijas, taip pat su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos pagal 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros<sup>11</sup> nustatytus principus. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

---

↓ 1371/2007/EB 25  
konstatuojamoji dalis (pritaikytas)

~~Geležinkelio įmonės kai kuriose valstybėse narėse gali turėti sunkumų, taikydamos visas šio reglamento nuostatas jam įsigaliojus. Todėl valstybės narės turėtų turėti galimybę išimties tvarka laikinai netaikyti šio reglamento nuostatų ilgų atstumų keleivių vežimo geležinkeliu~~

---

<sup>11</sup> OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

~~vietiniais maršrutais paslaugoms. Laikinos išimtys vis dėlto neturėtų būti taikomos šio reglamento nuostatomis, kuriomis remiantis neįgalieji ar ribotos judėsenos asmenys keliauja geležinkeliu, nei tų asmenų, kurie nori įsigyti bilietus keliauti geležinkeliu, teisei tą padaryti be perdėtų sunkumų, taip pat neturėtų būti taikomas nuostatomis dėl geležinkelio įmonių atsakomybės keleiviams ir jų bagažo atžvilgiu, reikalavimui, kad įmonės būtų atitinkamai apdraudusios atsakomybę bei reikalavimui, kad tos įmonės imtųsi atitinkamų priemonių užtikrinti keleivių asmeninį saugumą geležinkelio stotyse ir traukiniuose, valdyti pavojų.~~

↓ 1371/2007/EB 26  
konstatuojamoji dalis

~~Miesto, priemiesčių ir regioninio keleivių vežimo geležinkeliu paslaugos savo pobūdžiu skiriasi nuo ilgų atstumų paslaugų. Todėl, išskyrus tam tikras nuostatas, kurios turėtų būti taikomos visoms keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms visoje Bendrijos teritorijoje, valstybės narės turėtų turėti galimybę išimties tvarka netaikyti tam tikrą pagal šį reglamentą numatytų priemonių miesto, priemiesčių ir regioninio keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms.~~

↓ 1371/2007/EB 27  
konstatuojamoji dalis

~~Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimanamos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais vykdomaisiais įgaliojimais tvarka<sup>12</sup>.~~

↓ 1371/2007/EB 28  
konstatuojamoji dalis

~~Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus patvirtinti įgyvendinimo priemones. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir yra skirtos iš dalies pakeisti neesmines šio reglamento nuostatas arba papildyti šį reglamentą įrašant naujas neesmines nuostatas, jos turi būti patvirtintos taikant Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu,~~

↓ naujas

(34) šiame reglamente laikomasi pagrindinių teisių ir principų, pripažintų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje, ypač 21, 26, 38 ir 47 straipsnių, susijusių atitinkamai su visų formų diskriminacijos uždraudimu, neįgalių asmenų integravimu,

<sup>12</sup> OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).



☐ vartotojų aukšto lygio apsauga ir teise į veiksmingą teisinę gynybą ir teisingą bylos nagrinėjimą. Valstybių narių teismai šį reglamentą turėtų taikyti laikydamiesi šių teisių ir principų,

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

## I skyrius

### Bendrosios nuostatos

*1 straipsnis*

#### Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomos ☒ geležinkelių transportui taikomos ☒ taisyklės dėl:

~~a) informacijos, kurią turi suteikti geležinkelio įmonės, vežimo sutarčių sudarymo, bilietų išdavimo ir kompiuterizuotos geležinkelių transporto informacijos ir rezervavimo sistemos įgyvendinimo;~~

↓ naujas

a) vienodų vežimo sąlygų taikymo visiems keleiviams;

↓ 1371/2007/EB

b) geležinkelio įmonių atsakomybės ir jų draudimo įsipareigojimų dėl keleivių ir jų bagažo;

~~e) geležinkelio įmonių įsipareigojimų keleiviams vėlavimo atveju;~~

↓ naujas

c) keleivio teisių, jei naudodamasis geležinkelio paslaugomis ir patekęs į avariją keleivis žuvo, susižeidė arba prarado savo bagažą arba jo bagažas buvo apgadintas;

d) keleivio teisių, jei traukiniai vėluoja arba atšaukiami;

⇒ e) būtiniausias   informacijos, kurią reikia pateikti keleiviams;

~~df)~~ ⇒ vienodų sąlygų  geležinkeliais keliaujančių neįgaliajoms ir ribotos judėsenos judumo asmenims apsaugos ir ⇒ privalomos  pagalbos jiems;

~~eg)~~ paslaugų kokybės standartų apibrėžimo ~~ir bei stebėjimo stebėsenos~~,  ir  keleivių asmeniniam saugumui kylančių pavojų valdymo ~~ir skundų tvarkyme~~; ~~ir~~

~~h)~~  skundų nagrinėjimo;  ~~ir~~

~~fi)~~ bendrųjų vykdymo taisyklių.

## 2 straipsnis

### Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas  Sąjungos  Bendrijos mastu visoms  valstybės vidaus ir tarptautinėms  kelionėms geležinkelių transportu ir visoms paslaugoms, kurias teikia viena ar daugiau licenciją pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2012/34/ES<sup>13</sup> 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo<sup>14</sup> gavusių geležinkelio įmonių.

~~2. Šis reglamentas netaikomas geležinkelio įmonėms ir transporto paslaugoms, kurios neturi licencijos pagal Direktyvą 95/18/EB.~~

~~3. Įsigaliojus šiam reglamentui, 9, 11, 12, 19 straipsniai, 20 straipsnio 1 dalis ir 26 straipsnis taikomi visoms keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms visoje Bendrijos teritorijoje.~~

~~4. Išskyrus šio straipsnio 3 dalyje išdėstytas nuostatas, valstybė narė ne ilgesniam kaip 5 metų laikotarpiui skaidriu ir nediskriminaciniu pagrindu gali suteikti išimtį, kuri gali būti atnaujinama du kartus iki 5 metų kiekvienu atveju, netaikyti šio reglamento keleivių vežimo geležinkelių transportu vietiniais maršrutais paslaugoms.~~

~~5. Išskyrus šio straipsnio 3 dalyje išdėstytas nuostatas, valstybė narė gali suteikti išimtį netaikyti šio reglamento miesto, priemiesčių ir regioninio keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms. Siekdamas atskirti miesto, priemiesčių ir regioninio keleivių vežimo geležinkeliu paslaugas, valstybės narės taiko 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyvoje 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros<sup>15</sup> numatytus apibrėžimus. Taikydamos šiuos apibrėžimus, valstybės narės atsižvelgia į šiuos kriterijus: atstumą, paslaugų teikimo dažnumą, pagal tvarkaraštį numatytų sustojimų skaičių, naudojamus riedmenis, bilietų pardavimo sistemas, skirtingą keleivių skaičių piko ir ne piko valandomis, traukinių kodus ir tvarkaraščius.~~

<sup>13</sup> OL L 343, 2012 12 14, p. 32.

<sup>14</sup> ~~OL L 143, 1995 6 27, p. 70. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB (OL L 164, 2004 4 30, p. 44).~~

<sup>15</sup> ~~OL L 237, 1991 8 24, p. 25. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/103/EB (OL L 363, 2006 12 20, p. 344).~~

~~6. Valstybė narė ne ilgesniam kaip 5 metų laikotarpiui skaidriu ir nediskriminaciniu pagrindu gali suteikti išimtį, kuri gali būti atnaujinama, netaikyti šio reglamento tam tikroms paslaugoms ar kelionėms, nes didelė dalis keleivių vežimo geležinkeliu paslaugos, įskaitant bent vieną sustojimą stotyje pagal tvarkaraštį, suteikiama už Bendrijos ribų.~~

~~7. Valstybės narės praneša Komisijai apie išimtis, suteiktas pagal 4, 5 ir 6 dalis. Komisija imasi atitinkamų veiksmų, jei tokia išimtis neatitinka šio straipsnio nuostatų. Ne vėliau kaip iki 2014 m. gruodžio 3 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl išimčių, suteiktų pagal 4, 5 ir 6 dalis.~~

↓ naujas

2. Laikydamosi 4 dalies, valstybės narės gali išimties tvarka netaikyti reglamento reikalavimų šioms paslaugoms:

- (a) Direktyvoje 2012/34/ES nurodytoms miesto, priemiesčių ir regioninio keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms, išskyrus tarpvalstybines vežimo Sąjungos viduje paslaugas;
- (b) keleivių vežimo geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais paslaugoms, kai didžioji kelionės dalis, įskaitant bent vieną sustojimą pagal tvarkaraštį, vyksta ne Sąjungoje, jei keleivių teisės yra pakankamai užtikrinamos atitinkamais nacionalinės teisės aktais valstybės narės, suteikusios išimtį, teritorijoje.

3. Valstybės narės Komisijai praneša apie išimtis, padarytas pagal 2 dalies a ir b punktus, ir apie nacionalinės teisės aktų pakankumą savo teritorijose 2 dalies b punkte nustatyto reikalavimo tikslais.

