



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2017. gada 27. septembrī
(OR. en)

12442/17

Starpiestāžu lieta:
2017/0237 (COD)

TRANS 370
CODEC 1477
CONSOM 307

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2017. gada 27. septembris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i> kungs

K-jas dok. Nr.:	COM(2017) 548 final
Temats:	Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (pārstrādāta redakcija)

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2017) 548 *final*.

Pielikumā: COM(2017) 548 *final*



Briselē, 27.9.2017.
COM(2017) 548 final

2017/0237 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem

(pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2017) 317 final}

{SWD(2017) 318 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Regulas (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem¹ (turpmāk "regula") mērķis ir aizsargāt dzelzceļa pasažierus ES. Dzelzceļa pasažieriem tāpat kā gaisa, ūdens transporta, autobusu un tālsatiksmes autobusu pasažieriem ir tiesības uz informāciju, rezervāciju un biļetēm, palīdzību, aprūpi un kompensāciju pārvadājuma kavēšanās vai atcelšanas gadījumā, bezmaksas palīdzību (personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām), kompensāciju, ja notiek nelaimes gadījums, operatīvu un pieejamu sūdzību izskatīšanas sistēmu un ES tiesību aktu pilnīgu piemērošanu un efektīvu izpildi, ko īsteno ar dalībvalstu norīkotu valsts izpildes struktūru (VIS) starpniecību.

Regulas pamatā ir pašreizējā starptautisko tiesību sistēma (Vienotie noteikumi attiecībā uz pasažieru un bagāžas starptautisko dzelzceļa pārvadājuma līgumu (*CIV*)²), un tā attiecina minēto tiesību piemērošanas jomu uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

Eiropas Savienības Tiesa (EST) 2013. gadā nolēma, ka pašreizējais regulas 17. pants neļauj dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus atbrīvot no pienākuma maksāt kompensāciju pasažieriem par *force majeure* izraisītu kavēšanos³. Šajā ziņā situācija dzelzceļa pārvadājumu jomā atšķiras no citiem pārvadājumu veidiem.

Dalībvalstis var nepiemērot regulu (izņemot konkrētas obligātās prasības) šādiem iekšzemes pārvadājumu pakalpojumiem:

- tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumi — uz ne vairāk kā piecu gadu termiņu, kas pagarināms divreiz, t. i., līdz 2024. gadam;
- pilsētas, piepilsētas un reģionālie pārvadājumu pakalpojumi — uz neierobežotu termiņu;
- pārvadājumu pakalpojumi, kuru būtiska daļa tiek īstenota ārpus ES, — uz pagarināmu piecu gadu termiņu (*de facto* bez termiņa ierobežojuma).

Komisija 2013. gada ziņojumā par regulas piemērošanu⁴ uzsvēra konkrētas problemātiskas jomas, kas tika apstiprinātas 2016./2017. gada ietekmes novērtējumā⁵. Šis priekšlikums paredz līdzsvarot dzelzceļa pasažieru tiesību nostiprināšanu un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem radītā sloga mazināšanu, kā izklāstīts turpmāk.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.).

² A papildinājums 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Protokolu par *COTIF* grozīšanu (1999. gada protokols).

³ Lieta C 509/11 *ÖBB-Personenverkehr*.

⁴ Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei par Regulas (EK) Nr. 1371/2007 piemērošanu (COM(2013) 0587).

⁵ (*SWD* saite tiks pievienota.)

- Minētajā 2013. gada ziņojumā par piemērošanu un 2015. gada ziņojumā par atbrīvojumiem⁶ tika norādīts, ka **atbrīvojumu plašā izmantošana** ir būtisks šķērslis regulas vienotai piemērošanai. Šis priekšlikums paredz atcelt atbrīvojumus attiecībā uz iekšzemes tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumiem līdz 2020. gadam. Attiecībā uz pārvadājumu pakalpojumiem, ko īsteno ārpus ES, priekšlikums paredz, ka dalībvalstis var piešķirt atbrīvojumus tikai tad, ja tās var pierādīt, ka pasažieri tiek pienācīgi aizsargāti to teritorijā. Lai nodrošinātu juridisko noteiktību pārrobežu reģionos, regula būs pilnībā piemērojama pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem pārvadājumu pakalpojumiem, ko īsteno, šķērsojot robežas.
- Priekšlikums paredz nostiprināt **personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesības**. Attiecībā uz personām ar invaliditāti tas atbilst Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencijai par personu ar invaliditāti tiesībām (*UNCRPD*)⁷. Dalībvalstis vairs nevar piešķirt atbrīvojumu no pienākuma sniegt palīdzību un izmaksāt kompensāciju par bojātiem pārvietošanās palīgīdzekļiem⁸. Informācijai jābūt sniegtai pieejamos formātos atbilstoši Eiropas Pieejamības aktā noteiktajām prasībām⁹. Būs attiecīgi jāapmāca dzelzceļa darbinieki.
- Pasažieri ne vienmēr tiek pienācīgi informēti, ja viņu brauciens nenorit pēc plāna. Priekšlikums nosaka pienākumu sniegt pasažieriem **pamatinformāciju** par viņu tiesībām rezervācijas brīdī, piemēram, to uzdrukājot uz biļetes vai elektroniski. Labi redzamās vietās stacijās un vilcienos jāizvieto paziņojumi ar informāciju pasažieriem par viņu tiesībām.
- Ietekmes novērtējums apstiprināja **tranzīta biļešu** ierobežoto pieejamību. Ja biļetes tiek pārdotas tikai brauciena segmentiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir iespēja apiet pienākumus, kas attiecas uz kompensāciju, maršruta maiņu un palīdzību. Pārdodot tranzīta biļetes tikai saviem pārvadājumu pakalpojumiem, lielie tirgus dalībnieki liedz tirgū ienākt jaunpienācējiem, kas nevar piedāvāt tranzīta biļetes.
- Priekšlikums paredz sniegt pasažieriem pilnīgāku informāciju par tranzīta biļetēm. Atbilstoši 2015. gada Skaidrojošajām pamatnostādņēm¹⁰ un 2016. gada Ceturtajai dzelzceļa tiesību aktu paketei¹¹ dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un biļešu pārdevējiem jāpieliek pūles, lai piedāvātu tranzīta biļetes. Tiem jāpierāda, ka tie informē pasažierus, ja viņu tiesības attiecas nevis uz visu braucienu, bet tikai uz tā segmentiem.
- Pašlaik nav pilnīgi skaidrs, kā VIS būtu jāizskata sūdzības, un tas vājina **izpildi**. Pasažieru tiesības ne vienmēr tiek atbalstītas. Priekšlikumā ir sīkāk izklāstīts sūdzību izskatīšanas process un termiņi. Pasažieriem sūdzības vispirms jāiesniedz dzelzceļa pārvadātājiem un tad, ja nepieciešams, strīdu alternatīvas izšķiršanas struktūrai

⁶ COM(2015) 117.

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

⁸ Regulas 19.–25. pants.

⁹ Priekšlikums Direktīvai par dalībvalstu normatīvo un administratīvo aktu tuvināšanu attiecībā uz produktu un pakalpojumu pieejamības prasībām (COM(2015) 615 *final* — 2015/0278 (COD)).

¹⁰ Komisijas paziņojums “Skaidrojošas pamatnostādnes par Regulu (EK) Nr. 1371/2007” (OV C 220, 4.7.2015., 1. lpp.).

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 14. decembra Direktīva (ES) Nr. 2016/2370, ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (OV L 352, 23.12.2016., 1. lpp.).

(atbilstoši Direktīvai 2013/11/ES¹²) vai VIS. Priekšlikumā ir precizēta VIS atbildība pārrobežu gadījumos un noteikts to pienākums efektīvi sadarboties.

- Priekšlikums paredz ieviest vispārēju klauzulu, kas aizliedz jebkāda veida **diskrimināciju**, piemēram, diskrimināciju valstspiederības, dzīvesvietas, atrašanās vietas vai maksājuma valūtas dēļ. Tādējādi dzelzceļa pārvadājumi tiks pielīdzināti citiem pārvadājumu veidiem. Pasažieri, kuri uzskata, ka ir pārkāptas viņu tiesības, var vērsties VIS tā vietā, lai ierosinātu tiesvedību atbilstoši Līguma par ES darbību 18. pantam.
- Pašreizējā *CIV* Vienoto noteikumu iekļaušana regulas I pielikumā var radīt saskaņotības problēmas, jo *CIV* grozījumus nevar atspoguļot, neveicot regulas visaptverošu pārskatīšanu. Pēc pievienošanās Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*)¹³ 2013. gadā ES pašlaik ir Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizācijas (*OTIF*) locekle un piedalās tās darbā, kura mērķis ir pārskatīt *CIV*. Tomēr, lai nodrošinātu juridisko noteiktību un pārredzamību, teksts joprojām būs iekļauts I pielikumā. Nolūkā nodrošināt saskaņotību ar *COTIF* un *CIV* priekšlikums paredz ieviest Komisijas pilnvaras atjaunināt I pielikumu, lai tādējādi ņemtu vērā *CIV* grozījumus.
- Saskaņā ar Ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir jāizstrādā **ārkārtas rīcības plāni**, lai aizsargātu pasažierus un palīdzētu viņiem būtisku pārvadājumu traucējumu gadījumā. Citiem tirgus dalībniekiem šādu pienākumu nav. Lai mazinātu slogu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, priekšlikums paredz, ka arī staciju apsaimniekotājiem un infrastruktūras pārvaldītājiem ir jāizstrādā ārkārtas rīcības plāni. Dalībvalstis izlems par šādu plānu detalizācijas pakāpi un to koordināciju, piemēram, ar valsts iestādēm.
- Atkarībā no piemērojamām vietējām tiesību normām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem var būt grūtības saņemt kompensāciju no trešās personas, kas ir atbildīga par kavēšanos. Priekšlikums sniedz iespēju dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem izmantot **pārsūdzības tiesības** saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem, ja kavēšanās notikusi trešās personas vainas vai nolaidības dēļ. Ar šo pasākumu dzelzceļa pasažieru tiesības tiek pielīdzinātas aviopasažieru tiesībām¹⁴.
- Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir jāpiešķir pasažieriem kompensācija par **force majeure** izraisītu kavēšanos. Pirms EST 2013. gada nolēmuma starp ieinteresētajām personām bija izplatīts uzskats, ka regula ietver *force majeure* klauzulu, kas atbrīvo pārvadātājus no kompensācijas pienākuma. Pēc nolēmuma pasludināšanas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi uzskatīja, ka tiek diskriminēti salīdzinājumā ar citiem pārvadātājiem, kas gūst labumu no *force majeure* atbrīvojumiem.

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 21. maija Direktīva 2013/11/ES par patērētāju strīdu alternatīvu izšķiršanu un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 un Direktīvu 2009/22/EK (OV L 165, 18.6.2013., 63. lpp.).

¹³ Nolīgums starp Eiropas Savienību un Starptautisko dzelzceļa pārvadājumu starpvaldību organizāciju par Eiropas Savienības pievienošanos 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (*COTIF*), kas grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Viļņas protokolu (OV L 51, 23.2.2013., 8. lpp.); [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223\(01\)&from=LV](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223(01)&from=LV)

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 13. pants (OV L 46, 17.2.2004., 1. lpp.).

- Ietekmes novērtējumā netika konstatēti pārliecinoši pierādījumi, ka šādas klauzulas neesība ir radījusi būtisku ekonomisku slogu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Tomēr, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir jāmaksā kompensācija situācijās, ko tie nav izraisījuši un nav varējuši novērst, pastāv risks, ka tiks pārkāpts tiesiskā taisnīguma princips un proporcionālītātes princips. Lai mazinātu pasažieru tiesību ierobežojumu un nodrošinātu juridisko noteiktību, priekšlikums paredz ieviest *force majeure* klauzulu, kas ir piemērojama tikai ļoti īpašās izņēmuma situācijās, kuras izraisa ļoti nelabvēlīgi laikapstākļi un dabas katastrofas¹⁵.

1.2. Saskaņotība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā

2011. gada Transporta baltajā grāmatā¹⁶ ir uzsvērtā vajadzība pēc pieejamiem un uzticamiem augstas kvalitātes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem un mobilitātes nepārtrauktības brauciena traucējumu gadījumā. Tajā ir arī ietverts aicinājums precizēt tiesību aktus par pasažieru tiesībām un uzlabot transportu gados veciem pasažieriem, kā arī pasažieriem ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām.

Priekšlikums dzelzceļu pielīdzina par citiem transporta veidiem pieņemtu pasažieru tiesību jomas tiesību aktu vispārējiem aspektiem, jo īpaši tādiem kā diskriminācijas aizliegums, ārkārtas rīcības plānu izstrāde, apmācība par invaliditātes jautājumiem, sūdzību izskatīšana, kā arī izpilde. Tajā ir ņemta vērā dzelzceļa pārvadājumu specifika, piemēram, ļaujot dalībvalstīm nepiemērot konkrētus noteikumus pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem pārvadājumu pakalpojumiem.

Tiesību nostiprināšana aizsargās pasažierus liberalizētajā tirgū, kas paredzēts Ceturtajā dzelzceļa tiesību aktu paketē.