4. 5, 10, 11 ir 25 straipsniai ir V skyrius taikomi visoms 1 dalyje nurodytoms keleivių vežimo geležinkeliu paslaugoms, įskaitant paslaugas, kurioms padaryta išimtis pagal 2 dalies a ir b punktus.

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)  
⇒ naujas

### 3 straipsnis

#### Apibrėžtys Savokų apibrėžimai

Šiame reglamente taikomi tokie savokų apibrėžimai vartojamų terminų apibrėžtys:

- (1) geležinkelio įmonė – geležinkelio įmonė, ~~kaip~~ apibrėžta Direktyvos ~~2012/34/ES~~ ~~2001/14/EB~~<sup>16</sup> 3 ~~2~~ straipsnyje 1 dalyje, ir bet kuri valstybinė ar privati

<sup>16</sup> ~~2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojamasi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir~~

~~įmonė, kurios veiklos sritis – teikti prekių ir (arba) keleivių pervežimo geležinkeliais paslaugas ir kuriai galioja reikalavimas užtikrinti trauką; ši sąvoka apima ir tas įmones, kurios teikia vien tik traukos paslaugas; ši sąvoka apima ir tas įmones, kurios teikia vien tik traukos paslaugas;~~

~~(2) vežėjas – sutartinė geležinkelio įmonė, su kuria keleivis sudarė vežimo sutartį, arba kelios pačiam vežančios geležinkelio įmonės, kurios atsako šios sutarties pagrindu;~~

~~(3) pavaduojantis vežėjas – geležinkelio įmonė, kuri su keleiviu nesudarė vežimo sutarties, tačiau kuriai sutarties šalimi esanti geležinkelio įmonė paveda visiškai ar iš dalies atlikti vežimą geležinkeliu;~~

(42) infrastruktūros valdytojas – ⇨ infrastruktūros valdytojas ⇩ ~~institucija ar įmonė, kuri pirmiausia yra atsakinga už geležinkelio infrastruktūros arba jos dalies sukūrimą ir techninę priežiūrą, kaip, apibrėžtas Direktyvos 2012/34/ES<sup>17</sup> 3 straipsnyje, bei gali būti atsakinga ir už infrastruktūros kontrolės ir saugos sistemų valdymą; infrastruktūros valdytojo funkcijos tinkle arba tinklo dalyje gali būti paskiriamos skirtingoms institucijoms ar įmonėms;~~

(53) stoties valdytojas – organizacinis vienetas valstybėje narėje, kuriam buvo patikėta valdyti geležinkelio stotį ir kuris gali būti infrastruktūros valdytojas;

(64) kelionių operatorius – ~~kelionės~~ organizatorius arba pardavėjas, ~~kaip~~ apibrėžtas Europos Parlamento ir Tarybos ~~Direktyvos 90/314/EEB<sup>17</sup>~~ (ES) 2015/2302<sup>18</sup> 23 straipsnio 28 ir 9 dalyse, išskyrus geležinkelio įmonę;

(75) bilietų pardavėjas – bet kuris geležinkelio transporto paslaugų pardavėjas, kuris sudaro vežimo sutartis ir parduoda bilietus geležinkelio įmonės ar savo vardu;

(86) vežimo sutartis– ~~tai~~ vežimo už atlyginimą ar nemokamai sutartis, kurią sudarė geležinkelio įmonė ar bilietų pardavėjas ir keleivis tam, kad būtų teikiamos viena ar daugiau transporto paslaugų;

(97) rezervavimas – popierinės ar elektroninės ~~formos~~ leidimas, suteikiantis teisę ~~vyktingai naudotis~~ transportu, jei jis skirtas konkrečiam asmeniui ir buvo iš anksto gautas ~~patvirtinimas~~ ☒ pirmiau patvirtintomis individualiomis transporto sąlygomis ☒ ;

(108) tęstinės kelionės bilietas – bilietas ar bilietai, ~~kurie atspindi~~ atitinkantys ☒ vieną ☒ vežimo sutartį, sudarytą dėl kelių pačiam teikiamų geležinkelio paslaugų, kurias teikia viena ar ~~kelios~~ ☒ daugiau ☒ geležinkelio įmonėsių;

---

~~saugos sertifikavimo (OL L 75, 2001 3 15, p. 29). Direktyva su pakeitimais, padarytais Direktyva 2004/49/EB.~~

<sup>17</sup> ~~1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyva 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų (OL L 158, 1990 6 23, p. 59).~~

<sup>18</sup> 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB (OL L 326, 2015 12 11, p. 1).

---

↓ naujas

(9) paslauga – keleivių vežimo geležinkeliu iš vienos stoties arba stotelės į kitą pagal tvarkaraštį paslauga;

(10) kelionė – keleivių vežimas iš išvykimo stoties į atvykimo stotį pagal vieną vežimo sutartį;

---

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)

⇒ naujas

(11) keleivių vežimo geležinkelių transportu vietiniais maršrutais paslauga – keleivių vežimo geležinkelių transportu paslauga, kai nekertama valstybės narės siena;

⇒ (12) keleivių vežimo geležinkelių transportu tarptautiniais maršrutais paslauga – tarptautinė keleivių vežimo paslauga, apibrėžta Direktyvos 2012/34/ES 3 straipsnio 5 dalyje; ⇐

~~(12)~~13) vėlavimas – skirtumas tarp laiko, kada pagal paskelbtą tvarkaraštį keleivis turėjo atvykti, ir laiko, kada jis iš tikrųjų atvyko ar kada tikimasi, kad atvyks ☒ į galutinės atvykimo vietos stotį ☒;

~~(13)~~14) daugkartinis bilietas arba sezono bilietas – bilietas neribotam skaičiui kelionių, kuris suteikia teisę jo teisėtam turėtojui keliauti geležinkeliu tam tikru maršrutu ar tinkle nustatytu laikotarpiu;

---

↓ naujas

(15) praleistas persėdimas – situacija, kai vienos kelionės metu keleivis dėl vienos arba daugiau ankstesnių paslaugų vėlavimo arba atšaukimo nespėja pasinaudoti viena arba daugiau paslaugų;

---

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)

⇒ naujas

~~(14) Kompiuterizuota geležinkelių transporto informacijos ir rezervavimo sistema (CIRSRT) – kompiuterizuota sistema, kurioje saugoma informacija apie geležinkelio įmonių siūlomas geležinkelių paslaugas; CIRSRT sistemoje saugoma tokia informacija apie paslaugas keleiviams;~~

~~a) paslaugų keleiviams grafikai ir tvarkaraščiai;~~

~~b) ar yra laisvų sėdimų vietų;~~

~~c) bilietų kainos ir specialios sąlygos;~~

~~d) traukinių prieinamumas neįgaliesiems ir ribotos judėsenos asmenims;~~

~~e) galimi rezervavimo arba bilietų ar testinės kelionės bilietų išdavimo būdai, jeigu naudotojams prieinami kai kurie arba visi šie būdai;~~

~~(1516) neįgalusis arba  ir  ribotos judėsenos judumo asmuo – bet kuris asmuo, kurio judėseną naudojantis transporto priemone yra ribota dėl  turintis nuolatinę arba laikiną  bet kokios fizinės negalios (sensorinės arba motorinės, nuolatinės arba laikinos),  psichikos,  intelekto  arba jutimo  negaliosą arba sutrikimo ar bet kurios kitos negalios, ⇒ kuri, kai asmeniui reikia įveikti tam tikras kliūtis, gali jam trukdyti veiksmingai naudotis visomis tokiomis pačiomis transporto galimybėmis, kokias turi kiti keleiviai, ⇐ arba  asmuo, kurio judumas naudojantis transportu mažesnis dėl jo  amžiaus, ir kuriam dėl jo būklės reikia skirti atitinkamą dėmesį ir visiems keleiviams teikiamas paslaugas pritaikyti prie jo specialių poreikių;~~

~~(1617) Bendrosios vežimo sąlygos – vežeje  geležinkelio įmonės  sąlygos, kurias sudaro bendrosios sąlygos ar kiekvienoje valstybėje narėje teisėtai galiojantys tarifai ir kurios, sudarius vežimo sutartį, tampa jos sudėtine dalimi;~~

~~(1718) transporto priemonė – motorinė transporto priemonė ar priekaba, vežamos vežant keleivius;~~

---

↓ naujas

(19) Vienodosios CIV taisyklės – vienodosios tarptautinio keleivių ir bagažo vežimo geležinkeliais sutarties (CIV) taisyklės, nustatytos Tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties A priede.

---

↓ 1371/2007/EB

## II skyrius

### Vežimo sutartis, informacija ir bilietai

#### 4 straipsnis

#### Vežimo sutartis

Laikantis šio skyriaus nuostatų, vežimo sutarties sudarymą ir jos vykdymą bei informacijos teikimą ir bilietų pardavimą reglamentuoja I priedo II ir III antraštinių dalių nuostatos.