Ieviešot *force majeure* klauzulu, priekšlikums nodrošina arī saskaņotību ar citiem ES tiesību aktiem, piemēram, tiem, kuri attiecas uz pasažieru tiesībām citu transporta veidu izmantošanā, un Komplekso ceļojumu direktīvu¹⁷, kas atbrīvo pārvadātājus no pienākuma maksāt kompensāciju, ja kavēšanos izraisījuši ārkārtas apstākļi.

1.3. Saskaņotība ar citām Savienības politikas jomām

Regula būs norādīta pielikumā pārskatītajai Regulai par sadarbību patērētāju tiesību aizsardzības jomā¹⁸, kurā noteikts izmeklēšanas un izpildes pilnvaru minimums valsts izpildes struktūrām un izmeklēšanas un izpildes procedūras gadījumiem, kad ir iesaistītas vismaz divas dalībvalstis. Paredzams, ka tas nostiprinās pārrobežu izpildi.

¹⁵ Sk. ietekmes novērtējuma 6. daļu.

¹⁶ Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu (COM(2011) 144 galīgā redakcija).

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 25. novembra Direktīva (ES) 2015/2302 par kompleksiem ceļojumiem un saistītiem ceļojumu pakalpojumiem, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/83/ES un atceļ Padomes Direktīvu 90/314/EEK (OV L 326, 11.12.2015., 1. lpp.).

¹⁸ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par sadarbību starp valstu iestādēm, kas atbild par tiesību aktu izpildi patērētāju tiesību aizsardzības jomā (COM(2016) 283).

Personu ar invaliditāti tiesību nostiprināšana atbilst *UNCRPD* un Eiropas stratēģijai invaliditātes jomā (2010–2020)¹⁹. Arī Direktīvā (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību (pārstrādāta redakcija)²⁰ ir ietvertas atsauces uz pieejamību. Būs piemērojamas Eiropas Pieejamības akta prasības attiecībā uz pieejamu informāciju. Arī personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām gūs labumu no uzlabotas pieejamības.

Priekšlikumā ir ietvertas atsauces uz *COTIF (CIV Vienotie noteikumi)*, tādējādi paplašinot tajā ieterto noteikumu darbības jomu līdz iekšzemes dzelzceļa pārvadājumiem ES. ES un tās dalībvalstis kā *OTIF* locekles piemēro *CIV* noteikumus, piedalās *OTIF* kopsapulcēs un balso par *CIV* pārskatīšanu.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

2.1. Juridiskais pamats

Juridiskais pamats ir Līguma par ES darbību 91. panta 1. punkts, uz kuru attiecas koplēmuma procedūra.

2.2. Subsidiaritāte (jomā, kas nav Savienības ekskluzīvā kompetencē)

Dzelzceļa pārvadājumi pēc būtības ir pārrobežu pārvadājumi, un pat iekšzemes pārvadājumu pakalpojumus izmanto dažādu ES valstu iedzīvotāji. Atšķirīgā regulas piemērošana un izpilde rada juridisko nenoteiktību, vājina pasažieru tiesības un ietekmē konkurenci starp dzelzceļa pārvadātājiem. Šīs problēmas var atrisināt tikai ar koordinētu ES iejaukšanos.

Priekšlikums nodrošinās līdzīgu pasažieru tiesību aizsardzības līmeni visā ES, samazinot valstu atbrīvojumus. Konkrētāki noteikumi radīs vienlīdzīgus konkurences apstākļus dzelzceļa nozarē, vienlaikus saskaņojot pasažieru pamattiesības visā ES.

2.3. Proporcionalitāte

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam. Dzelzceļa nozares un valsts iestāžu papildu izmaksas ir ierobežotas līdz tām, kas nepieciešamas, lai uzlabotu pasažieru tiesību piemērošanu un izpildi. Augstākas izmaksas, ko rada atbrīvojumu skaita samazināšana un tādējādi palielināta aprūpes, palīdzības un kompensācijas nodrošināšana, tiek kompensētas *inter alia* ar *force majeure* klauzulas ieviešanu.

2.4. Juridiskā instrumenta izvēle

Tā kā šā priekšlikuma mērķis ir pārskatīt spēkā esošu regulu, tiks saglabāts tas pats juridiskais instruments.

¹⁹ Eiropas stratēģija invaliditātes jomā (2010–2020); atjaunināta apņemšanās veidot Eiropu bez šķēršļiem, COM(2010) 636 galīgā redakcija, 15.11.2010.

²⁰ OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.

3. EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŽU AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

3.1. Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes

Netika veikts atsevišķs *ex post* izvērtējums papildus 2013. gada ziņojumam. Ietekmes novērtējums apstiprināja un vajadzības gadījumā precizēja ziņojuma konstatējumus.

3.2. Apspriedes ar ieinteresētajām personām

Ietekmes novērtējumam ieinteresēto personu ieguldījums tika apkopots dažādiem līdzekļiem, tostarp organizējot atklātu sabiedrisko apspriešanu (ASA) un mērķtiecīgas apspriedes, ko vadīja ārējs līgumslēdzējs. Mērķis bija gan panākt kvalitatīvu ieguldījumu (atzinumi, viedokļi, ierosinājumi), gan iegūt kvantitatīvu informāciju (dati, statistika).

Starp ieinteresētajām personām bija dalībnieki no nozares, grupas, kas pārstāv pasažierus/patērētājus, personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām (PIPS), kā arī publiskas iestādes, t. i., personas un struktūras, kuras skar konkrētā politika, kuras to piemēro un kuras ir tajā likumīgi ieinteresētas.

3.2.1. Atklāta sabiedriskā apspriešana

ASA notika no 2016. gada februāra līdz maijam tīmekļa vietnē “Jūsu balss Eiropā”²¹, lai apkopotu ieinteresēto personu viedokļus par subjektīvajām problēmām saistībā ar regulu, iespējamiem risinājumiem un to iespējamo ietekmi. Tika saņemtas 190 atbildes no dažādām respondentu kategorijām — iedzīvotājiem, pasažieru/patērētāju apvienībām, PIPS organizācijām, publiskām iestādēm, nozares federācijām, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, biļešu pārdevēja un citiem.

3.2.2. Mērķtiecīgas apspriedes

Mērķtiecīgo apspriežu gaitā notika vairākas intervijas, pamatojoties uz aptaujas anketām, kas tika izdalītas dažādajām ieinteresētajām personām. Tika sagatavots 13 gadījumpētījumu kopums, un konstatējumi tika izmantoti, lai precizētu un galīgi formulētu problēmu definējumu. Lai savāktu plašākus datus, papildus tika sagatavoti 13 pētījumi, kas nebija gadījumpētījumi.

3.2.3. Rezultātu analīze saistībā ar identificētajām galvenajām problēmām

3.2.3.1. Izpratne un informācija par pasažieru tiesībām

Pasažieru un patērētāju apvienības sūdzējās par zemo izpratnes līmeni attiecībā uz pasažieru tiesībām. Piecas (63 %) no PIPS organizācijām norādīja, ka personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām nav pietiekami informētas par savām tiesībām, un aicināja uzlabot pasažieru informētību. Lielākā daļa publisko iestāžu apstiprināja, ka izpratnes līmenis ir zems, un kritizēja braucienā laikā pieejamās informācijas līmeni. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi argumentēja, ka pasažieri ir labi informēti.

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

3.2.3.2. Atbrīvojumi

Septiņas (47 %) no pasažieru un patērētāju apvienībām piekrita, ka atbrīvojumu skaitam jābūt mazākam. Dažas PIPS organizācijas aicināja atcelt atbrīvojumus, bet četrām (50 %) nebija viedokļa par šo jautājumu. Nozares federācijas un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi atbalstīja atbrīvojumus.

3.2.3.3. Palīdzība personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām
PIPS organizācijas sūdzējās par novecojušām PIPS tiesībām un nepietiekamu informāciju. Tam piekrita arī pasažieru un patērētāju apvienības. Citas problēmas ir saistītas ar staciju un ritošā sastāva pieejamību, dārgi izmaksājošiem iepriekšējās paziņošanas procesiem, atteikumu sniegt palīdzību un palīdzības nepieejamību konkrētos diennakts laikos. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus satrauca pārsvarā tas, ka palīdzība PIPS tiek ļaunprātīgi izmantota kā bezmaksas “nesēja” pakalpojums.

3.2.3.4. VIS uzdevumi un izpilde

Iedzīvotāji, pasažieru/patērētāju apvienības un PIPS organizācijas pauda neapmierinātību ar neatbilstošām sūdzību izskatīšanas procedūrām. VIS aicināja precizēt to lomu un uzdevumus. Infrastruktūras pārvaldītājs uzskatīja, ka sūdzības jāizskata tikai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Nozares federācijas nepiekrīta priekšlikumam nostiprināt VIS lomu. Tās un infrastruktūras pārvaldītājs atbalstīja trīs mēnešu termiņu sūdzību iesniegšanai.

3.2.3.5. Biļetes

Pasažieru un patērētāju apvienības lūdza precizējumu par tranzīta biļetēm. Astoņi (73 %) no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem norādīja, ka jēdzieni “pārvadātājs” un “nokavēta pārsēšanās” ir neskaidri, savukārt septiņiem uzņēmumiem (64 %) jēdziens “tranzīta biļete” bija skaidrs. Viena VIS uzskatīja, ka Skaidrojošās pamatnostādnes ir sarežģītušas tranzīta biļešu jautājumu, bet nozares federācijas tam nepiekrīta.

3.2.3.6. Force majeure

Lielākā daļa respondentu no iedzīvotāju, pasažieru/patērētāju un PIPS apvienību vidus un vairākas VIS noraidīja *force majeure* klauzulas ieviešanu. Turpretī nozares federācijas un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi atbalstīja šādu klauzulu, ar kuru dzelzceļa pārvadājumus pielīdzinātu citiem pārvadājumu veidiem un nodrošinātu juridisko skaidrību un saskaņotību. Neoficiālās apspriedēs ar dalībvalstīm tika secināts, ka lielākā daļa atbalsta *force majeure* klauzulu.

3.3. Ekspertu atzinumu apkopošana un izmantošana

Komisija prasīja atzinumu no ārēja līgumslēdzēja (*Steer Davies Gleeve*), savāca datus, sagatavoja gadījumpētījumus un nodrošināja analītisku instrumentu ietekmes novērtējumam. Pētījuma ziņojums būs publiski pieejams, tiklīdz to apstiprinās.

3.4. Ietekmes novērtējums

Pirmais ietekmes novērtējuma ziņojums tika iesniegts Regulējuma kontroles padomei (RKP) 2017. gada 18. janvārī. RKP sniedza negatīvu atzinumu, pamatojoties uz nepilnībām, kas jo īpaši saistītas ar *force majeure* klauzulas ieviešanas ekonomisko pamatojumu. Citi trūkumi bija saistīti ar politikas risinājumu struktūru un saturu, ieinteresēto personu viedokļu

atspoguļojumu un politikas ietekmes analīzi un salīdzinājumu, jo īpaši attiecībā uz izmaksām un uzraudzības mehānismiem.

Šie trūkumi tika novērsti šādi: ņemot vērā nesaistīto risinājumu lielo skaitu, politikas risinājumi tika sagrupēti, izmantojot secīgu pieeju, kurā tika analizētas un salīdzinātas izmaksas un ieguvumi un atlasīts vēlamais politikas scenārijs katram tematam. Tādējādi galīgais vēlamais risinājums ir tādu vēlamo scenāriju apvienojums, kuri attiecas uz katru atsevišķo tematu. Attiecībā uz *force majeure* ļoti ierobežotie pieejamie pierādījumi liecināja, ka problēmai ir minimāla ekonomiska nozīme. Tomēr ietekmes novērtējumā tā tika aplūkota, jo to pieprasīja daudzas ieinteresētās personas no dzelzceļa nozares un dalībvalstis, jo īpaši lai nodrošinātu tiesiskā taisnīguma principa un proporcionalitātes principa ievērošanu.

Pārskatīts ietekmes novērtējuma ziņojums tika iesniegts RKP 2017. gada 7. aprīlī, un 2017. gada 12. maijā par to tika saņemts pozitīvs atzinums. Galīgais ziņojums, kurā ņemti vērā RKP ieteikumi konkrētu aspektu sīkākai precizēšanai, ir iesniegts kopā ar šo priekšlikumu.

3.4.1. Ar ekonomisko analīzi saistīti jautājumi

Ekonomiskās un sociālās pamatizmaksas un ieguvumi tika aprēķināti kvantitatīvi, atbilstoši pieejamajiem datiem. Citas izmaksas un ieguvumi tika novērtēti kvalitatīvi. Kopējā tīrā sociālā vērtība tika novērtēta, pamatojoties uz abu galveno ieinteresēto personu grupu — pasažieru un dzelzceļa nozares — pretrunīgajām interesēm. Ietekmes novērtējumā tika aplūkota šādu aspektu ietekme uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu izmaksām:

- a) kompensācija par kavēšanos;
- b) palīdzība pasažieriem pārvadājumu traucējumu/kavējumu gadījumā;
- c) personāla apmācība par PIPS jautājumiem.

Ir tieša saistība starp izmaksām un pasažieru labklājību, piemēram, vairāk kompensāciju par kavēšanos nozīmē lielāku pasažieru labklājību.

Visas izmaksas un ieguvumi ir analizēti par 15 gadu laikposmu (2020.–2035. gads).

3.4.2. *Politikas risinājumu analīze atbilstīgi tematiem, nodalot pirmšķirīgus un otršķirīgus jautājumus*

Pirmšķirīgi jautājumi

Atbrīvojumi		
Politikas scenārijs A	Politikas scenārijs B	Politikas scenārijs C
<ul style="list-style-type: none"> • Atbrīvojumu atcelšanu attiecībā uz iekšzemes tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumiem pārcelt uz 2020. gadu • Ierobežot atbrīvojumus attiecībā uz pārvadājumiem uz trešām valstīm 	<ul style="list-style-type: none"> • Atbrīvojumu atcelšanu attiecībā uz iekšzemes tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumiem pārcelt uz 2020. gadu • Ierobežot atbrīvojumus attiecībā uz pārvadājumiem uz trešām valstīm • Atcelt atbrīvojumus attiecībā uz pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem pārrobežu pārvadājumu pakalpojumiem 	<ul style="list-style-type: none"> • Atbrīvojumu atcelšanu attiecībā uz iekšzemes tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumiem pārcelt uz 2020. gadu • Ierobežot atbrīvojumus attiecībā uz pārvadājumiem uz trešām valstīm • Atcelt atbrīvojumus attiecībā uz pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem pārrobežu pārvadājumu pakalpojumiem • Atcelt atbrīvojumus attiecībā uz visiem pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem pārvadājumu pakalpojumiem

Ietekmes novērtējumā kā vēlmais risinājums tika izvēlēts scenārijs B. Tas ietver līdzsvarotu kompromisu starp pasažieru un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pretrunīgajām interesēm, palielinot pasažieru tiesību aizsardzību bez pārmērīga finansiālā sloga radīšanas dzelzceļa nozarei (paredzams kopējo izmaksu palielinājums dzelzceļa nozarei par 0,13 %). Pilnīga atbrīvojumu atcelšana attiecībā uz pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem pārvadājumu pakalpojumiem radītu pārmērīgu slogu dzelzceļa nozarei un ir saistīta ar risku, ka daži pārvadātāji varētu nolemt izbeigt pakalpojumu sniegšanu.

PIPS tiesību attiecināmība uz visiem pārvadājumu pakalpojumiem	
Politikas scenārijs A	Politikas scenārijs B
<ul style="list-style-type: none"> • Pamatnostādnes PIPS tiesību piemērošanas veicināšanai 	<ul style="list-style-type: none"> • Regulējoša norma par PIPS tiesību piemērošanu

Ietekmes novērtējumā kā vēlmais risinājums tika izvēlēts scenārijs B. Tas apvieno lielākus ieguvumus PIPS un nelielu slogu dzelzceļa nozarei.

Informācija PIPS	
Politikas scenārijs A	Politikas scenārijs B
<ul style="list-style-type: none"> • Informācija par braucienu pieejama visām PIPS 	<ul style="list-style-type: none"> • Informācija par braucienu pieejama visām PIPS • Informācija par pasažieru tiesībām pieejama visām PIPS

Ietekmes novērtējumā kā vēlamais risinājums tika izvēlēts scenārijs B. Tas paredz visaptverošu pieeju attiecībā uz informācijas nepieejamības problēmu, neradot augstas izmaksas dzelzceļa nozarei.

Palīdzība PIPS	
Politikas scenārijs A	Politikas scenārijs B
<ul style="list-style-type: none"> • Paraugprakses apmaiņa par apmācību invaliditātes izpratnes jautājumos 	<ul style="list-style-type: none"> • Obligāta apmācība dzelzceļa darbiniekiem par invaliditātes izpratnes jautājumiem

Apmācības nodrošināšana par invaliditātes izpratnes jautājumiem nerada lielu slogu dzelzceļa nozarei, jo tās kopējās izmaksas palielinātos tikai par 0,31 %. Tāpēc ietekmes novērtējumā kā vēlamais risinājums tika izvēlēts scenārijs B.

Sūdzību izskatīšana	
Politikas scenārijs A	Politikas scenārijs B
<ul style="list-style-type: none"> • Pamatnostādnes dzelzceļa nozarei 	<ul style="list-style-type: none"> • Regulējošas normas (jauni pienākumi staciju apsaimniekotājiem un infrastruktūras pārvaldītājiem)

Ietekmes novērtējumā kā vēlamais risinājums tika izvēlēts scenārijs B. Dzelzceļa nozarei būs jāievēro skaidrs, sīki izstrādāts sūdzību izskatīšanas process. Pasažieriem būs pieejami labāki līdzekļi sūdzību iesniegšanai un tiesiskās aizsardzības saņemšanai.

Tranzīta biļetes	
Politikas scenārijs A	Politikas scenārijs B
<ul style="list-style-type: none"> • Tranzīta biļešu definēšana un ar tām saistītu pienākumu noteikšana 	<ul style="list-style-type: none"> • Tranzīta biļešu definēšana un ar tām saistītu pienākumu noteikšana • Dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumu un biļešu pārdevēju mudināšana pārdot tranzīta biļetes, kad vien tas iespējams; pierādīšanas pienākums uzņēmumiem un pārdevējiem, ja tranzīta biļetes netiek pārdotas

Ietekmes novērtējumā kā vēlamais risinājums tika izvēlēts scenārijs B. Tas paredz ne tikai definēt tranzīta biļetes, bet arī mudināt uzņēmumus un pārdevējus piedāvāt šādas biļetes un noteikt tiem pienākumu informēt pasažierus par viņu tiesībām.

Sūdzību izskatīšana VIS un izpilde	
Politikas scenārijs A	Politikas scenārijs B
<ul style="list-style-type: none"> • VIS ziņo par to darbībām 	<ul style="list-style-type: none"> • Sīki izstrādāti norādījumi par sūdzību izskatīšanas procesu • VIS pienākums sadarboties pārrobežu jautājumos

Ietekmes novērtējumā kā vēlamais risinājums tika izvēlēts scenārijs B. Tas paredz precizēt VIS pienākumus un atbildību attiecībā uz sūdzību izskatīšanu un sadarbību, tostarp pārrobežu jautājumos. Uzlaboti VIS darba mehānismi uzlabos izpildi.

Force majeure	
Politikas scenārijs A	Politikas scenārijs B
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Force majeure</i> klauzulas ieviešana 17. pantā (kompensācija) • <u>Šaura <i>force majeure</i> definīcija</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Force majeure</i> klauzulas ieviešana 17. pantā (kompensācija) • <u>Plaša <i>force majeure</i> definīcija</u>

Force majeure klauzulas ieviešana mazinās finansiālo slogu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Tomēr tajā pašā laikā tā mazinās pasažieru tiesības uz kompensāciju. Scenārijs B, kura pamatā ir plaša *force majeure* definīcija, paredz lielāku finansiālo atvieglojumu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem (par EUR 1 299 miljoniem vairāk nekā pamatscenārijs un par EUR 737 miljoniem vairāk nekā scenārijs A). Šauras definīcijas gadījumā (scenārijs A) tiks ierobežots pasažieru tiesību samazinājums, un slogs uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem joprojām būs mazāks, salīdzinot ar pamatscenāriju.

Pasažieru tiesību samazinājumu kompensē lielāki ieguvumi pasažieriem, jo īpaši ieguvumi, ko sniegs atbrīvojumu samazinājums un ar PIPS saistītie pasākumi, kuru paredzamā vērtība sasniegs EUR 191 miljonu. Tā kā klauzula neietekmē tiesības uz palīdzību, aprūpi un informāciju, joprojām tiek garantēts augsts patērētāju tiesību aizsardzības līmenis. Slogs uz VIS varētu nedaudz palielināties, ņemot vērā iejaukšanos strīdīgos gadījumos. Šaura *force majeure* definīcija ierobežo interpretācijas iespējas un ļaus samazināt iejaukšanās gadījumu skaitu.

Tāpēc ietekmes novērtējumā kā vēlamais risinājums tika izvēlēts scenārijs A, jo tas nodrošina optimālu līdzsvaru starp pasažieru un dzelzceļa nozares interesēm. *Force majeure* esības pierādīšana ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pienākums.

Otršķirīgi jautājumi

Attiecībā uz vairākiem otršķirīgiem jautājumiem, kas saistīti ar informāciju, diskriminācijas aizliegumu, *CIV*, ārkārtas rīcības plānu izstrādi, pārsūdzības tiesībām un sūdzību izskatīšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos, ir ieteikts tikai viens politikas scenārijs.

Informācija visiem pasažieriem
<ul style="list-style-type: none"> • Informācija par dzelzceļa pasažieru tiesībām sniegta kopā ar biļeti • Informācija par pasažieru tiesībām sniegta stacijās un vilcienos

Diskriminācijas aizliegums
<ul style="list-style-type: none"> • Novērsta diskriminācija valstspiederības, atrašanās vietas vai valūtas dēļ

<i>CIV</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Saskaņotība starp regulu un <i>COTIF/CIV</i> noteikumiem

Piešķirot Komisijai īpašas pilnvaras atjaunināt regulas I pielikumu, lai ņemtu vērā *CIV* grozījumus, tiks nodrošināta saskaņotība starp abiem šiem instrumentiem.

Ārkārtas rīcības plānu izstrāde
--

- Pakalpojumu nepārtrauktības un ārkārtas rīcības plānu izstrādes pienākumi piemērojami nozares dalībniekiem, kas nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi

Sloga dalīšana ar citām ieinteresētajām personām ierobežos dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu izmaksas.

Pārsūdzības tiesības

- Pārsūdzības tiesības nolūkā saņemt kompensāciju no trešām personām

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tiks atvieglota kompensācijas saņemšana no trešām personām, kas ir atbildīgas par kavēšanos.

Sūdzību izskatīšana, ko veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi

- Pasažieru sūdzību iesniegšanas termiņu precizēšana

Sūdzību iesniegšanas termiņi samazinās izmaksas, jo incidentu dati nebūs jāglabā ilgu laiku.

3.5. Pamattiesības

Pamattiesību hartas 38. pants nosaka, ka Savienības politikai jānodrošina augsts patērētāju tiesību aizsardzības līmenis. Hartas 26. pantā ir ietverts aicinājums integrēt personas ar invaliditāti un noteikts pienākums dalībvalstīm veikt pasākumus, lai nodrošinātu šādu personu neatkarību, sociālo un profesionālo integrāciju un dalību sabiedrības dzīvē. Dzelzceļa pasažieru tiesību nostiprināšana ES vēl vairāk paaugstinās vispārējo augsto patērētāju tiesību aizsardzības līmeni.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē ES budžetu.

5. CITI ELEMENTI

5.1. Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība

Komisija uzraudzīs šīs iniciatīvas īstenošanu un efektivitāti, pamatojoties uz tādiem progresa rādītājiem kā to pakalpojumu skaits, kam piemēro atbrīvojumu, personāla procentuālā daļa, kas saņem apmācību par invaliditātes jautājumiem, palīdzības pieprasījumu skaits, atbilstība informācijas prasībām, pārdoto tranzīta biļešu skaits, sūdzību skaits un kompensācijas maksājumu skaits. Piecus gadus pēc ierosinātā tiesību akta stāšanās spēkā Komisija novērtēs, vai ir sasniegti tā mērķi.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem

(pārstrādāta redakcija)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā ~~Eiropas Kopienas dibināšanas Līgumu~~ par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā ~~71.~~ 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar ~~Līguma 251. pantā paredzēto procedūru, ievērojot Samierināšanas komitejas 2007. gada 31. jūlija apstiprināto kopīgo dokumentu~~³ parasto likumdošanas procedūru ,

tā kā:

↓ jauns

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1371/2007⁴ jāizdara vairāki grozījumi. Skaidrības labad minētā regula būtu jāpārstrādā.

¹ OV C , , . lpp.

² OV C , , . lpp.

³ ~~Eiropas Parlamenta 2005. gada 28. septembra Atzinums (OV C 227 E, 21.9.2006., 490. lpp.), Padomes 2006. gada 24. jūlija Kopējā nostāja (OV C 289 E, 28.11.2006., 1. lpp.), Eiropas Parlamenta 2007. gada 18. janvāra Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta), Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. septembra Normatīvā rezolūcija un Padomes 2007. gada 26. septembra Lēmums~~

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.).

↓ 1371/2007/EK 1. apsvērums
(pielāgots)

- (2) Īstenojot kopējo transporta politiku, ir svarīgi ~~nodrošināt~~ aizsargāt dzelzceļa pasažieru tiesības un uzlabot ~~dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti~~ ~~dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem starp dalībvalstīm~~, lai palīdzētu palielināt dzelzceļa ~~pārvadājumu~~ transporta daļu attiecībā pret citiem ~~pārvadājumu~~ transporta veidiem.

↓ 1371/2007/EK 2. apsvērums
(pielāgots)

~~Komisijas paziņojumā "Patērētāju aizsardzības politikas stratēģija 2002.-2006. gadam"⁵ ir noteikts mērķis sasniegt augstu patērētāju aizsardzības līmeni transporta jomā saskaņā ar Līguma 153. panta 2. punktu.~~

↓ jauns

- (3) Lai gan Savienībā gūti ievērojami panākumi patērētāju aizsardzības jomā, dzelzceļa pasažieru tiesību aizsardzība vēl aizvien ir jāuzlabo.

↓ 1371/2007/EK 3. apsvērums

- (4) Ņemot vērā to, ka dzelzceļa pasažieris ir pārvadājuma līguma vajākā puse, pasažieru tiesības šajā ziņā būtu jāaizsargā.