---

↓ naujas

*5 straipsnis*

**Visiems vienodos vežimo sutarties sąlygos**

Nedarydamos įtakos socialiniams tarifams, geležinkelio įmonės arba bilietų pardavėjai sutarties sąlygas ir tarifus visuomenei siūlo be tiesioginių arba netiesioginių skirtumų, grindžiamų galutinio kliento pilietybe, gyvenamąja vieta, geležinkelio įmonės arba bilietų pardavėjo įsisteigimo vieta Sąjungoje.

---

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)  
⇒ naujas

*6 straipsnis*

**Dviračiai**

~~Geležinkelių įmonės suteikia teisę keleiviams  turi teisę  vežtis dviračius traukinyje, ir, jei dera, už tai imamas kai reikalinga už  pagrįstas  mokesčius, jei juos lengva valdyti, jei tai neigiamai nepaveikia atitinkamos vežimo geležinkeliu paslaugos, ir jei tai įmanoma tame riedmenyje. ⇒ Kelionės metu jie prižiūri savo dviračius ir rūpinasi, kad dviračiai netrukdytų arba nepadarytų žalos kitiems keleiviams, judėjimo įrangai, bagažui arba geležinkelio veiklai. Dviračių galima nevežti arba jų vežimą apriboti dėl saugos arba veiklos priežasčių, jei geležinkelio įmonės, bilietų pardavėjai, kelionių operatoriai ir, jei dera, stoties valdytojai keleivius apie nevežimo arba apribojimo sąlygas informuoja pagal Reglamentą (ES) Nr. 454/2011. ⇐~~

*7 straipsnis*

**Draudimas atsisakyti pareigų ir nustatyti ribas**

1. Pagal šį reglamentą nustatytų pareigų keleivių atžvilgiu negalima apriboti ar jų atsisakyti, ypač į vežimo sutartį įtraukiant leidžiančią nukrypti arba ribojančią nuostatą.
2. Geležinkelio įmonės gali pasiūlyti keleiviui palankesnes, nei nustatyta šiame reglamente, sutarties sąlygas.

*8 straipsnis*

**Pareiga suteikti informaciją apie paslaugų nutraukimą**

Geležinkelio įmonės ar, ~~kur tinkama~~ jei dera, už viešųjų paslaugų sutartį atsakinga kompetentinga institucija tinkamomis priemonėmis⇒, įskaitant neįgaliems asmenims pagal Direktyvoje XXX nustatytus prieinamumo reikalavimus tinkamas formas<sup>19</sup>, ⇐ paskelbia apie sprendimus dėl ⇒ nuolatinio arba laikino ⇐ paslaugų nutraukimo prieš tų sprendimų įgyvendinimą.

### 8 9 straipsnis

#### **Kelionės informacija**

1. ~~Paprašyti ir nepažeisdami 10 straipsnio, Gavę prašymą,~~ geležinkelio įmonės ir bilietų pardavėjai, siūlantys vienos ar kelių geležinkelio įmonių vardu sudaryti vežimo sutartis, suteikia keleiviui bent II priedo I dalyje nurodytą informaciją, susijusią su kelionėmis, dėl kurių atitinkama geležinkelio įmonė siūlo sudaryti vežimo sutartį. Bilietų pardavėjai, siūlantys vežimo sutartis savo vardu, ir kelionių operatoriai suteikia šią informaciją, jeigu jos turi.
2. Kelionės metu ⇒, taip pat persėdimo stotyse, ⇐ geležinkelio įmonės ⇒ ir, jei įmanoma, bilietų pardavėjai ⇐ suteikia keleiviams bent jau II priedo II dalyje nurodytą informaciją.
3. 1 ir 2 dalyse nurodyta informacija suteikiama tinkamiausia forma ⇒, be kitų priemonių, naudojantis naujausiomis ryšių technologijomis ⇐. Ypatingas dėmesys šiuo klausimu skiriamas žmonių su klausos ir (arba) regėjimo negalia poreikiams ⇒ tam, kad būtų užtikrinama, kad ši informacija neįgaliems asmenims atitiktų Direktyvoje XXX ir Komisijos reglamente (ES) Nr. 454/2011 nustatytus reikalavimus ⇐.

---

↓ naujas

4. Stoties valdytojai ir infrastruktūros valdytojai geležinkelio įmonėms ir bilietų pardavėjams tikrą laiką duomenis, susijusius su traukiniais, įskaitant kitų geležinkelio įmonių eksploatuojamus traukinius, teikia visiems vienodomis sąlygomis.

---

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)  
⇒ naujas

### 9 10 straipsnis

#### **Galimybė įsigyti bilietus, tęstinės kelionės bilietus ir juos rezervuoti**

---

<sup>19</sup> Direktyva XXX dėl valstybių narių įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimais, suderinimo (Europos prieinamumo aktas) (OL L X, XXXX X X, p. X).



1. Geležinkelio įmonės ir bilietų pardavėjai siūlo, ~~kur tai įmanoma,~~ bilietus ~~bei~~ ☒ ir, jei įmanoma, ☒ tęstinės kelionės bilietus bei galimybę juos rezervuoti. ⇒ Jie kuo labiau stengiasi pasiūlyti tęstinės kelionės bilietus, be kitų kelionių, kelionėms į užsienį ir kelionėms, kurias vykdo daugiau nei viena geležinkelio įmonė. ⇐
2. Nepažeisdama 3 ir 4 dalių geležinkelio įmonė ⇒ ir bilietų pardavėjai ⇐ platina bilietus keleiviams naudodamasi bent vienu iš šių pardavimo punktų:
  - (a) bilietų kasose ar ☒ bilietų ☒ pardavimo automatuose;
  - (b) telefonu, internetu arba kitokia osa plačiai naudojama osa informacinė ese technologija osa pagalba;
  - (c) traukiniuose.

~~3. Nepažeisdamos 4 ir 5 dalių nuostatų,~~ ⇒ Valstybės narės gali reikalauti, kad ⇐ geležinkelio įmonės ~~platina~~ ☒ platintų ☒ bilietus paslaugoms, ~~suteikiamoms~~ pagal viešųjų paslaugų sutartis ~~bent~~ ⇒ daugiau nei ⇐ viename iš šių pardavimo punktuose.

~~a) bilietų kasose ar pardavimo automatuose;~~

~~b) traukiniuose.~~

43. Geležinkelio įmonės siūlo galimybę įsigyti pageidaujamos paslaugos bilietus traukinyje, išskyrus atvejus, kai ši galimybė neleidžiama ar ribojama dėl saugumo ar kovos su sukčiavimu politikos, ar taikant privalomą traukinių bilietų rezervavimą, ar dėl pagrįstų komercinių priežasčių.
54. Kai išvykimo stotyje nėra bilietų kasų ar ☒ bilietų ☒ pardavimo automatų, keleiviai stotyje informuojami apie:
  - (a) galimybę įsigyti bilietus telefonu ar internetu arba traukinyje bei apie tokio pirkimo tvarką;
  - (b) artimiausią geležinkelio stotį ar vietą, kurioje yra bilietų kasos ir/ (arba) ☒ bilietų ☒ pardavimo automatai.

↓ naujas

5. Jei išvykimo stotyje nėra bilietų kasų arba prieinamo bilietų pardavimo automato, neįgalūs ir riboto judumo asmenys bilietus be priemokos gali pirkti traukinyje.
6. Jei keleivis gauna atskirus bilietus vienai geležinkelio kelionei, sudarytai iš paslaugų, kurias iš eilės teikia viena arba kelios geležinkelio įmonės, jo teisės, susijusios su informacija, pagalba, rūpinimusi ir kompensacija, yra lygiavertės teisėms, garantuojamoms turint tęstinės kelionės bilietą, ir galioja visą kelionę nuo išvykimo iki galutinės paskirties vietos, nebent keleivis būtų raštu informuotas kitaip. Tokioje informacijoje turi būti visų pirma nurodoma, kad praleidęs persėdimą keleivis netektų teisės gauti pagalbą arba kompensaciją, grindžiamą visu kelionės ilgiu. Pareigą įrodyti, kad ši informacija buvo pateikta, turi geležinkelio įmonė, jos agentas, kelionių operatorius arba bilietų pardavėjas.