↓ jauns

- (5) Vienādu tiesību piešķiršanai dzelzceļa pasažieriem, kuri dodas starptautiskajos un iekšzemes braucienos, būtu jāuzlabo patērētāju aizsardzības līmenis Savienībā, jānodrošina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vienlīdzīgi konkurences apstākļi un jāgarantē pasažieriem vienāda līmeņa tiesības.

- (6) Pilsētas, piepilsētas un reģionālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi atšķiras no tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumiem. Tāpēc būtu jāatļauj dalībvalstīm attiecībā uz pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kas nav pārrobežu pārvadājumu pakalpojumi Savienībā, piešķirt atbrīvojumus no dažiem noteikumiem par pasažieru tiesībām.

⁵ ~~OV C 137, 8.6.2002., 2. lpp.~~

↓ 1371/2007/EK 24. apsvērum
(pielāgots)
⇒ jauns

- (7) Šīs regulas mērķis ir uzlabot dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kvalitāti Savienībā Kopienā. Tādēļ dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ~~spēt~~ piešķirt atbrīvojumus pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai reģionos, kur nozīmīgu pakalpojumu daļu sniedz ārpus Savienības, Kopienas ⇒ ar nosacījumu, ka tajā pārvadājumu pakalpojumu daļā, ko sniedz šo dalībvalstu teritorijā, ir nodrošināts pienācīgs pasažieru tiesību aizsardzības līmenis saskaņā ar šo dalībvalstu tiesību aktiem ⇐.

↓ jauns

- (8) Tomēr atbrīvojumiem nebūtu jāattiecas uz šīs regulas noteikumiem, kas personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglo dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu izmantošanu. Turklāt atbrīvojumiem nebūtu jāattiecas uz tiesībām visiem, kas to vēlas, bez liekiem sarežģījumiem iegādāties biļetes braucieniem pa dzelzceļu, uz noteikumiem par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību attiecībā uz pasažieriem un viņu bagāžu, uz prasību dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būt pienācīgi apdrošinātiem un uz prasību šiem uzņēmumiem veikt atbilstīgus pasākumus pasažieru personiskās drošības nodrošināšanai stacijās un vilcienos un riska pārvaldībai.

↓ 1371/2007/EK 4. apsvērum
⇒ jauns

- (9) Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu izmantotāju tiesības ietver tiesības saņemt informāciju par pakalpojumu gan pirms brauciena, gan tā laikā. Ja vien iespējams, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un biļešu pārdevējiem būtu jāsniedz šī informācija pirms brauciena un cik drīz vien iespējams. ⇒ Minētā informācija būtu jāsniedz personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām pieklūstamos formātos. ⇐

↓ 1371/2007/EK 5. apsvērum
(pielāgots)

- (10) Sīkāk izstrādātas prasības attiecībā uz ceļojuma informācijas sniegšanu tiks izklāstītas savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās (~~SITS/TSI~~), kas minētas Komisijas Regulā (ES) Nr. 454/2011⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā

⁶ Komisijas 2011. gada 5. maija Regula (ES) Nr. 454/2011 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu (OV L 123, 12.5.2011., 11. lpp.).

↓ 1371/2007/EK 6. apsvērums
(pielāgots)

~~(11)~~ Nostiprinot dzelzeļa pasažieru tiesības, būtu jāņem vērā pastāvošās starptautiskās tiesības sistēma šajā jomā, kas ir noteiktas A papildinājumā – Vienotie noteikumi attiecībā uz pasažieru un bagāžas starptautisko dzelzeļa pārvadājuma līgumu (*CIV*) –, kurš pievienots 1980. gada 9. maija Konvencijai par starptautiskajiem dzelzeļa pārvadājumiem (*COTIF*), kura grozīta ar 1999. gada 3. jūnija Protokolu par grozījumiem Konvencijā par starptautiskajiem dzelzeļa pārvadājumiem (1999. gada protokols). Tomēr būtu vēlams paplašināt šīs regulas darbības jomu un aizsargāt ne tikai starptautiskos dzelzeļa pārvadājumu pasažierus, bet arī iekšzemes pārvadājumu pasažierus, ~~kas izmanto vienas valsts dzelzeļa pakalpojumus.~~ Savienība pievienojās *COTIF* 2013. gada 23. februārī.

↓ jauns

(12) Pasažieru pārvadājumu biļešu pārdošanas kontekstā dalībvalstīm būtu jāveic visi pasākumi, kas vajadzīgi, lai nepieļautu diskrimināciju uz valstspiederības vai dzīvesvietas pamata neatkarīgi no tā, vai attiecīgais pasažieris pastāvīgi vai pagaidu kārtā uzturas citā dalībvalstī. Minētajiem pasākumiem būtu jāaptver visas slēptās diskriminācijas formas, kas var dot tādu pašu rezultātu, ja tiek piemēroti citi kritēriji, piemēram, dzīvesvieta, fiziskā vai digitālā atrašanās vieta. Ņemot vērā pasažieru pārvadājumu biļešu pārdošanas tiešsaistes platformu attīstību, dalībvalstīm būtu jāpievērš īpaša uzmanība tam, lai nodrošinātu, ka diskriminācija nerodas tad, kad notiek piekļuve tiešsaistes saskarnēm, vai biļešu iegādes procesā. Tomēr nebūtu automātiski jāizslēdz transporta shēmas, kas piedāvā sociālos tarifus, ja šīs shēmas ir samērīgas un nav atkarīgas no attiecīgo personu valstspiederības.

(13) Velobraukšanas aizvien lielākā popularitāte visā Savienībā ietekmē mobilitāti un tūrismu kopumā. Gan dzelzeļa transports, gan velobraukšana ieņem aizvien nozīmīgāku vietu modālajā sadalījumā, un tas samazina transporta ietekmi uz vidi. Tāpēc dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem, cik vien iespējams, būtu jāvienkāršo velobraukšanas apvienošana ar braucieniem vilcienā, jo īpaši ļaujot vilcienos pārvadāt velosipēdus.

⁷ ~~OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2007/32/EK (OV L 141, 2.6.2007., 63. lpp.)~~

↓ 1371/2007/EK 7. apsvērums
(pielāgots)

- (14) Ja vien iespējams, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jāsadarbjas, nodrošinot tranzīta biļetes, lai atvieglinātu būtu jāatvieglina dzelzceļa pasažieru pāreja~~u~~ no viena operatora pie cita.

↓ 1371/2007/EK 8. apsvērums

~~Informācijas un biļešu nodrošināšana dzelzceļa pasažieriem būtu jāatvieglina, datorsistēmas pielāgojot kopējai specifikācijai.~~

↓ 1371/2007/EK 9. apsvērums

~~Turpmāka ceļojuma informācijas un rezervācijas sistēmu īstenošana būtu jāveic saskaņā ar TSI.~~

↓ 1371/2007/EK 10. apsvērums
(pielāgots)
⇒ jauns

- (15) ⇒ Ņemot vērā Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām un lai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nodrošinātu iespējas braukt pa dzelzceļu, kas ir līdzvērtīgas citiem iedzīvotājiem pieejamajām iespējām, būtu jāizstrādā noteikumi par nediskriminējošu attieksmi un palīdzību brauciena laikā. ~~Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem būtu jāsniedz vispārējs labums. Tādēļ invalīdiem Personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kas radušās invaliditātes, vecuma vai kādu citu faktoru dēļ, būtu jānodrošina tādas iespējas ceļošanai pa dzelzceļu, kas ir līdzvērtīgas ar pārējo cilvēku iespējām. Invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir tādas pašas tiesības uz brīvu pārvietošanos, izvēles brīvību un nediskrimināciju nediskriminējošu attieksmi kā visiem citiem iedzīvotājiem pārējiem cilvēkiem.~~ Tostarp būtu jāpievērš īpaša uzmanība tādas informācijas sniegšanai invalīdiem personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kura attiecas uz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu pieklūstamību pieejamību, nosacījumiem attiecībā uz piekļuvi ritošajam sastāvam un vilcienā pieejamajām ērtībām. Lai pasažieriem ar maņu orgānu traucējumiem sniegtu vislabāko iespējamo informāciju par kavējumiem~~šanos~~, būtu atbilstīgi jāizmanto vizuālās sistēmas un audiosistēmas. Invalīdiem Personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzētu būt iespējai nopirkt biļetes vilcienā bez papildu piemaksām. ⇒ Personām vajadzētu būt pienācīgi apmācītam rīkoties atbilstīgi vajadzībām, kādas ir personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, it sevišķi tad, kad tiek sniegta palīdzība. Lai nodrošinātu vienlīdzīgus braukšanas apstākļus,

stacijās un vilcienos būtu jāsniedz palīdzība šādām personām visā vilcienu kustības laikā, ne tikai noteiktos diennakts laikos. ⇐

↓ 1371/2007/EK 11. apsvērums
(pielāgots)
⇒ jauns

- (16) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un staciju apsaimniekotājiem būtu jāņem vērā ~~invalidu vai cilvēku vajadzības, kādas ir~~ personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ~~vajadzības~~ un jārikojas saskaņā ar ~~tehnisko specifikāciju (TSD) par savstarpējo izmantojamību saistībā ar SITS, kas attiecas uz~~ personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ~~lai nodrošinātu, ka~~ Turklāt saskaņā ar ~~Kopienas~~ Savienības publiskā iepirkuma noteikumiem ~~par publiskajiem iepirkumiem~~ ⇒, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/24/ES⁸, ⇐ visas ~~stacijas ēkas un ritošais sastāvs būtu~~ vajadzētu padarīt piekļūstamu pieejams, jaunu materiālu iegādes, būvniecības vai lielu atjaunošanas darbu gadījumā, pakāpeniski likvidējot fiziskus un funkcionālus šķēršļus.

↓ 1371/2007/EK 14. apsvērums
(pielāgots)
⇒ jauns

- (17) Ar šo regulu ir vēlams radīt sistēmu, kas nodrošina pasažieriem kompensāciju par kavējumiem, un kas ir saistīta ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma atbildību, šai sistēmai izmantojot to pašu pamatojumu kā starptautiskajai sistēmai, kas paredzēta COTIF, un jo īpaši ~~tā~~ CIV vienotajos noteikumos papildinājuma par pasažieru tiesībām. ⇒ Pasažieru pārvadājuma kavējuma gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jānodrošina pasažieriem kompensācija, kas ir procentuālā daļa no biļetes cenas. ⇐

↓ 1371/2007/EK 12. apsvērums
⇒ jauns

- (18) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vajadzētu būt pienākumam būt apdrošinātiem vai veikt līdzvērtīgus pasākumus, lai nodrošinātu ~~viņu savu~~ atbildību attiecībā uz dzelzceļa pasažieriem, ja notiek nelaimes gadījums. ~~Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu minimālā apdrošināšanas summa nākotnē būtu jāpārskata.~~ ⇒ Ja dalībvalstis nosaka maksimālo zaudējumu atlīdzības summu pasažiera bojāejas vai pasažierim nodarīta personiska aizskāruma gadījumā, minētajai summai vajadzētu būt vismaz līdzvērtīgai CIV vienotajos noteikumos paredzētajai summai. ⇐

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīva 2014/24/ES par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.).

↓ 1371/2007/EK 13. apsvēruma
(pielāgots)

- (19) Nostiprinātām tiesībām uz kompensāciju un palīdzību, ~~ja noticis pakalpojuma kavējums~~, nokavētas pārsēšanās vai ~~pakalpojums~~ reisa atcelšanas gadījumā, būtu plašāk jāstimulē dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus darbība pasažieru interesēs.

↓ jauns

- (20) Kavējuma gadījumā būtu jānodrošina pasažieriem iespējas turpināt braucienu vai braukt pa citu maršrutu ar līdzvērtīgiem pārvadāšanas nosacījumiem. Šādā gadījumā būtu jāņem vērā vajadzības, kādas ir personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.
- (21) Tomēr dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nevajadzētu būt pienākumam maksāt kompensāciju, ja tas var pierādīt, ka kavējumu izraisīja bargi meteoroloģiskie apstākļi vai lielas dabas katastrofas, kas apdraudēja pārvadājuma drošu veikšanu. Katram šādam gadījumam vajadzētu būt ekstremālas dabas katastrofas iezīmēm, kas to atšķir no parastajiem, gadalaikam raksturīgajiem meteoroloģiskajiem apstākļiem, tādiem kā rudens vētras vai regulāra pilsētu applūšana, ko izraisa plūdmaiņas vai sniega kušana. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jāpierāda, ka tie nevarēja prognozēt vai novērst kavējumu pat tad, ja tika veikti visi iespējamie pasākumi.
- (22) Staciju apsaimniekotājiem sadarbībā ar infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jā sagatavo ārkārtas rīcības plāni, kuru mērķis ir, nodrošinot iestrēgušajiem pasažieriem pienācīgu informāciju un aprūpi, līdz minimumam samazināt būtisku darbības traucējumu ietekmi.
- (23) Šai regulai nebūtu jāierobežo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tiesības saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem pieprasīt kompensāciju no jebkuras personas, tostarp no trešām personām.

↓ 1371/2007/EK 15. apsvēruma
(pielāgots)

- (24) Ja dalībvalsts piešķir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem atbrīvojumu no šīs regulas noteikumu piemērošanas, ~~tā mudina~~ tai būtu jā mudina dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, konsultējoties ar organizācijām, kas pārstāv pasažierus, ieviest mehānismu kompensācijas piešķiršanai un palīdzībai gadījumā, ja ir būtiski ~~apdraudēti~~ traucēti dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšana.

↓ 1371/2007/EK 16. apsvērums

- (25) Tāpat ir vēlams atvieglināt nelaimes gadījumos cietušo personu un viņu apgādājamo īslaicīgas finansiālās grūtības rīpes laikā tūlīt pēc nelaimes gadījuma.
-

↓ 1371/2007/EK 17. apsvērums
(pielāgots)

- (26) ~~Starptautisko~~ Dzelzceļa pasažieru interesēs ir tas, lai, vienojoties ar valsts publiskajām iestādēm, tiktu paredzēti atbilstīgi pasākumi, ~~lai nolūkā~~ gan stacijās, gan vilcienos nodrošinātu viņu personisko drošību.
-

↓ 1371/2007/EK 18. apsvērums

- (27) Dzelzceļa pasažieriem vajadzētu būt iespējai iesniegt sūdzību jebkuram iesaistītam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam par tiesībām un pienākumiem, kas paredzēti ar šo regulu, un viņiem vajadzētu būt tiesībām saņemt atbildi pieņemamā laikposmā.
-

↓ 1371/2007/EK 19. apsvērums
⇒ jauns

- (28) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ⇒ un staciju apsaimniekotājiem ⇐ būtu jānosaka, ⇒ jāpublisko, ⇐ jāpārvalda un jāpārtrauga dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu kvalitātes standarti.
-

↓ 1371/2007/EK 20. apsvērums

~~Šīs regulas saturs būtu jāpārskata, lai pielāgotu finanšu apjomus saistībā ar inflāciju un informācijas un pakalpojumu kvalitātes prasības saistībā ar tirgus attīstību, kā arī saistībā ar šīs regulas ietekmi uz pakalpojumu kvalitāti.~~

↓ jauns

- (29) Lai patērētāju aizsardzību dzelzceļa transportā uzturētu augstā līmenī, būtu jāprasa dalībvalstīm norīkot valsts izpildes struktūras, kuru uzdevums ir rūpīgi uzraudzīt un nodrošināt šīs regulas izpildi valsts līmenī. Minētajām struktūrām vajadzētu būt iespējai veikt dažādus izpildes pasākumus. Pasažieriem vajadzētu būt iespējai iesniegt minētajām struktūrām sūdzības par varbūtējiem regulas pārkāpumiem. Lai nodrošinātu šādu sūdzību apmierinošu izskatīšanu, minētajām struktūrām arī būtu savstarpēji jāsadarbojas.

↓ 1371/2007/EK 21. apsvērums
(pielāgots)
⇒ jauns

- (30) ⇒ Personas datu apstrāde būtu jāveic saskaņā ar Savienības tiesību aktiem par personas datu aizsardzību, jo sevišķi saskaņā ar ~~Šī regula nedrīkstētu skart Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/679⁹ Direktīvu 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti¹⁰.~~

↓ 1371/2007/EK 22. apsvērums

- (31) Dalībvalstīm būtu jāparedz sankcijas, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un jānodrošina to piemērošana. Sankcijām, kas varētu ietvert kompensācijas maksāšanu attiecīgajai personai, vajadzētu būt efektīvām, samērīgām un atturošām.

↓ 1371/2007/EK 23. apsvērums
(pielāgots)

- (32) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus – proti, attīstīt Savienības Kopienas dzelzceļus un ieviest pasažieru tiesības – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka šos mērķus var labāk sasniegt Savienības Kopienas līmenī, Savienība Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai.

↓ jauns

- (33) Lai nodrošinātu pasažieru tiesību augstu aizsardzības līmeni, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu nolūkā izdarīt grozījumus I, II un III pielikumā attiecībā uz CIV vienotajiem noteikumiem, minimālo informāciju, ko sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un biļešu pārdevēji, un minimālajiem pakalpojumu kvalitātes standartiem un, ņemot vērā inflāciju, koriģēt regulā minētās finanšu summas. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu¹¹. Jo īpaši, lai deleģēto

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa Regula (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/56/EK (Vispārīgā aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

¹⁰ OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.).

¹¹ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

↓ 1371/2007/EK 25. apsvērums
(pielāgots)

~~Dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumiem dažās dalībvalstīs varētu būt grūtības piemērot šīs regulas noteikumus pilnībā no tās spēkā stāšanās. Tādēļ dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai piešķirt pagaidu atbrīvojumus no šīs regulas noteikumu piemērošanas attiecībā uz pārrobežu pakalpojumiem. Šādu pagaidu atbrīvojumu tomēr nevar attiecināt ne uz tiem regulas noteikumiem, kas uzliek par pienākumu nodrošināt dzelzeļa pakalpojumu pieejamību invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ne uz noteikumiem attiecībā uz tiesībām iegādāties biļetes ceļošanai pa dzelzeļu bez nepamatotiem ierobežojumiem, ne arī attiecībā uz noteikumiem par dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību saistībā ar pasažieriem un to bagāžu, prasību uzņēmumam būt pienācīgi apdrošinātam un prasību, ka šie uzņēmumi veic atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu pasažieru personīgo drošību stacijās un vīleļenos un lai pārvaldītu risku.~~

↓ 1371/2007/EK 26. apsvērums

~~Pilsētas, piepilsētas un reģionālie dzelzeļa pasažieru pakalpojumi atšķiras no garu maršrutu pakalpojumiem. Tādēļ, izņemot konkrētus noteikumus, kuri būtu jāpiemēro dzelzeļa pasažieru pakalpojumu sniegšanā visā kopienā, dalībvalstīm vajadzētu būt tiesībām piešķirt atbrīvojumus no šīs regulas noteikumu piemērošanas attiecībā uz pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem dzelzeļa pasažieru pakalpojumiem.~~

↓ 1371/2007/EK 27. apsvērums

~~Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību¹².~~

↓ 1371/2007/EK 28. apsvērums

~~Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt īstenošanas pasākumus. Minētie pasākumi ir vispārējas nozīmes pasākumi, kas izstrādāti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus vai~~

¹² OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.)

~~papildinātu to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, tāpēc tie jāpieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas paredzēta Lēmuma 1999/468/EK 5. a pantā,~~

↓ jauns

(34) Šajā regulā ir ievērotas pamattiesības un ņemti vērā principi, kas atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā, jo īpaši 21., 26., 38. un 47. pantā, kas attiecas uz, attiecīgi, jebkāda veida diskriminācijas aizliegumu, personu ar invaliditāti integrēšanu, patērētāju tiesību augstu aizsardzības līmeni un tiesībām uz efektīvu tiesību aizsardzību un taisnīgu tiesu. Dalībvalstu tiesām šī regula jāpiemēro, ievērojot minētās tiesības un principus,

↓ 1371/2007/ EK (pielāgots)

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I nodaļa

Vispārīgi noteikumi

1. pants

Priekšmets Temats

Ar šo regulu paredz dzelzceļa transportam piemērojamus noteikumus par:

~~a) informāciju, kas jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, transporta līgumu noslēgšanu, biļešu pārdošanu un datorizētu dzelzceļa pārvadājumu informācijas un rezervācijas sistēmu;~~

↓ jauns

a) nediskriminējošu attieksmi pret pasažieriem attiecībā uz pārvadāšanas nosacījumiem;

↓ 1371/2007/EK

b) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību un apdrošināšanas pienākumiem attiecībā pret pasažieriem un viņu bagāžu;

e) dzelzceļa pārvadājuma uzņēmumu pienākumiem pret pasažieriem kavējuma gadījumā;

↓ jauns

c) pasažieru tiesībām, ja noticis nelaimes gadījums, kuru izraisījusi dzelzceļa transporta izmantošana un kura rezultātā pasažieris gājis bojā, pasažierim nodarīts personisks aizskārums vai zudusi vai bojāta pasažiera bagāža;

d) pasažieru tiesībām reisa atcelšanas vai kavējuma gadījumā;

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)
⇒ jauns

⇒ e) minimālo pasažieriem sniedzamo informāciju;

~~df) to, kā aizsargāt invalīdus~~ ⇒ nediskriminējošu attieksmi pret personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ~~un kas ceļo ar vīleoni,~~ un par ⇒ obligātu palīdzību šīm personām;

~~eg) pakalpojumu kvalitātes standartu noteikšanu un pārraudzību;~~ un pasažieru personiskās drošības apdraudējumu pārvaldību; ~~un~~

~~h) sūdzību izskatīšanu; un~~

~~fi) vispārīgiem īstenošanas~~ izpildes noteikumiem.

2. pants

Darbības joma

1. ~~Šī regula ir spēkā Kopienā~~ Šo regulu piemēro visā Savienībā attiecībā uz ~~visiem~~ iekšzemes un starptautiskajiem dzelzceļa braucieniem un pakalpojumiem, kurus sniedz viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas ir licencēti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES¹³ Padomes Direktīvu 95/18/EK (1995. gada 19. jūnijs) par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu¹⁴.

~~2. Šī regula neattiecas uz tādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un transporta pakalpojumiem, kas nav licencēti saskaņā ar Direktīvu 95/18/EK.~~

~~3. Stājoties spēkā šai regulai, visiem dzelzceļa pakalpojumiem Kopienā piemēro 9., 11., 12., 19. pantu, 20. panta 1. punktu un 26. pantu.~~

¹³ OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.

¹⁴ OV L 143, 27.6.1995., 70. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/49/EK (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.).

~~4. Izņemot 3. punktā paredzētos noteikumus, dalībvalsts pārredzami un nediskriminējoši var, ilgākais, uz pieciem gadiem piešķirt vietējiem dzelzceļa pasažieru pakalpojumiem atbrīvojumu no šīs regulas noteikumu piemērošanas, kuru var atjaunot vienu reizi, ilgākais, uz pieciem gadiem.~~

~~5. Izņemot šā panta 3. punktā paredzētos noteikumus, dalībvalsts var piešķirt pilsētu, piepilsētu un reģionāliem dzelzceļa pasažieru pakalpojumiem atbrīvojumu no šīs regulas noteikumu piemērošanas. Lai atšķirtu pilsētu, piepilsētu un reģionālus dzelzceļa pasažieru pakalpojumus, dalībvalstis piemēro Padomes Direktīvā 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību¹⁵ iekļautās definīcijas. Piemērojot šīs definīcijas, dalībvalstis izmanto šādus kritērijus: attālumu, pakalpojumu biežumu, paredzēto pieturu skaitu, nodarbināto ritošo sastāvu, biļešu shēmas, pasažieru skaita svārstības starp maksimālas un zemas pakalpojumu slodzes periodiem, vīleņu kodus un kustības sarakstus.~~

~~6. Dalībvalsts pārredzami un nediskriminējoši var, ilgākais, uz pieciem gadiem piešķirt īpašiem pakalpojumiem vai braucieniem pagaidu atbrīvojumu no šīs regulas noteikumu piemērošanas, kuru var atjaunot, ja būtiska dzelzceļa pasažieru pakalpojumu daļa, iekļaujot vismaz vienu paredzētu stacijas pieturu, ir ārpus Kopienas.~~

~~7. Dalībvalstis informē Komisiju par atbrīvojumiem, kas piešķirti saskaņā ar 4., 5., un 6. punktu. Komisija atbilstīgi rīkojas, ja šāds atbrīvojums ir uzskatāms par neatbilstīgu šā panta noteikumiem. Vēlākais 2014. gada 3. decembrī Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par atbrīvojumiem, kas piešķirti saskaņā ar šā panta 4., 5., un 6. punktu.~~

↓ jauns

2. Ņemot vērā 4. punktu, dalībvalstis var piešķirt atbrīvojumu no šīs regulas noteikumu piemērošanas šādiem pārvadājumu pakalpojumiem:

- (a) Direktīvā 2012/34/ES minētajiem pilsētas, piepilsētas un reģionālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, izņemot pārrobežu pārvadājumu pakalpojumus Savienībā;
- (b) starptautiskajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem gadījumā, ja būtiska pārvadājuma daļa, tostarp vismaz viena plānota apstāšanās stacijā, tiek veikta ārpus Savienības, ar nosacījumu, ka pasažieru tiesības ir pienācīgi nodrošinātas saskaņā ar attiecīgajiem valsts tiesību aktiem tās dalībvalsts teritorijā, kura piešķir atbrīvojumu.

3. Dalībvalstis informē Komisiju par atbrīvojumiem, kas piešķirti saskaņā ar 2. punkta a) un b) apakšpunktu, un par valsts tiesību aktu atbilstību attiecīgās dalībvalsts teritorijā 2. punkta b) apakšpunkta vajadzībām.

4. Šīs regulas 5., 10., 11. un 25. pantu un V nodaļu piemēro visiem 1. punktā minētajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, arī pakalpojumiem, kam piešķirts atbrīvojums saskaņā ar 2. punkta a) un b) apakšpunktu.

¹⁵ OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/103/EK (OV L 363, 20.12.2006., 344. lpp.).