~~10 straipsnis~~

~~Kelionės informacijos ir rezervavimo sistemos~~

~~1. Siekiant teikti informaciją ir išduoti bilietus, kaip nurodyta šiame reglamente, geležinkelio įmonės ir bilietų pardavėjai naudojami CIRSRT, kuri turi būti sukurta laikantis šiame straipsnyje nurodytų procedūrų.~~

~~2. Direktyvoje 2001/16/EB nurodytos Techninės sąveikos specifikacijos (TSS) taikomos šio reglamento tikslais.~~

~~3. Komisija, remdamasi pasiūlymu, kurį turi pateikti Europos geležinkelio agentūra (EGA), iki 2010 m. gruodžio 3 d. priima keleiviams skirtų telematikos priemonių TSS. TSS suteikia galimybę teikti II priede pateiktą informaciją ir išduoti bilietus, kaip nustatyta šiame reglamente.~~

~~4. Geležinkelio įmonės suderina savo CIRSRT su TSS nustatytais reikalavimais laikydamosi tose TSS nustatyto įdiegimo plano.~~

~~5. Atsižvelgiant į Direktyvos 95/46/EB nuostatas, geležinkelio įmonė ir bilietų pardavėjas kitoms geležinkelio įmonėms ir (arba) bilietų pardavėjams neatskleidžia su individualiais užsakymais susijusių asmens duomenų.~~

### III SKYRIUS

## GELEŽINKELIO ĮMONIŲ ATSAKOMYBĖ UŽ KELEIVIUS IR JŲ BAGAŽĄ

*11 straipsnis*

### Atsakomybė už keleivius ir bagažą

Atsižvelgiant į šio skyriaus nuostatas ir nepažeidžiant taikytinos nacionalinės teisės, numatančios keleivių teisę gauti papildomą kompensaciją už žalą, geležinkelio įmonių atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja I priedo IV antraštinės dalies I, III ir IV skyriai bei VI ir VII antraštinės dalys.

## 12 straipsnis

### **Draudimas ir draudimo apsauga keleivio mirties arba susižeidimo atvejais**

~~1. Direktyvos 95/18/EB 9 straipsnyje numatyta pareiga, susijusi su atsakomybe už keleivius, suprantama kaip reikalavimas, kad geležinkelio įmonė  turi  būti tinkamai apdrausta tokia suma ⇒ , kaip nustatyta Direktyvos 2012/34/ES 22 straipsnyje ir remiantis geležinkelio įmonės rizikos vertinimu,  ar imtų  lygiaverčių priemonių tam, kad galėtų atsakyti už prievoles, kylančias iš šio reglamento.~~

~~2. Iki 2010 m. gruodžio 3 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai pranešimą apie minimalios draudimo sumos nustatymą geležinkelio įmonėms. Jei tikslinga, su tuo pranešimu pateikiami tinkami pasiūlymai ar rekomendacijos šiuo klausimu.~~

## 13 straipsnis

### **Išankstiniai mokėjimai**

1. Jei keleivis žūsta ar sužeidžiamas, geležinkelio įmonė, kaip nurodyta I priedo 26 straipsnio 5 dalyje, nedelsdama ir visais atvejais ne vėliau kaip per penkiolika dienų po to, kai nustatomas teisę gauti kompensaciją turintis fizinis asmuo, atlieka tokius reikiamus išankstinius mokėjimus, kad būtų patenkinti skubūs ekonominiai poreikiai, proporcingi patirtai žalai.
2. Nepažeidžiant 1 dalies, išankstinio mokėjimo suma yra ne mažiau kaip 21 000 EUR keleiviui mirties atveju.
3. Išankstinis mokėjimas nelaikomas atsakomybės pripažinimu ir sumokėta suma gali būti atskaityta iš kitų sumų, vėliau sumokamų pagal šį reglamentą, bet ši suma yra negražintina, išskyrus atvejus, kai žala sukelta dėl keleivio aplaidumo ar kaltės ar kai asmuo, kuriam sumokėta ši suma, nėra teisę gauti kompensaciją turintis asmuo.

## 14 straipsnis

### **Atsakomybės ginčijimas**

Net jeigu geležinkelio įmonė ginčija savo atsakomybę dėl keleivio, kurį ji vežė, fizinio sužalojimo, ji imasi visų reikiamų pastangų padėti keleiviui, kuris reikalauja kompensacijos dėl nuostolių iš trečiųjų asmenų.

## IV SKYRIUS

# VĒLAVIMAS, PRALEISTI PERSĒDIMAI IR ATŠAUKIMAS

### 15 straipsnis

#### Atsakomybė dėl vėlavimų, praleistų persėdimų ir atšaukimų

Atsižvelgiant į šio skyriaus nuostatas, geležinkelio įmonių atsakomybę dėl vėlavimų, praleistų persėdimų ir atšaukimų reglamentuoja I priedo IV antraštinės dalies II skyrius.

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)  
⇒ naujas

### 16 straipsnis

#### Bilieto kainos gražinimas ir nukreipimas kitu maršrutu

1. ~~Tuo atveju, kai~~ ⇒ Jeigu išvykimo metu arba kelionės, vykdomos pagal vieną vežimo sutartį, metu praleidus persėdimą ⇐ pagrįstai ~~manoma~~ galima tikėtis, kad atvykstanti į galutinę atvykimo vietą pagal vežimo sutartį bus vėluojama daugiau nei 60 minučių, keleivis turi turėti galimybę nedelsiant pasirinkti ☒ vieną iš šių galimybių ☒:

- (a) visos bilieto kainos gražinimą tomis pačiomis sąlygomis, kuriomis buvo už jį sumokėta, už nenuvažiuotą kelionės dalį ar dalis ir jau nuvažiuotą dalį ar dalis, jei kelionė nebeatitinka keleivio pradinį kelionės planą, prireikus ir grįžimo į pradinę išvykimo vietą paslaugos suteikimą esant anksčiausiai galimybei. Bilieto kaina gražinama tokiomis pačiomis sąlygomis, kaip kompensacijų išmokėjimas pagal 17 straipsnį; ~~arba~~
- (b) tęsti kelionę ar keliauti kitu maršrutu, esant panašioms transporto sąlygoms, į galutinę atvykimo vietą esant anksčiausiai galimybei; ~~arba~~
- (c) tęsti kelionę ar keliauti kitu maršrutu, esant panašioms transporto sąlygoms, į galutinę atvykimo vietą vėlesne keleiviui patogia data.

↓ naujas

2. Taikant 1 dalies b punkto reikalavimus, kelionę kitu maršrutu panašiomis vežimo sąlygomis gali vykdyti bet kuri geležinkelio įmonė ir gali būti vežama aukštesne klase bei alternatyvių rūšių transportu, tačiau be papildomų išlaidų keleiviams. Geležinkelio įmonės stengiasi, kad keleiviams nebūtų papildomų persėdimų. Visas laikas, per kurį alternatyvių rūšių transportu nuvažiuojama likusi nebaigtos pagal planą pradinės kelionės dalis, turi būti panašus į tvarkaraštyje numatytą pradinės

kelionės laiką. Keleiviams nesiūloma važiuoti žemesne klase, nebent važiuoti kitu maršrutu įmanoma tik žemesne klase.

3. Važiavimo kitu maršrutu paslaugos teikėjai turi rūpintis, kad neįgaliems ir riboto judumo asmenims suteiktų panašaus lygio prieigą prie alternatyvių transporto paslaugų.

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)  
⇒ naujas

## 17 straipsnis

### Bilieto kainos kompensavimas

1. Neprarasdamas teisės į transportą, keleivis iš geležinkelio įmonės gali reikalauti kompensacijos už vėlavimą, jei jo traukinys ⇒ iš išvykimo vietos į atvykimo vietą, nurodytas vežimo sutartyje, važiuoja ⇐ vėluojamas ir dėl už šio vėlavimą nebuvo grąžinta bilieto kaina pagal 16 straipsnio nuostatas. Minimalios kompensacijos už vėlavimą yra:
- a) 25 % bilieto kainos tuo atveju, kai vėluojama nuo 60 iki 119 minučių;
  - b) 50 % bilieto kainos tuo atveju, kai vėluojama 120 ar daugiau minučių.
2.  1 dalis taip pat taikoma  keleiviams, kurie turi daugkartinį bilietą ar sezono bilietą.  Jeigu jie  kurie patyrė pasikartojančių vėlavimų ar atšaukimų per ⇒ daugkartinio arba sezono ⇐ bilieto galiojimo laikotarpį,  jie  gali reikalauti atitinkamos kompensacijos pagal geležinkelio įmonės kompensavimo taisykles. Šiomis taisyklėmis apibrėžiami kriterijai, nustatant vėlavimą  nustatymo  ir kompensacijos apskaičiavimo  kriterijai . ⇒ Jei trumpesnis nei 60 minučių vėlavimas kartojasi per daugkartinio arba sezono bilieto galiojimo laikotarpį, vėlavimo trukmė sumuojama, o keleiviams kompensuojama pagal geležinkelio įmonės kompensavimo taisykles. ⇐
3. Kompensacijos už vėlavimą apskaičiuojamos pagal  visą  kainą, kurią keleivis faktiškai sumokėjo už paslaugą, kuri vėlavo. Kai vežimo sutartis yra dėl kelionės į abi puses, apskaičiuojant kompensaciją už vėlavimą kelionės pirmyn ar atgal atveju remiamasi puse už bilietą sumokėtos kainos. Kompensacija už vėlavimą suteikiant paslaugas pagal kitos rūšies vežimo sutartį, leidžiančią keliauti keliais atitinkamais maršrutais, apskaičiuojama proporcingai pagal visą bilieto kainą.
4. Apskaičiuojant vėlavimo trukmę neatsižvelgiama į vėlavimą, kuris įvyko už  Sąjungos  valstybės, kuriose yra taikoma Europos bendrijos steigimo sutartis, teritorijos ribų, jeigu geležinkelio įmonė gali tai įrodyti.
5. Kompensacija už bilieto kainą sumokama per vieną mėnesį nuo prašymo dėl kompensacijos pateikimo. Kompensacija gali būti išmokėta čekiais ir (arba) suteikiant kitas paslaugas, jei sąlygos yra lanksčios (visų pirma dėl galiojimo

laikotarpio ir paskirties vietos). Kompensacija išmokama pinigais keleiviui paprašius.