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- (1) “dzelzeļa pārvadājumu uzņēmums” ir dzelzeļa pārvadājumu uzņēmums, kā ~~noteikts~~ definēts Direktīvas ~~2001/14/EK¹⁶~~ 2012/34/ES ~~2. pantā~~ 3. panta 1. punktā, un jebkurš valsts vai privāts uzņēmums, kas nodarbojas ar kravu un/vai pasažieru pārvadājumiem pa dzelzeļu, ar nosacījumu, ka tas nodrošina vīlei; tas ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina vienīgi vīlei;
- ~~2) “pārvadātājs” ir dzelzeļa pārvadājumu uzņēmums, ar ko pasažieris ir noslēdzis pārvadājuma līgumu, vai vairāki secīgi dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumi, kas ir atbildīgi, pamatojoties uz minēto līgumu;~~
- ~~3) “pārvadātāja aizvietotājs” ir dzelzeļa pārvadājumu uzņēmums, kas nav noslēdzis pārvadājuma līgumu ar pasažieri, bet kam dzelzeļa pārvadājumu uzņēmums, kurš ir līgumslēdzēja puse, daļēji vai pilnīgi ir uzticējis dzelzeļa pārvadājuma veikšanu;~~
- (42) “infrastruktūras pārvaldītājs” ir infrastruktūras pārvaldītājs jebkura struktūra vai uzņēmums, kas atbild jo īpaši par dzelzeļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un uzturēšanu, kā ~~noteikts~~ definēts Direktīvas ~~91/440/EEK~~ 2012/34/ES 3. pantā; un tas var ietvert arī infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu pārvaldību; infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas visā tīklā vai tīkla daļā var piešķirt dažādām struktūrām vai uzņēmumiem;
- (53) “stacijas apsaimniekotājs” ir tāda organizatoriska struktūra dalībvalstī, kurai uzlikts pienākums apsaimniekot dzelzeļa staciju un kura var būt infrastruktūras pārvaldītājs;
- (64) “ceļojumu rīkotājs” ir organizators~~ētājs~~ vai mazumtirgotājs, kas nav dzelzeļa pārvadājumu uzņēmums, ~~Direktīvas 90/314/EEK¹⁷~~ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2015/2302¹⁸ 23. panta 2.8) un 2.9) punkta nozīmē;

¹⁶ ~~Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzeļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzeļa infrastruktūras lietošanu (OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.). Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2004/49/EK.~~

¹⁷ ~~Padomes Direktīva 90/314/EEK (1990. gada 13. jūnijs) par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām (OV L 158, 23.6.1990., 59. lpp.).~~

¹⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 25. novembra Direktīva (ES) 2015/2302 par kompleksiem ceļojumiem un saistītiem ceļojumu pakalpojumiem, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2011/83/ES un atceļ Padomes Direktīvu 90/314/EEK (OV L 326, 11.12.2015., 1. lpp).

- (75) “biļešu pārdevējs” ir jebkurš dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu mazumtirgotājs, kas noslēdz pārvadājuma līgumus un pārdod biļetes vai nu dzelzceļa pārvadājumuu uzņēmumau vārdā, vai pats savā vārdā;
- (86) “pārvadājuma līgums” ir līgums par ~~pārvadājuma veikšanu~~ pārvadāšanu pret atlīdzību vai ~~par brīvu bez maksas~~, kuru dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai biļešu pārdevējs un pasažieris noslēdz par viena vai vairāku pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu;
- (97) “rezervācija” ir atļauja papīra vai elektroniskā formā, kas dod tiesības uz pārvadāšanu ~~tikt pārvadātam~~ saskaņā ar iepriekš apstiprinātu personalizētu ~~pārvadāšanas~~ vienošanos par pārvadājumu;
- (108) “tranzīta biļete” ir biļete vai biļetes, kas ir viens pārvadājuma līgums par tādu secīgu dzelzceļa pārvadājumu ~~pakalpojumu sniegšanu, kurus veic~~ veikšanu, kurus nodrošina viens vai vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi;

↓ jauns

- 9) “pārvadājumu pakalpojums” vai “pārvadājums” ir dzelzceļa pasažieru pārvadājums, kas tiek veikts starp dzelzceļa stacijām vai pieturvietām saskaņā ar kustības grafiku;
- 10) “brauciens” ir pasažiera pārvadāšana no iekāpšanas stacijas līdz galamērķa stacijai saskaņā ar vienu pārvadājuma līgumu;

↓ 1371/2007/ EK (pielāgots)
⇒ jauns

- 11) “~~vietējs~~ iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojums” ir ~~pasažieru~~ dzelzceļa ~~pasažieru~~ pārvadājums ~~pakalpojums, ko sniedz~~ ko veic , nešķērsojot dalībvalsts robežu;
- ⇒ 12) “starptautisks dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojums” ir starptautisks pasažieru pārvadājumu pakalpojums, kā definēts Direktīvas 2012/34/ES 3. panta 5. punktā; ⇐
- ~~1213~~) “kavējums” ir laiks starp publicētajā ~~vileienu sarakstā~~ kustības grafikā norādīto pasažiera ierašanās laiku un ~~vina~~ faktisko vai ~~paredzēto~~ gaidāmo ierašanās laiku pēdējā galamērķa stacijā ;
- ~~1314~~) “~~braukšanas karte~~ abonementa biļete ” vai “~~braukšanas~~ sezonas biļete neierobežotam braucienu skaitam, kas ~~sniedz~~ tās īpašniekam ~~dzelzceļa braucienu~~ dod tiesības braukt pa dzelzceļu konkrētā maršrutā vai maršrutu tīklā noteiktā laikposmā;

↓ jauns

15) “nokavēta pārsēšanās” ir situācija, kad pasažieris brauciena laikā nokavē vienu vai vairākus reisos tāpēc, ka ir aizkavējies vai atcelts viens vai vairāki iepriekšējie reisi;

↓ 1371/2007/ EK (pielāgots)

⇒ jauns

~~14) “datorizētā dzelzeļa pārvadājumu informācijas un rezervācijas sistēma (DDPIRS)” ir datorizēta sistēma, kurā ir informācija par visiem dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumu piedāvātajiem dzelzeļa pārvadājumu pakalpojumiem; DDPIRS glabātā informācijā par pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem ietver informāciju par:~~

~~a) pasažieru pārvadājumu pakalpojumu grafikiem un sarakstiem;~~

~~b) sēdvietu pieejamību pasažieru pārvadājumu pakalpojumos;~~

~~e) biļešu cenām un īpašajiem nosacījumiem;~~

~~d) piekļuvi vilcieniem invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām;~~

~~e) sistēmām, ko var izmantot, lai veiktu rezervācijas vai izsniegtu biļetes vai tranzīta biļetes tiktāl, ciktāl dažas vai visas no šīm sistēmām ir darītas pieejamas lietotājiem;~~

~~1516) “invalīds persona ar invaliditāti un “persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām” ir jebkura persona, kuras pārvietošanās spējas, izmantojot transportlīdzekļus, ir ierobežotas kādas kurai ir pastāvīgi vai pagaidu fiziskās (sensoriskas vai kustību, pastāvīgas vai īslaicīgas) invaliditātes, garīgas, intelektuāli invaliditātes vai maņu traucējumi vai jebkādu citu invaliditātes iemeslu ⇒, kas mijiedarbībā ar dažādiem šķēršļiem var traucēt šai personai pilnvērtīgi un efektīvi izmantot transportu līdzvērtīgi citiem pasažieriem, ⇐ vai kuras pārvietošanās spējas, izmantojot transportu, ir ierobežotas vecuma dēļ un kuras stāvoklis prasa atbilstīgu uzmanību un visiem pasažieriem pieejamo pakalpojumu pielāgošanu šīs personas vajadzībām;~~

~~1617) “vispārējie pārvadāšanas noteikumi nosacījumi” ir pārvadātāja dzelzeļa pārvadājumu uzņēmuma noteikumi nosacījumi, kas ir vispārēju nosacījumu vai tarifu formā, kuri juridiski ir spēkā katrā dalībvalstī un kuri pēc pārvadājuma līguma noslēgšanas ir kļuvuši par tā neatņemamu sastāvdaļu;~~

~~1718) “transportlīdzeklis” ir mehāniskais transportlīdzeklis vai piekabe, ko pārvadā, pārvadājot pasažierus;~~

↓ jauns

- 19) “CIV vienotie noteikumi” ir Vienotie noteikumi attiecībā uz pasažieru un bagāžas starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgumu (CIV), kas noteikti Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF) A papildinājumā.
-

↓ 1371/2007/ EK

II nodaļa

Pārvadājuma līgums, informācija un biļetes

4. pants

Pārvadājuma līgums

Ņemot vērā šo nodaļu, pārvadājuma līguma noslēgšanu un izpildi un informācijas un biļešu nodrošināšanu reglamentē I pielikuma II un III sadaļa.

↓ jauns

5. pants

Nediskriminējoši pārvadājuma līguma nosacījumi

Neskarot sociālos tarifus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un biļešu pārdevēji plašai sabiedrībai piedāvā līguma nosacījumus un tarifus bez tiešas vai netiešas diskriminācijas pēc galalietotāja valstspiederības vai dzīvesvietas vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai biļešu pārdevēja uzņēmējdarbības vietas Savienībā.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)
⇒ jauns

56. pants

Velosipēdi

~~Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nodrošina~~ Pasažieriem ir tiesības vilcienā iespēju pārvadāt velosipēdus, attiecīgā gadījumā – par samērīgu samaksu, ja tos var viegli

~~pārvietot un tas negatīvi neietekmē attiecīgo dzelzceļa pakalpojumu un ja to atļauj ritošais sastāvs.~~ ⇒ Pasažieri brauciena laikā uzrauga savus velosipēdus un nodrošina, ka netiek radītas neērtības vai nodarīti zaudējumi citiem pasažieriem, pārvietošanās palīgīdzekļiem, bagāžai vai dzelzceļa transporta darbībai. Velosipēdu pārvadāšanu drīkst atteikt vai ierobežot drošības vai ekspluatācijas apsvērumu dēļ ar nosacījumu, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, biļešu pārdevēji, ceļojumu rīkotāji un attiecīgā gadījumā staciju apsaimniekotāji informē pasažierus par šāda atteikuma vai ierobežojuma nosacījumiem saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 454/2011. ⇐

~~67.~~ pants

Atteikšanās no saistību izpildes izslēgums un ierobežojumu noteikšana nepieļaujamība

1. Šajā regulā paredzētās saistības ~~attiecībā~~ pret pasažieriem nedrīkst ierobežot un no ~~tām~~ to izpildes nedrīkst atteikties, jo īpaši paredzot atkāpi vai ierobežojošu klauzulu pārvadājuma līgumā.
2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi var pasažierim piedāvāt līguma nosacījumus, kas ir izdevīgāki nekā šajā regulā paredzētie nosacījumi.

~~78.~~ pants

Pienākums sniegt informāciju par ~~starptautisku~~ pakalpojumu pārtraukšanu

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vai, attiecīgā gadījumā, kompetentās iestādes, kas atbildīgas par ~~dzelzceļa sabiedrisko~~ pakalpojumu ~~un dzelzceļa~~ līgumu, ar attiecīgiem līdzekļiem ⇒, tostarp personām ar invaliditāti pieklūstamos formātos saskaņā ar Direktīvā XXX¹⁹ noteiktajām pieejamības prasībām, ⇐ un pirms to īstenošanas publisko lēmumus ⇒ izbeigt vai uz laiku ⇐ pārtraukt pakalpojumus.

~~89.~~ pants

Ceļojuma informācija

1. ~~Neskarot 10. pantu,~~ ~~d~~Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu uzņēmumi un biļešu pārdevēji, kas piedāvā pārvadājuma līgumus viena vai vairāku dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vārdā, pēc pieprasījuma sniedz pasažierim vismaz II pielikuma I daļā ~~izklāstīto~~ noteikto informāciju par braucieniem, par kuriem attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums piedāvā pārvadājuma līgumu. Biļešu pārdevēji, kas piedāvā pārvadājuma līgumus savā vārdā, un ceļojumu rīkotāji šo informāciju sniedz, ja tā ir pieejama.
2. Brauciena laikā ⇒, tostarp pārsēšanās stacijās, ⇐ dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ⇒ un, ja iespējams, biļešu pārdevēji ⇐ sniedz pasažierim vismaz II pielikuma II daļā ~~izklāstīto~~ noteikto informāciju.

¹⁹ Direktīva XXX par dalībvalstu normatīvo un administratīvo aktu tuvināšanu attiecībā uz produktu un pakalpojumu pieejamības prasībām (Eiropas tiesību akts par pieejamību) (OV L X, X.X.XXXX., X. lpp.).

3. Šā panta 1. un 2. punktā ~~minēto paredzēto~~ informāciju sniedz visatbilstīgākajā formātā ⇨, tostarp izmantojot mūsdienīgas komunikācijas tehnoloģijas ⇨. ~~Šajā sakarā īpaši jāņem vērā to cilvēku vajadzības, kam ir dzirdes un/vai redzes traucējumi~~ ⇨ rūpīgi jānodrošina šīs informācijas pieklūstamība personām ar invaliditāti saskaņā ar Direktīvā XXX un Regulā (ES) Nr. 454/2011 noteiktajām pieejamības prasībām ⇨.

↓ jauns

4. Staciju apsaimniekotāji un infrastruktūras pārvaldītāji nediskriminējošā veidā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un biļešu pārdevējiem dara pieejamus reāllaika datus par vilcieniem, tostarp par citu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu ekspluatētajiem vilcieniem.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)
⇨ jauns

910. pants

Biļešu, tranzīta biļešu un rezervāciju pieejamība

1. Dzelzceļa pārvadājumu ~~pakalpojumu~~ uzņēmumi un biļešu pārdevēji piedāvā biļetes un, ja tās ir pieejamas, ~~tranzīta biļetes un rezervācijas, ja tās ir pieejamas.~~ ⇨ Tie dara visu iespējamo, lai piedāvātu tranzīta biļetes, tostarp braucieniem pāri robežām un braucieniem, ko nodrošina vairāk nekā viens dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums. ⇨
2. Neskarot 3. un 4. punktu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ⇨ un biļešu pārdevēji ⇨ izplata biļetes pasažieriem, izmantojot vismaz vienu no šādiem pārdošanas punktiem:
- (a) biļešu kases vai biļešu ~~automātus;~~
 - (b) tālruni, ~~ī~~ internetu vai jebkuras citas plaši pieejamas informācijas tehnoloģijas;
 - (c) vilcienos.

~~3. Neskarot 4. un 5. punktu,~~ ⇨ Dalībvalstis var prasīt, lai ⇨ dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi pārvadājumiem, ko veic saskaņā ar sabiedrisko ~~pakalpojumu valsts līgumiem,~~ izplata biļetes nodrošinātu , izmantojot vismaz ⇨ vairāk nekā ⇨ vienu ~~no šādiem pārdošanas punktiem.~~

~~a) biļešu kases vai automātus;~~

~~b) vilcienos.~~

43. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi piedāvā iespēju iegādāties attiecīgā pārvadājuma ~~pakalpojuma~~ biļetes vilcienā, ja vien šāda iespēja nav ierobežota

vai liegta drošības, krāpšanas apkarošanas, obligātas dzelzeļa vilciena biļešu rezervācijas vai pamatotu komerciālu iemeslu dēļ.

54. Ja iekāpšanas stacijā nav ne biļešu kases, ne biļešu automāta, pasažieri stacijā jāinformē par:

- (a) iespēju iegādāties biļetes ~~si~~ pa tālruni, internetā vai vilcienā, kā arī ~~veicamo~~ par iegādes procedūru;
- (b) tuvāko staciju vai citu vietu, kur atrodamas biļešu kases un/vai biļešu automāti.

↓ jauns

5. Ja iekāpšanas stacijā nav biļešu kases vai piekļūstama biļešu automāta, personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir atļauts iegādāties biļetes vilcienā bez papildu izmaksām.

6. Ja pasažieris saņem atsevišķas biļetes vienam braucienam, kuru veido secīgi dzelzeļa pārvadājumi, ko nodrošina viens vai vairāki dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumi, pasažiera tiesības uz informāciju, palīdzību, aprūpi un kompensāciju ir līdzvērtīgas tiesībām saskaņā ar tranzīta biļeti un aptver visu braucienu no iekāpšanas stacijas līdz galamērķim, ja vien pasažierim nav rakstiski skaidri sniegta citāda informācija. Šādā informācijā jo īpaši norāda, ka tad, ja pasažieris nokavē pārsēšanos, pasažierim nav tiesību uz palīdzību vai kompensāciju, pamatojoties uz brauciena kopgarumu. Pienākums pierādīt, ka informācija ir sniegta, gulstas uz dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumu, tā pārstāvi, ceļojumu rīkotāju vai biļešu pārdevēju.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)

~~10. pants~~

~~Ceļojuma informācijas un rezervācijas sistēmas~~

~~1. Lai sniegtu informāciju un izsniegtu biļetes, kā minēts šajā regulā, dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumi un biļešu pārdevēji izmanto DDPIRS, ko izveido, īstenojot šajā pantā minētās procedūras.~~

~~2. Šīs regulas nolūkiem piemēro savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas (TSI), kas minētas Direktīvā 2001/16/EK.~~

~~3. Komisija pēc Eiropas Dzelzeļa aģentūras (EDA) priekšlikuma līdz 2010. gada 3. decembrim pieņem pasažieru telemātikas lietojumprogrammu TSI. TSI ļauj sniegt II pielikumā izklāstīto informāciju un izsniegt biļetes, kā paredzēts šajā regulā.~~

~~4. Dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumi pielāgo savas DDPIRS saskaņā ar TSI izklāstītajām prasībām atbilstīgi minētajā TSI izklāstītajam izvietošanas plānam.~~

~~5. Ņemot vērā Direktīvu 95/46/EK, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un biļešu pārdevēji informāciju par individuālām rezervācijām neizpauž citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un/vai biļešu pārdevējiem.~~

III NODAĻA

DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU UZŅĒMUMU ATBILDĪBA PAR PASAŽIERIEM UN VIŅU BAGĀŽU

11. pants

Atbildība par pasažieriem un bagāžu

Ņemot vērā šo nodaļu un neskarot ~~valsts~~ piemērojamo ~~s valsts tiesības~~ tiesību aktus , ar kurām piešķir pasažieriem ~~turpmāku papildu kompensāciju~~ zaudējumu atlīdzību ~~segšanai~~, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē I pielikuma IV sadaļas I, III un IV nodaļa, kā arī VI un VII sadaļa.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)
⇒ jauns

12. pants

Apdrošināšana un atbildības segums pasažiera bojāejas vai personiska aizskāruma gadījumā

~~1. Direktīvas 95/18/EK 9. pantā izklāstīto pienākumu tiktāl, ciktāl tas attiecas uz atbildību par pasažieriem, uzskata par tādu, kas prasa, lai ~~Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem~~ jābūt atbilstīgi apdrošinātams ⇒ saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 22. pantu un uz risku novērtējuma pamata vai ~~veic~~ jāveic līdzvērtīgus pasākumus nolūkā nodrošināt savas ~~atbildības~~ segumu , kas paredzēts šajā regulā.~~

~~2. Komisija līdz 2010. gada 3. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par minimālā apdrošinājuma apjoma noteikšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem. Vajadzības gadījumā šim ziņojumam pievieno attiecīgus priekšlikumus vai ieteikumus šajā sakarā.~~

13. pants

Avansa maksājumi

1. Pasažiera ~~nāves~~ bojāejas vai miesas bojājumu gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kā tas noteikts I pielikuma 26. panta 5. punktā, nekavējoties un katrā ziņā

ne vēlāk kā piecpadsmit dienas pēc tam, kad ir noteikta ~~tāda~~ fiziskās personas identitāte, kura ir tiesīga saņemt kompensāciju, proporcionāli ciestajiem zaudējumiem izmaksā avansus, kas ir vajadzīgi, lai segtu tūlītējas ekonomiska rakstura vajadzības.

2. Neskarot 1. punktu, ~~nāves~~ bojāejas gadījumā attiecībā uz katru pasažieri avansa maksājums nav mazāks par EUR 21 000.
3. Avansa maksājums nav atbildības atzīšana, un to var atskaitīt no jebkādām summām, ko turpmāk izmaksā, pamatojoties uz šo regulu, bet tas nav atmaksājams, izņemot gadījumus, kad ~~kaitējums~~ zaudējumi nodarīti pasažiera nolaidības vai vainas dēļ vai ja avansa maksājumu saņēmusī persona nav tā persona, kura ir tiesīga saņemt kompensāciju.

14. pants

Atbildības apstrīdēšana

Pat tad, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums apstrīd savu atbildību par ~~miesas bojājumiem~~ fizisku kaitējumu , kas nodarīts pasažierim, kuru tas pārvadā, uzņēmums veic visus pamatotos pasākumus, lai palīdzētu pasažierim, kurš pieprasa zaudējumu atlīdzību ~~kompensāciju~~ no trešām personām.

IV NODAĻA

KAVĒJUMI, NOKAVĒTAS PĀRSĒŠANĀS UN ATCELTĪ REISI

15. pants

Atbildība par kavējumiem, nokavētu pārsēšanos un atceltiem reisiem

Ņemot vērā šo nodaļu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu atbildību par kavējumiem, nokavētu pārsēšanos un atceltiem reisiem reglamentē I pielikuma IV sadaļas II nodaļa.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots) ⇒ jauns

16. pants

Atlīdzināšana un maršruta maiņa

1. Ja ⇒ atiešanas brīdī vai tāpēc, ka braucienā ar tranzīta biļeti ir nokavēta pārsēšanās, ir ⇐ dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pamatoti paredzams, ka kavējums ierasties ierašanās pārvadājuma līgumā paredzētajā galapunktā būs ilgāks galamērķī aizkavēsies vairāk nekā par 60 minūtēm, pasažierim tūlīt piedāvā ~~izvēlēties~~ izvēlēties vienu no šādām iespējām :

- (a) saņemt ~~atmaksājumu~~ atlīdzinājumu biļetes pilnas cenas apjomā saskaņā ar iegādes nosacījumiem par brauciena daļu vai daļām, kas nav veiktas, kā arī par daļu vai daļām, kas jau ir veiktas, ja brauciens vairs neatbilst pasažiera sākotnējam ~~ceļošanas~~ brauciena plānam, kā arī – attiecīgos gadījumos – apmaksātu atpakaļbraucienu uz pirmo brauciena sākumpunktu, cik drīz vien iespējams. ~~Atmaksājuma~~ Atlīdzinājuma izmaksu veic saskaņā ar tiem pašiem nosacījumiem kā 17. pantā minētās kompensācijas izmaksu; ~~vai~~
- (b) ar līdzvērtīgiem pārvadāšanas nosacījumiem un cik drīz vien iespējams, ~~braucieni~~ turpināt braucieni līdz galamērķim vai mainīt maršrutu, lai sasniegtu galamērķi; ~~vai~~
- (c) ar līdzvērtīgiem pārvadāšanas nosacījumiem kādā vēlākā dienā, kad vien pasažierim ir ērtāk, turpināt braucieni līdz galamērķim vai mainīt maršrutu, lai sasniegtu galamērķi.

↓ jauns

2. Šā panta 1. punkta b) apakšpunkta nolūkā pārvadājumu līdzvērtīgā mainītā maršrutā var nodrošināt jebkurš dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un tajā var izmantot pārvadājumu augstākā klasē un alternatīvus transporta veidus, neradot papildu izmaksas pasažierim. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jācenšas, cik vien iespējams, nodrošināt, lai nebūtu jāveic papildu pārsēšanās. Brauciena kopilgumam gadījumā, ja brauciena daļai, kas nav pabeigta, kā plānots, tiek izmantots alternatīvs transporta veids, jābūt līdzvērtīgam sākotnējā brauciena plānotajam ilgumam. Pasažieriem nepiedāvā pārvadājumu zemākā klasē, ja vien tā nav vienīgā pieejamā iespēja mainīt maršrutu.

3. Pārvadātāji, kas nodrošina pārvadājumu pakalpojumus mainītajā maršrutā, īpašu uzmanību pievērš tam, lai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nodrošinātu alternatīvā pārvadājuma līdzvērtīgu piekļūstamību.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)

⇒ jauns

17. pants

Billetes cenas kompensēšana

1. Nezaudējot tiesības uz pārvadāšanu, pasažieris var pieprasīt kompensāciju no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma kompensāciju par kavējumiem ~~šanos~~, ja viņš saskaras ar tādu ~~pakalpojuma~~ kavējumu, kas noticis starp ~~biļete~~ ⇒ pārvadājuma

līgumā ~~ir~~ norādīto ~~izbraukšanas~~ iekāpšanas ~~un~~ un galamērķa vietu, par kurām ~~biļetes~~ cena nav atlīdzināta ~~zaudējumi~~ saskaņā ar 16. pantu. Minimālās kompensācijas par kavējumiem ~~šanos~~ ir šādas:

- a) 25 % no biļetes cenas, ja kavējums ir 60 līdz 119 minūtes;
- b) 50 % no biļetes cenas, ja kavējums ir 120 minūtes vai ilgāks.

2. Šā panta 1. punkts attiecas arī uz ~~P~~ pasažieriem, kuriem ir ~~braukšanas karte~~ abonementa biļete vai ~~dzelzeļa braukšanas~~ sezonas biļete ~~uz noteiktu laiku, un kuri~~ Ja šie pasažieri ir pieredzējuši vairākkārtēju kavēšanos vai ~~pakalpojumu~~ reisu atcelšanu ~~savas~~ abonementa biļetes vai sezonas ~~biļetes derīguma~~ termiņā ~~laikposmā,~~ viņi drīkst pieprasīt atbilstīgu kompensāciju saskaņā ar dzelzeļa pārvadājumu uzņēmuma ~~kompensēšanas pasākumiem.~~ Šie pasākumi paredz kritērijus, lai noteiktu kavējumu ~~šanos~~ un aprēķinātu kompensāciju. Ja kavējumi, kas nepārsniedz 60 minūtes, abonementa biļetes vai sezonas biļetes derīguma termiņā atkārtojas vairākkārt, kavējumu ilgumu summē un pasažieriem piešķir kompensāciju saskaņā ar dzelzeļa pārvadājumu uzņēmuma kompensēšanas pasākumiem.