36. Iš kompensacijos už bilieto kainą ~~neat~~ išskaičiuojamos finansinio sandorio išlaidos, pavyzdžiui, mokesčiai, išlaidos už telefoną ar pašto ženklus. Geležinkelio įmonės gali nustatyti minimalią sumą, už kurią mažesnės kompensacijos nebus išmokamos. Ši minimali suma negali būti didesnė kaip 4 EUR ☒ už bilietą ☒.
47. Keleivis neturi teisės į kompensaciją, jei apie vėlavimą jam pranešta prieš tai, kai jis nusipirko bilietą, arba jei atvykus kitu traukiniu ar pakeitus maršrutą pavėluojama mažiau nei 60 minučių.

---

↓ naujas

8. Geležinkelio įmonė neįpareigota mokėti kompensacijos, jeigu ji gali įrodyti, kad paslaugą suteikti pavėlavo dėl ekstremalių oro sąlygų arba didelės stichinės nelaimės, dėl kurių paslaugą teikti būtų buvę pavojinga, ir kad vėlavimo nebuvo galima nei numatyti, nei išvengti, net jeigu ji būtų ėmusi visų įmanomų priemonių.

---

↓ 1371/2007/EB  
⇒ naujas

## 18 straipsnis

### Pagalba

- Vėlavimo atvykstant ar išvykstant atveju geležinkelio įmonė ⇒ , bilietų pardavėjas ⇐ ar stoties valdytojas keleivius informuoja apie padėtį ir apie numatomą išvykimo laiką bei numatomą atvykimo laiką, kai tik turi tokią informaciją.
- Ilgesnio nei 60 minučių 1 dalyje nurodyto vėlavimo atveju keleiviams taip pat turi būti nemokamai pasiūlyta:
  - maistas ir gėrimai, ~~namieji~~ gėrimai, atsižvelgiant į laukimo laiką, jei jų yra traukinyje ar stotyje, arba jie pagrįstai gali būti pateikti ⇒ atsižvelgiant į tokius kriterijus, kaip nuotolis iki tiekėjo, atvežimo laikas ir kaina ⇐;
  - kai ir kur tai fiziškai įmanoma, viešbutis ar kita apgyvendinimo vieta ir transportas iš geležinkelio stoties į apgyvendinimo vietą tais atvejais, kai būtina apsistoti vieną ar daugiau naktų arba atsiranda būtinybė apsistoti ilgiau nei numatyta;
  - jei traukinys sustabdytas kelyje, kai ir kur tai fiziškai įmanoma, transportas nuo traukinio iki geležinkelio stoties, alternatyvios išvykimo vietos ar iki galutinės atvykimo vietos pagal teikiamą paslaugą.
- Jei geležinkelio paslauga nebegali būti toliau teikiama, geležinkelio įmonės kuo greičiau suorganizuoja alternatyvias transporto paslaugas keleiviams.

4. Geležinkelio įmonės keleivio prašymu ant bilieta  $\Rightarrow$  arba kitomis priemonėmis  $\Leftarrow$  patvirtina, atsižvelgiant į tai, kas įvyko, kad geležinkelio paslauga buvo suteikta pavėluotai, dėl jos buvo praleistas persėdimas, arba kad tos paslaugos teikimas buvo atšauktas.
5. Taikydama 1, 2, ~~3~~  $\Rightarrow$  ir 4  $\Leftarrow$  dalis, paslaugas teikianti geležinkelio įmonė ypatingą dėmesį skiria neįgaliaj~~ų~~ ir ribotos ~~judėsenos~~ judumo ~~keleivių~~ asmėnų ir juos lydinčių asmenų poreikiams.

$\Downarrow$  naujas

6. Be įpareigojimų, kurie geležinkelio įmonėms nustatyti Direktyvos 2012/34/ES 13a straipsnio 3 dalyje, vykdymo, geležinkelio stoties, kurioje kiekvieną metų dieną aptarnaujama vidutiniškai bent 10 000 keleivių, stoties valdytojas, laikydamasis tinkamo nenumatytų atvejų plano, užtikrina suderintą stoties, geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojo veiklą, kad pasirengtų galimam dideliam paslaugų teikimo sutrikdymui ir dideliam vėlavimui, dėl kurių stotyje bus daug sugaišintų keleivių. Pagal planą užtikrinama, kad sugaišintiems keleiviams būtų teikiama tinkama pagalba ir informacija, kurių forma, be kitų reikalavimų, atitiktų Direktyvoje XXX nustatytus prieinamumo reikalavimus. Gavęs prašymą, stoties valdytojas planą ir visus jo pakeitimus pateikia nacionalinei vykdančiajai įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai įstaigai. Geležinkelio stočių, kuriose kiekvieną metų dieną aptarnaujama vidutiniškai iki 10 000 keleivių, visais įmanomais būdais stengiasi koordinuoti stoties naudotojų veiksmus ir tokiomis aplinkybėmis padėti sugaišintiems keleiviams ir juos informuoti.

### *19 straipsnis*

#### **Regresinis reikalavimas**

Jei geležinkelio įmonė sumokėjo kompensaciją arba įvykdė kitus įpareigojimus pagal šį reglamentą, nė viena šio reglamento arba nacionalinės teisės nuostata negali būti aiškinama kaip varžanti geležinkelio įmonės teisę išsireikalauti iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis, išlaidų atlyginimą pagal taikytinus teisės aktus. Šis reglamentas visų pirma niekaip nevaržo geležinkelio įmonės teisės išsireikalauti išlaidų atlyginimą iš trečiosios šalies, turinčios sutartį su geležinkelio įmone ir prisidėjusios prie įvykio, dėl kurio reikia mokėti kompensaciją arba vykdyti kitus įpareigojimus. Negali būti aiškinama, kad kuri nors šio reglamento nuostata kaip nors varžo trečiosios šalies, išskyrus keleivį, turinčios sutartį su geležinkelio įmone, teisę išsireikalauti iš geležinkelio įmonės išlaidų atlyginimą arba kompensaciją pagal atitinkamus taikytinus teisės aktus.

## V SKYRIUS

# NEĮGALIEJŲ IR RIBOTOS JUDĖSENOS JUDUMO ASMENYS

### ~~19~~ 20 straipsnis

#### Teisė į transportą

1. Geležinkelio įmonės ir stoties valdytojai, aktyviai dalyvaujant neįgaliesiems ir ribotos judėsenos judumo asmenims atstovaujančioms organizacijoms, nustato, jei dar neturi nustatytų, ~~nediskriminacines~~ priegios vienodomis sąlygomis taisykles, taikomas vežant neįgaliuosius ir ribotos judėsenos judumo asmenis, ⇒ įskaitant jų padėjėjus ⇐. ⇒ Pagal taisykles keleivį gali lydėti šuo vedlys, kaip nustatyta atitinkamuose nacionaliniuose reikalavimuose. ⇐
2. Rezervavimas ir bilietai neįgaliesiems ir ribotos judėsenos judumo asmenims siūlomi be jokio papildomo mokesčio. Geležinkelio įmonė, bilietų pardavėjas ar kelionių operatorius neturėtų atsisakyti priimti rezervacijos ar parduoti bilietą neįgaliajam ar ribotos judėsenos judumo asmeniui ar reikalauti, kad toks asmuo būtų lydimas kito asmens, išskyrus atvejus, kai tai būtina siekiant laikytis 1 dalyje nurodytų priegios taisyklių.

### ~~20~~ 21 straipsnis

#### Neįgaliesiems ir ribotos judėsenos judumo asmenims teikiama informacija

1. ~~Paprašius~~ Gavęs prašymą, ⇒ stoties valdytojas, ⇐ geležinkelio įmonė, bilietų pardavėjas ar kelionių operatorius ⇒, be kitų priemonių, Reglamente (ES) Nr. 454/2011 ir Direktyvoje XXX nustatytus prieinamumo reikalavimus atitinkančia forma ⇐ informuoja neįgaliuosius ir ribotos judėsenos judumo asmenis apie ⇒ stoties ir susijusios įrangos, ⇐ geležinkelio paslaugų prieinamumą, apie riedmenų priegios sąlygas pagal ~~2019~~ straipsnio 1 dalyje nurodytas priegios taisykles ir apie patogumus traukiniuose.
2. Kai geležinkelio įmonė, bilietų pardavėjas ~~ir (arba)~~ kelionių operatorius taiko išimtį pagal ~~2019~~ straipsnio 2 dalį, atitinkamam neįgaliajam ar ribotos judėsenos judumo asmeniui paprašius, ji arba jis raštu praneša tokių veiksmų priežastis per penkias darbo dienas nuo atsisakymo rezervuoti ar išduoti bilietą arba pareikalavimo, kad asmuo būtų lydimas. ⇒ Geležinkelio įmonė, bilietų pardavėjas arba kelionių



operatorius visomis išgalėmis stengiasi tokiam asmeniui pasiūlyti, atsižvelgiant į jo reikmes, alternatyvias transporto paslaugas. ⇐

#### ~~21 straipsnis~~

#### **Prieinamumas**

~~1. Geležinkelio įmonės ir stoties valdytojai pagal TSS ribotos judėsenos asmenims užtikrina, kad stotis, peronai, riedmenys ir kiti įrenginiai yra prieinami neįgaliesiems ir ribotos judėsenos asmenims.~~

#### 22 straipsnis

#### **Pagalba geležinkelio stotyse**

1. Jei neįgalusis ar ribotos ~~judėsenos~~ judumo asmuo išvyksta iš aprūpintos personalu geležinkelio stoties, vyksta per ją ar atvyksta į ją, geležinkelio stoties valdytojas ⇐ arba geležinkelio įmonė (arba ir stoties valdytojas, ir geležinkelio įmonė) ⇐, nepažeisdamas 2019 straipsnio 1 dalyje nurodytų prieigos taisyklių, nemokamai suteikia tokią pagalbą, kad asmuo galėtų įsėsti į išvyksiantį traukinį, persėsti į kitą traukinį ar išlipti iš atvykusio traukinio, į kurį jis ar ji nusipirko bilietą.
2. Nesant ~~lydinčiojo personalo traukinyje~~ ar personalo stotyje, geležinkelio įmonės ir stoties valdytojai imasi visų pagrįstų pastangų suteikti neįgaliesiems ir ribotos ~~judėsenos~~ judumo asmenims prieigą keliauti geležinkeliu.

~~2. Valstybės narės gali numatyti taikyti nuo 1 dalies nukrypti leidžiančią nuostatą tais atvejais, kai asmenys naudojami paslaugomis, kurios teikiamos pagal sutartis dėl viešųjų paslaugų, sudarytas pagal Bendrijos teisę, jei kompetentinga institucija nustatė alternatyvias sąlygas ar priemones, užtikrinančias lygiavertes ar didesnes galimybes naudotis transporto paslaugomis.~~

3. Stotyse, kuriose nėra personalo, geležinkelio įmonės ir stoties valdytojai užtikrina, kad lengvai ~~prieinama~~  gaunama  informacija ⇐, be kitų priemonių, Direktyvoje XXX nustatytus prieinamumo reikalavimus atitinkančia forma ⇐ ~~yra būtu~~ skelbiama pagal prieigos taisykles, nurodytas 2019 straipsnio 1 dalyje, apie artimiausią stotį, kurioje yra personalas, ir tiesiogiai prieinamą pagalbą neįgaliesiems asmenims ir ribotos ~~judėsenos~~ judumo asmenims.

⇓ naujas

4. Pagalba stotyse turi būti teikiama visą laiką, kol važiuoja traukiniai.

23 straipsnis

**Pagalba ~~T~~traukiniuose ~~teikiama pagalba~~**

1. Nepažeisdama ~~2019~~ straipsnio 1 dalyje nurodytų prieigos taisyklių, geležinkelio įmonė neįgaliam ir ribotos ~~judėsenos~~ judumo asmeniui nemokamai suteikia pagalbą traukinyje ir įsėdant į traukinį bei išlipant iš jo.
- ☒ 2. Nesant lydinčiojo personalo traukinyje, geležinkelio įmonės imasi visų pagrįstų pastangų sudaryti sąlygas neįgaliesiems arba riboto judumo asmenims keliauti geležinkeliu. ☒
3. Taikant šį straipsnį, pagalba traukinyje – visos protingos pastangos suteikti neįgaliam ar ribotos ~~judėsenos~~ judumo asmeniui pagalbą siekiant sudaryti šiam asmeniui sąlygas naudotis tomis pačiomis paslaugomis traukinyje, kuriomis gali naudotis kiti keleiviai, tuo atveju, jei dėl savo negalios ar ribotos ~~judėsenos~~ judumo ~~šis~~ asmuo negali savarankiškai ir saugiai naudotis šiomis paslaugomis.

4. Pagalba traukiniuose turi būti teikiama visą laiką, kol važiuoja traukiniai.

24 straipsnis

**Pagalbos teikimo s~~š~~lygos, kuriomis teikiama pagalba**

Geležinkelio įmonės, stoties valdytojai, bilietų pardavėjai ir kelionių operatoriai bendradarbiauja, kad neįgaliesiems ir ribotos ~~judėsenos~~ judumo asmenims būtų teikiama ~~2022~~ ir ~~2123~~ straipsniuose numatyta pagalba pagal toliau pateikiamų punktų nuostatas:

- (a) pagalba suteikiama, jei geležinkelio įmonei, stoties valdytojui, bilietų pardavėjui ar kelionių operatoriui, iš kurio pirktas bilietas, pranešama apie tai, kad asmeniui reikės tokios pagalbos, bent 48 valandas prieš tai, kai reikės suteikti pagalbą. Kai įsigijus bilietą ☒ arba sezono bilietą ☒ galima vyksti į daugkartines keliones, turi užtekti vieno pranešimo, jei pateikiama tinkama informacija apie vėlesnes keliones. ⇒ Toks pranešimas turi būti persiunčiamas visoms kitoms geležinkelio įmonėms ir stoties valdytojams, susijusiems su asmens kelione; ⇐
- (b) geležinkelio įmonės, stoties valdytojai, bilietų pardavėjai ir kelionių operatoriai imasi visų priemonių, reikalingų pranešimams gauti;

- (c) jei nepateikiamas joks pranešimas pagal a punktą, geležinkelio įmonė ir stoties valdytojas deda visas protingas pastangas suteikti tokią pagalbą, kad neįgalusis ir ar ribotos judėsenos judumo asmuo galėtų keliauti;
- (d) nepažeisdamas kitų subjektų įgaliojimų dėl zonų, esančių už geležinkelio stoties patalpų ribų, stoties valdytojas ar kitas įgaliotas asmuo geležinkelio stoties viduje ir jos išorėje paskiria vietas, kuriose neįgalieji ir ribotos judėsenos judumo asmenys gali pranešti apie savo atvykimą į geležinkelio stotį ir prireikus paprašyti pagalbos;
- (e) pagalba suteikiama, jei neįgalusis ar ribotos judėsenos judumo asmuo prisistato yra nustatytoje vietoje tokią pagalbą teikiančios geležinkelio įmonės ar stoties valdytojo nustatytu laiku. Nustatytas laikas negali būti anksčiau nei 60 minučių iki paskelbto išvykimo laiko, arba laiko, kai visi keleiviai turi įsiregistruoti. Jei laikas, kuriuo neįgalusis ar ribotos judėsenos judumo asmuo turi prisistatyti būti paskirtoje nustatytoje vietoje, yra nenustatytas, neįgalusis ar ribotos judėsenos judumo asmuo prisistato turi būti paskirtoje nustatytoje vietoje ne vėliau kaip likus 30 minučių iki paskelbto išvykimo laiko ar laiko, kai visi keleiviai turi įsiregistruoti.

## 25 straipsnis

### Judėjimo įrangos, ~~ir~~ kitos specialios įrangos arba pagalbinių prietaisų kompensavimas

1. Jeigu geležinkelio įmonės  ir stoties valdytojai pameta arba sugadina  atsako už neįgalio ~~jeaus~~ ar ribotos ~~judėsenos judumo~~ asmens naudojamus  vežimėlius, kitą  judėjimo įrangą ar ~~kitos specialios įrangos visiška arba dalinį~~  kitus pagalbinius prietaisus  ⇒, taip pat pameta arba sužeidžia šunis vedlius, ~~praradimą ar jai padarytą žalą, finansiniai apribojimai netaikomi~~ ⇒ geležinkelio įmonės ir stoties valdytojai yra atsakingi už pametimą arba žalą ir turi juos kompensuoti ⇐.

↓ naujas

2. 1 dalyje nurodyta kompensacija turi būti lygi pamestos arba sugadintos įrangos arba prietaisų pakeitimo arba remonto išlaidoms.
3. Geležinkelio įmonės ir stoties valdytojai visais įmanomais būdais stengiasi prireikus kuo greičiau suteikti laikiną pakaitinę specialią įrangą arba prietaisus, kurių techninės charakteristikos ir funkcijos, jei įmanoma, lygiavertės pamestos arba sugadintos įrangos arba prietaisų charakteristikoms ir funkcijoms. Neįgaliam arba riboto judumo asmeniui leidžiama laikiną pakaitinę įrangą arba prietaisą turėti tol, kol sumokama 1 ir 2 dalyse nurodyta kompensacija.

## 26 straipsnis

### Darbuotojų mokymas

Geležinkelio įmonės ir stoties valdytojai:

- (a) užtikrina, kad visi neįgalieji ir riboto judumo asmenims tiesiogiai padedantys darbuotojai, įskaitant kitos veiklą vykdančios šalies pasamdytus darbuotojus, žinotų, kaip aptarnauti neįgalius ir riboto judumo asmenis, įskaitant psichikos ir intelekto sutrikimų turinčius asmenis;
- (b) moko visus stotyse tiesiogiai su keleiviais dirbančius darbuotojus, kad jie daugiau žinotų apie neįgalių asmenų reikmes;
- (c) užtikrina, kad visiems naujiems pasamdytiems darbuotojams būtų rengiamas su neįgaliais asmenimis susijusių dalykų mokymas ir kad darbuotojai reguliariai lankytų žinių atnaujinimo kursus;
- (d) gavę prašymą, priima į mokymą neįgalius darbuotojus, neįgalius ir riboto judumo asmenis ir (arba) jiems atstovaujančias organizacijas.

↓ 1371/2007/EB

## VI SKYRIUS

### SAUGUMAS, SKUNDAI IR PASLAUGŲ KOKYBĖ

~~26~~ 27 straipsnis

#### Asmeninis keleivių saugumas

Geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai ir stoties valdytojai, valdžios institucijoms sutikus, imasi reikiamų priemonių atitinkamose savo atsakomybės srityse ir pritaiko jas pagal valdžios institucijų nustatytą saugumo lygį, kad užtikrintų keleivių asmeninį saugumą geležinkelio stotyse ir traukiniuose ir kad valdytų riziką. Jie bendradarbiauja ir keičiasi informacija apie geriausią praktiką, susijusią su saugumo lygį galinčių sumažinti veiksmų prevencija.

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)  
⇒ naujas

~~27~~ 28 straipsnis

#### Skundai

1.  Visos  Geležinkelio įmonės  , bilietų pardavėjai, stoties valdytojai ir stočių, kuriose kiekvieną metų dieną aptarnaujama vidutiniškai daugiau kaip 10 000 keleivių, infrastruktūros valdytojai  kiekvienas  nustato  savo atitinkamos atsakomybės srities  skundų nagrinėjimo mechanizmą, susijusį su šiame reglamente nustatytais teisėmis ir pareigomis. Jie užtikrina, kad josų kontaktiniai duomenys ryšiams ir darbo kalba (-os) būtų plačiai žinomi keleiviams.

2. Keleiviai gali pateikti skundą bet kuriai susijusiai geležinkelio įmonei ⇒, bilietų pardavėjui, geležinkelio stoties arba infrastruktūros valdytojui ⇐. ⇒ Skundai turi būti pateikiami per šešis mėnesius po įvykių, dėl kurių skundžiamasi. ⇐ ~~Skunde~~ Adresatas per 1 mėnesį ☒ nuo skundo gavimo ☒ pateikia pagrįstą atsakymą arba pagrįstais atvejais informuoja keleivį, kurią dieną praėjus mažiau kaip trims mėnesiams nuo skundo ⇒ gavimo ⇐ datos galima tikėtis atsakymo. ⇒ Geležinkelio įmonės, bilietų pardavėjai, stoties valdytojai ir infrastruktūros valdytojai skundai apsvarstyti būtinus įvykio duomenis saugo dvejus metus ir pateikia juos nacionalinėms vykdančiosioms įstaigoms, jeigu jos to paprašo. ⇐

↓ naujas

3. Informacija apie skundų nagrinėjimo procedūrą turi būti prieinama neįgaliems ir riboto judumo asmenims.

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)

⇒ naujas

- ~~34.~~ Geležinkelio įmonė ~~2928~~ straipsnyje nurodytoje metinėje ataskaitoje skelbia gautų skundų skaičių ir kategorijas, išnagrinėtus skundus, atsakymo pateikimo laikotarpį bei veiksmus, kurių buvo imtasi ~~gerinant padėtį~~ padėčiai gerinti.

## ~~28~~ 29 straipsnis

### Paslaugų kokybės standartai

1. Geležinkelio įmonės ⇒ ir stoties valdytojai ⇐ nustato paslaugų kokybės standartus ir įgyvendina kokybės valdymo sistemą, kuri skirta ~~palaikyti~~ palaikyti paslaugų kokybei ~~bei palaikyti~~. Paslaugų kokybės standartai taikomi bent III priede išvardytoms paslaugoms.
2. Geležinkelio įmonės ⇒ ir stoties valdytojai ⇐ stebi savo pačių teikiamas paslaugas, kaip nurodyta paslaugų kokybės standartuose. Geležinkelio įmonės kasmet kartu su savo metine ataskaita paskelbia ataskaitą dėl teikiamų paslaugų kokybės. ☒ Geležinkelio įmonės ☒ šios ataskaitas taip pat skelbiamos geležinkelio įmonės internete ☒ savo tinklavietėje. Be to, ataskaitos turi būti prieinamos ☒ Europos Sąjungos geležinkelių agentūros ☒ EGA internete tinklavietėje.

## VII SKYRIUS

### INFORMAVIMAS IR VYKDYMAS

#### 29 30 straipsnis

##### Keleivių informavimas apie jų teises

1. Geležinkelio įmonės, stoties valdytojai  $\Rightarrow$ , bilietų pardavėjai  $\Leftarrow$  ir kelionių operatoriai, parduodami kelionės geležinkeliu bilietus, informuoja keleivius apie jų teises ir pareigas, numatytas šiame reglamente. Siekdami įgyvendinti šį informavimo reikalavimą, ~~geležinkelio įmonės, stoties valdytojai ir kelionių operatoriai~~  $\boxtimes$  jie  $\boxtimes$  gali naudoti jiems pateiktą šio reglamento nuostatų santrauką, ~~paruoštą Komisijos kurią visomis oficialiomis Europos Sąjungos institucijų kalbomis, ir jiems pasiekiamą parengia Komisija.~~  $\Rightarrow$  Be to, elektroniniame arba popieriniame biliete ar kitokia forma, įskaitant neįgaliams ir riboto judumo asmenims skirtas Direktyvoje XXX nustatytus reikalavimus atitinkančias formas, jie pateikia paaiškinimą. Paaiškiniame nurodoma, kur tokią informaciją galima gauti, jei paslaugos teikimas atšaukiamas, keleivis praleido persėdimą arba paslaugos teikimas labai vėluoja.  $\Leftarrow$
2. Geležinkelio įmonės ir stoties valdytojai stotyje ir traukinyje informuoja keleivius tinkamu būdu  $\Rightarrow$ , įskaitant Direktyvoje XXX nustatytus prieinamumo reikalavimus atitinkančias formas,  $\Leftarrow$  apie  $\Rightarrow$  šiuo reglamentu nustatytas jų teises bei pareigas ir  $\Leftarrow$  valstybių narių pagal 3031 straipsnio nuostatas paskirtos įstaigos ar įstaigų ~~kontaktinius duomenis ryšiams.~~

#### 30 31 straipsnis

##### Vykdymas $\boxtimes$ Nacionalinių vykdančiųjų įstaigų paskyrimas $\boxtimes$

1 Kiekviena valstybė narė paskiria įstaigą ar įstaigas, atsakingas už šio reglamento vykdymą. Kiekviena įstaiga imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad būtų gerbiamos keleivių teisės.

Kiekviena įstaiga savo organizacijos, sprendimų dėl finansavimo priėmimo, teisinės struktūros ir sprendimų priėmimo požiūriu yra nepriklausoma nuo infrastruktūros valdytojų, mokesčius imančių įstaigų, pajėgumus paskirstančių įstaigų ar geležinkelio įmonių.

Valstybės narės informuoja Komisiją apie įstaigą ar įstaigas, paskirtas pagal ~~šią dalį~~ šį straipsnį, bei apie jos ar jų atitinkamas pareigas.

~~2. Bet kuris keleivis dėl įtariamų šio reglamento pažeidimų gali pateikti skundą pagal 1 dalį paskirtai atitinkamai įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai atitinkamai įstaigai.~~

### 32 straipsnis

#### Vykdymo užtikrinimo užduotys

1. Nacionalinės vykdančiosios įstaigos įdėmiai stebi, kaip laikomasi šio reglamento reikalavimų, ir imasi būtinų priemonių keleivių teisėms apginti. Todėl geležinkelio įmonės, stoties valdytojai ir infrastruktūros valdytojai toms įstaigoms jų prašymu pateikia aktuales dokumentus ir informaciją. Nacionalinės vykdančiosios įstaigos savo funkcijas vykdo atsižvelgdamos į informaciją, kurią joms pateikė pagal 33 straipsnį skundams nagrinėti paskirta įstaiga, jeigu tam paskirta ne ta pati nacionalinė vykdančioji įstaiga. Remdamosi tokios įstaigos perduotais pavieniais skundais, jos gali spręsti dėl vykdymo užtikrinimo priemonių.
2. Kiekvienų praėjusių metų savo veiklos, įskaitant pritaikytas sankcijas, statistiką nacionalinės vykdančiosios įstaigos paskelbia iki kalendorinių metų balandžio mėn. pabaigos.
3. Geležinkelio įmonės savo duomenis ryšiams pateikia valstybės narės, kurioje vykdo veiklą, nacionalinei (-ėms) vykdančiajai (-iosioms) įstaigai (-oms).

### 33 straipsnis

#### Skundų nagrinėjimas nacionalinėse vykdančiuosiose įstaigose

1. Nedarant įtakos vartotojų teisėms kompensacijos reikalauti alternatyviais būdais pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2013/11/ES<sup>20</sup>, keleivis gali skundą pateikti vykdančiajai įstaigai, jeigu sau naudingo sprendimo negavo skundą pagal 28 straipsnį pateikęs geležinkelio įmonei, bilietų pardavėjui, stoties arba infrastruktūros valdytojui. Vykdančiosios įstaigos skundų teikėjus informuoja, kad reikalaujami individualios kompensacijos jie turi teisę kreiptis į alternatyvaus ginčų sprendimo įstaigas.
2. Bet kuris keleivis, įtaręs šio reglamento reikalavimų pažeidimą, skundą dėl to gali pateikti nacionalinei vykdančiajai įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės tuo tikslu paskirtai įstaigai.
3. Per dvi savaites nuo skundo gavimo dienos įstaiga patvirtina jį gavusi. Ilgiausia skundo nagrinėjimo procedūros trukmė – trys mėnesiai. Jei atvejis sudėtingas, įstaiga gali savo nuožiūra nagrinėjimo laikotarpį pratęsti iki šešių mėnesių. Tuomet ji informuoja keleivį apie tokio pratęsimo priežastis ir laiką, kurio, kaip tikimasi, reikės procedūrai užbaigti. Ilgiau nei šešis mėnesius gali būti nagrinėjami tik su teismo

<sup>20</sup> 2013 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2013/11/ES dėl alternatyvaus vartotojų ginčų sprendimo, kuria iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2009/22/EB (OL L 165, 2013 6 18, p. 14).

procesais susiję atvejai. Jei įstaiga yra ir alternatyvaus ginčų sprendimo įstaiga, apibrėžta Direktyvoje 2013/11/ES, taikomi toje direktyvoje nustatyti terminai.

Skundų nagrinėjimo procedūra turi būti prieinama neįgaliems ir riboto judumo asmenims.

4. Keleivių skundus dėl incidentų, susijusių su geležinkelio įmone, nagrinėja tai įmonei leidimą išdavusios valstybės narės nacionalinė vykdančioji įstaiga.
5. Jei skundas susijęs su įtariamais stoties arba infrastruktūros valdytojų padarytais pažeidimais, jį nagrinėja valstybės narės, kurios teritorijoje įvyko incidentas, nacionalinė vykdančioji įstaiga.
6. Bendradarbiaudamos pagal 34 straipsnį, nacionalinės vykdančiosios įstaigos gali daryti 4 arba 5 dalies išimtis, jeigu išimtys yra naudingos keleiviui dėl pagrįstų priežasčių, ypač dėl kalbos arba gyvenamosios vietos.

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)

⇒ naujas

### ~~34~~ 34 straipsnis

#### ⊗ Nacionalinių ~~34~~ vykdančiųjų įstaigų ⊗ keitimasis informacija ir tarpvalstybinis ⊗ bendradarbiavimas

↓ naujas

1. Jei pagal 31 ir 33 straipsnius paskirtos skirtingos įstaigos, turi būti sukurti Reglamento (ES) 2016/679 reikalavimus atitinkantys informacijos teikimo metodai, kad tos įstaigos, tarpusavyje keisdamosi informacija, nacionalinei vykdančiajai įstaigai padėtų atlikti jai paskirtas priežiūros ir vykdymo užtikrinimo užduotis ir kad pagal 33 straipsnį paskirta skundų nagrinėjimo įstaiga galėtų rinkti pavieniams skundams nagrinėti būtiną informaciją.

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)

⇒ naujas

- ~~2. 30 straipsnyje nurodytos~~ ⊗ Nacionalinės ~~30~~ vykdančiosios įstaigos, ~~siekdamos~~ ~~visoje Bendrijoje koordinuoti sprendimų priėmimo principus,~~ ⊗ koordinavimo tikslais ~~30~~ keičiasi informacija apie savo darbą ir sprendimų priėmimo principus bei praktiką. Komisija joms padeda vykdyti šią užduotį.

- ⇒ 3. Nacionalinės vykdančiosios įstaigos laikosi IV priede nustatytos procedūros. ⇐



## VIII SKYRIUS

### BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

#### ~~32~~ 35 straipsnis

##### Sankcijos

1. Valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikomų už šio reglamento ~~nuostatų~~ pažeidimus, ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės ~~iki 2010 m. birželio 3 d.~~ praneša Komisijai apie tas taisykles ir priemones ir nedelsdamos ją informuoja apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus.
- ⇒ 2. Bendradarbiaudama pagal 34 straipsnį, nacionalinė vykdančioji įstaiga, jeigu ji yra kompetentinga 33 straipsnio 4 ir 5 dalių klausimais arba jeigu ji gavo kitos skundą nagrinėjančios nacionalinės vykdančiosios įstaigos prašymą, tiria tos įstaigos nurodytą šio reglamento pažeidimą ir prireikus taiko sankcijas. ⇐

#### ~~33~~ straipsnis

##### Priedai

~~Priemonės, skirtos pakeisti nesominius šio reglamento elementus, pritaikant priedus, išskyrus I priedą, tvirtinamos taikant 35 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

#### ~~34~~ 36 straipsnis

##### ~~Iš dalies keičiančios nuostatos~~ ☒ Deleguotieji įgaliojimai ☒

- ~~1. 2, 10 ir 12 straipsniams įgyvendinti būtinos priemonės, skirtos pakeisti nesominius šio reglamento elementus jį papildant, priimamos taikant 35 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~
- ~~2. Priemonės, skirtos pakeisti nesominius šio reglamento elementus, pritaikant jame, išskyrus jo I priedą, nurodytas finansines sumas atsižvelgiant į infliaciją, priimamos taikant 35 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.~~

⇒ Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 37 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais: ⇐

⇒ i) atsižvelgiant į infliaciją tikslinamos 13 straipsnyje nurodytos pinigų sumos; ⇐

⇒ ii) atsižvelgiant į Vienodųjų CIV taisyklių pakeitimus ir šios srities technologijų plėtotę iš dalies keičiami I, II ir III priedai. ⇐

↓ naujas

### 37 straipsnis

#### Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 36 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo [įrašyti – šio reglamento įsigaliojimo data]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudoti deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguoti įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiais, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą, Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais, vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros<sup>21</sup> nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal šį straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

<sup>21</sup> Europos Parlamento, Europos Sąjungos Tarybos ir Europos Komisijos tarpinstitucinis susitarimas dėl geresnės teisėkūros (OL L 123, 2016 5 12, p. 1).

---

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)  
⇒ naujas

~~35~~ straipsnis

**Komiteto procedūra**

- ~~1. Komisijai padeda pagal Direktyvos 91/440/EEB 11a straipsnį įsteigtas komitetas.~~
- ~~2. Darant nuorodą į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnio nuostatas.~~

~~36~~ 38 straipsnis

**Pranešimas  Ataskaita**

~~Iki 2012 m. gruodžio 3 d.~~ ⇒ [Praėjus penkeriems metams po šio reglamento priėmimo] ⇐ Komisija ~~praneša~~  pateikia  Europos Parlamentui ir Tarybai ~~apie~~ šio reglamento įgyvendinimą ir rezultatus  ataskaitą , ir ypač apie poveikį paslaugų kokybės standartams.

~~Pranešimas bus  Ataskaita~~  grindžiama~~s~~ pagal šį reglamentą ir pagal Direktyvos 91/440/EEB 10b straipsnį pateiktina informacija. Prireikus prie ~~pranešimo~~  ataskaitos  pridedami atitinkami pasiūlymai.

---

↓ naujas

39 straipsnis

**Panaikinimas**

Reglamentas (ES) Nr. 1371/2007 panaikinamas.

Nuorodos į panaikintą reglamentą laikomos nuorodomis į šį reglamentą pagal V priede pateiktą atitikmenų lentelę.

---

↓ 1371/2007/EB (pritaikytas)

~~37~~ 40 straipsnis

**Įsigaliojimas**

Šis reglamentas įsigalioja  dvidešimtą dieną  po ~~24 mėnesių nuo~~ jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.

Šis reglamentas ~~yra~~ privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

*Europos Parlamento vardu*  
*Pirmininkas*

*Tarybos vardu*  
*Pirmininkas*