3. Kompensāciju par kavējumu aprēķina proporcionāli pilnai cenai, kuru pasažieris faktiski samaksājis par ~~nekavēto pakalpojumu~~ aizkavējušos reisu . Ja pārvadājuma līgums ir noslēgts par ~~braucieni~~ turp- un atpakaļbraucieni, kompensāciju par kavējumu turpceļā vai atpakaļceļā aprēķina ~~ņemot vērā~~ proporcionāli ~~pusei summas~~ cenas , kas samaksāta par biļeti. Tāpat proporcionāli pilnai cenai aprēķina ~~jebkura tāda kavēta pakalpojuma~~ cenu par aizkavējušos reisu , kuru ~~sniedz~~ nodrošina saskaņā ar jebkuras citas formas pārvadājuma līgumu, ar ko atļauj ~~braukšanu~~ ~~ceļot pa~~ vairākos ~~iem turpmākiem~~ secīgos posmos ~~iem~~.

4. Aprēķinot kavējuma ilgumu, neņem vērā nekādus kavējumus, attiecībā uz kuriem dzelzeļa pārvadājumu ~~uzņēmums~~ var pierādīt, ka tie notikuši ārpus Savienības teritorijām, ~~kurās piemēro Kopienas dibināšanas līgumu.~~

25. Biļetes cenas ~~K~~ kompensāciju ~~par biļeti~~ izmaksā viena mēneša laikā pēc kompensācijas pieprasījuma iesniegšanas. Kompensāciju drīkst izmaksāt ar kuponiem un/vai citiem pakalpojumiem, ja nosacījumi ir elastīgi (jo īpaši attiecībā uz derīguma termiņu un ~~ceļojuma~~ galamērķi). Pēc pasažiera pieprasījuma kompensāciju izmaksā naudā.

36. Biļetes ~~šā~~ cenas kompensāciju nesamazina, ~~no tās~~ atskaitot ar finanšu darījumiem saistītas izmaksas, piemēram, maksas, tālruņa vai pastmarku izmaksas. Dzelzeļa pārvadājumu uzņēmumi var noteikt minimālo summu, ko nesasniedzot kompensāciju neizmaksā. Šī minimālā summa nav lielāka par EUR 4 par katru biļeti .

47. Pasažierim nav nekādu tiesību uz kompensāciju, ja viņu informē par kavējumu pirms biļetes nopirkšanas vai ja ~~vileina~~ kavējums, kas rodas sakarā ar brauciena turpināšanu, izmantojot citu ~~pakalpojumu~~ pārvadājumu vai mainot maršrutu, ir mazāks par 60 minūtēm.

↓ jauns

8. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nav pienākuma maksāt kompensāciju, ja tas var pierādīt, ka kavējumu izraisīja bargi meteoroloģiskie apstākļi vai lielas dabas katastrofas, kas apdraudēja pārvadājuma drošu veikšanu, un kavējumu nevarēja prognozēt vai novērst pat tad, ja tika veikti visi iespējamie pasākumi.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)
⇒ jauns

18. pants

Palīdzība

1. Ja ~~ierošanas~~ pienākšana vai atiešana ir ~~kavēta~~ aizkavējusies , dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai biļešu pārdevējs, vai stacijas apsaimniekotājs informē pasažierus par stāvokli, kā arī par paredzamēto atiešanas un ~~ierošanas~~ pienākšanas laiku, tiklīdz šāda informācija ir pieejama.
2. Ja kāds no 1. punktā minētajiem kavējumiem ir ~~vairāk~~ ilgāks nekā 60 minūtes, pasažieriem ~~par brīvu~~ bez maksas piedāvā arī:
 - (a) maltītes un atspirdzinājumus apjomā, kas pamatoti atbilst gaidīšanas laikam, ja tie ir pieejami vilcienā vai stacijā vai tos iespējams saprātīgā veidā piegādāt , ņemot vērā tādus kritērijus kā attālums līdz piegādātājam, piegādei vajadzīgais laiks un izmaksas
 - (b) ja ir jāpārnakšno viena vai vairākas nakts vai ja ir jāuzturas ilgāk – izmitināšanu viesnīcā vai citur un pārvadāšanu starp dzelzceļa staciju un izmitināšanas vietu, kur un ja vien tas fiziski iespējams;
 - (c) ja vilciens ~~turpmāka kustība nav iespējama~~ iestrēdzis uz sliežu ceļa – pārvadāšanu no vilciena līdz dzelzceļa stacijai, alternatīvam ~~pakalpojuma~~ pārvadājuma sākumpunktam vai galamērķim, kur un ja vien tas fiziski iespējams.
3. Ja dzelzceļa ~~pakalpojuma sniegšanu~~ pārvadājumu vairs nevar turpināt, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, cik drīz vien iespējams, noorganizē pasažieriem alternatīvus pārvadājumu pakalpojumus.
4. Pēc pasažiera lūguma dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi uz biļetes vai kādā citā veidā apliecina, ka dzelzceļa pārvadājums ~~u pakalpojums~~ ir, attiecīgi, ~~kavēts~~ aizkavējies , izraisījis nokavētu pārsēšanos vai atcelts.
5. Piemērojot 1., 2., ~~un~~ 3. un 4. punktu, attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pievērš īpašu uzmanību vajadzībām, kādas ir ~~invalidiem~~ personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un viņu ~~pavadošajiem~~ pavadošajām personām .

↓ jauns

6. Papildus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pienākumiem, kas noteikti Direktīvas 2012/34/ES 13.a panta 3. punktā, tādas dzelzceļa stacijas apsaimniekotājs, kurā gada laikā apkalpo vidēji vismaz 10 000 pasažierus dienā, nodrošina, ka stacijas, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāja darbība ar pienācīga ārkārtas rīcības plāna palīdzību tiek koordinēta, lai sagatavotos iespējamībai, ka rodas būtisks darbības traucējums un ilgi kavējumi, kuru rezultātā stacijā iestrēgst ievērojams skaits pasažieru. Plāns nodrošina, ka iestrēgušajiem pasažieriem tiek sniegta pienācīga palīdzība un informācija, tostarp piekļūstamos formātos saskaņā ar Direktīvā XXX noteiktajām pieejamības prasībām. Stacijas apsaimniekotājs plānu un visus tā grozījumus pēc pieprasījuma dara pieejamus valsts izpildes struktūrai vai jebkurai citai dalībvalsts norīkotai struktūrai. Tādu dzelzceļa staciju apsaimniekotāji, kurās gada laikā apkalpo vidēji mazāk nekā 10 000 pasažierus dienā, cenšas, cik vien iespējams, nodrošināt stacijas lietotāju rīcības koordinēšanu un iestrēgušajiem pasažieriem šādās situācijās sniegt palīdzību un informāciju.

19. pants

Regresa tiesības

Ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izmaksā kompensāciju vai pilda citus pienākumus saskaņā ar šo regulu, nevienu šīs regulas vai valsts tiesību aktu noteikumu nevar interpretēt kā tādu, kas ierobežo tā tiesības prasīt izmaksu kompensāciju no jebkuras personas, tostarp no trešām personām, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem. Jo īpaši šī regula nekādā veidā neierobežo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma tiesības prasīt atlīdzinājumu no trešās personas, ar kuru tas noslēdzis līgumu un kura veicinājusi notikumu, kura rezultātā nākas maksāt kompensāciju vai pildīt citus pienākumus. Nevienu šīs regulas noteikumu nevar interpretēt kā tādu, kas ierobežo tādas trešās personas, kura nav pasažieris un ar kuru dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums noslēdzis līgumu, tiesības prasīt atlīdzinājumu vai kompensāciju no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)

⇒ jauns

V NODAĻA

~~INVALIDI~~ ☒ PERSONAS AR INVALIDITĀTI ☒ UN PERSONAS AR IEROBEŽOTĀM PĀRVIETOŠANĀS SPĒJĀM

~~1920.~~ pants

Tiesības uz pārvadāšanu

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji, aktīvi iesaistot organizācijas, kas pārstāv ~~invalidus~~ ☒ personas ar invaliditāti ☒ un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, izveido vai īsteno nediskriminējošus transporta ~~piekļuves~~ ☒ pieklūstamības ☒ noteikumus attiecībā uz ~~invalidiem~~ ☒ personām ar invaliditāti ☒ un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ⇒, tostarp viņu personīgajiem asistentiem ⇐. ⇒ Noteikumi ļauj pasažierim ņemt līdzi suni-pavadoni saskaņā ar attiecīgajiem valsts tiesību aktiem. ⇐
2. ~~Invalidiem~~ ☒ Personām ar invaliditāti ☒ un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām rezervāciju un biļetes piedāvā bez papildu maksas. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, biļešu pārdevējs vai ceļojumu ~~u~~ rīkotājs nedrīkst atteikties pieņemt ~~invalida~~ ☒ personas ar invaliditāti ☒ vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām rezervāciju vai pārdot tai biļeti, vai arī pieprasīt, lai šādu personu pavadītu cita persona, ja vien tas nav obligāti nepieciešams, lai ievērotu 1. punktā ☒ minētos ☒ ~~paredzētos piekļuves~~ ☒ pieklūstamības ☒ noteikumus.

2021. pants

Informācija ~~invalidiem~~ ☒ personām ar invaliditāti ☒ un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām

1. Pēc pieprasījuma ⇒ stacijas apsaimniekotājs, ⇐ dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, biļešu pārdevējs vai ceļojumu ~~u~~ rīkotājs ~~invalidiem~~ ☒ personām ar invaliditāti ☒ un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām sniedz informāciju ⇒, tostarp pieklūstamos formātos saskaņā ar Regulā (ES) Nr. 454/2011 un Direktīvā XXX noteiktajām pieejamības prasībām, ⇐ par ⇒ stacijas un tās aprīkojuma un ⇐ dzelzceļa ☒ pārvadājumu ☒ pakalpojumu ~~pieejamību~~ ☒ pieklūstamību ☒ un par ~~piekļuves~~ iespējām ☒ pieklūt ☒ ritošajam sastāvam saskaņā ar ~~2019.~~ panta 1. punktā ~~u~~ ☒ minētajiem pieklūstamības noteikumiem ☒, kā arī par vilcienā pieejamām ērtībām.
2. Izmantojot ~~2019.~~ panta 2. punktā paredzēto atkāpi, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, biļešu pārdevējs ~~un~~ vai ceļojumu ~~u~~ rīkotājs pēc pieprasījuma piecās darbdiēnās pēc atteikuma apstiprināt rezervāciju vai izsniegt biļeti vai pēc ~~pavadīšanas nosacījuma~~ ☒ prasības būt ar pavadoni ☒ piemērošanas rakstiski informē ~~invalida~~ ☒ personu ar invaliditāti ☒ vai personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām par šādas rīcības iemesliem. ⇒ Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, biļešu pārdevējs vai ceļojumu rīkotājs, cik vien iespējams, cenšas attiecīgajai personai piedāvāt alternatīvu transporta iespēju, ņemot vērā attiecīgās personas vajadzības, kas saistītas ar transporta pieklūstamību. ⇐

21. pants

Pieejamība

~~1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un stacijas apsaimniekotāji saskaņā ar atbilstību TSI personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām nodrošina, lai stacija, platformas, ritošais~~

~~sastāvs un citi objekti ir pieejami invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.~~

22. pants

Palīdzība dzelzceļa stacijās

1. Ja ~~invalīds~~ persona ar invaliditāti vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām ~~stacijā~~ izbrauc no dzelzceļa stacijas, kurā ir personāls, ~~šķērso~~ brauc caur to tranzītā vai ierodas tajā, stacijas apsaimniekotājs vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, vai abi ~~par brīvu bez maksas~~ sniedz palīdzību tā, lai attiecīgā persona varētu iekāpt vilcienā, kas ~~izbrauc atiet~~ no stacijas, ~~pārsēties~~ ~~nākamajā vilcienā~~ vai izkāpt no vilciena, kas ~~ierodas pienāk~~ stacijā un ~~kam uz kuru viņš~~ ~~nopirktais~~ biļetei, neskarot ~~piekļuves~~ piekļūstamības noteikumus, kas minēti ~~2019.~~ panta 1. punktā.

2. Gadījumā, ja ~~vilcienā vai~~ stacijā nav pieejams ~~pavadošais~~ personāls, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji veic visus pamatotos pasākumus, lai nodrošinātu ~~invalīdu~~ personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām piekļuvi ~~ceļošanai~~ braukšanai pa dzelzceļu.

~~2. Dalībvalstis var paredzēt atkāpi no 1. punkta, ja personas ceļo, izmantojot pakalpojumus, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu līgums, kas piešķirts saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem, ar nosacījumu, ka kompetentā iestāde ir ieviesusi alternatīvas iespējas vai pasākumus, kas nodrošina līdzvērtīgu vai labāku transporta pakalpojumu pieejamību.~~

3. Stacijās, kurās ~~ir nepietiekams~~ nav personālas, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji nodrošina, lai saskaņā ar 20. panta 1. punktā minētajiem piekļūstamības noteikumiem būtu uzrādīta viegli pieejama informācija , tostarp piekļūstamos formātos saskaņā ar Direktīvā XXX noteiktajām pieejamības prasībām, ~~ir uzrādīta saskaņā ar 19. panta 1. punktā minētajiem piekļuves noteikumiem~~ par tuvākajām stacijām, kurās ir personāls, un tieši pieejamu palīdzību ~~invalīdiem~~ personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

↓ jauns

4. Palīdzība stacijās ir pieejama visā dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas laikā.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)

23. pants

Palīdzība vilcienā

1. Neskarot ~~2019.~~ panta 1. punktā minētos ~~piekļuves~~ ~~piekļūstamības~~ noteikumus, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ~~par brīvu bez maksas~~ sniedz palīdzību ~~invalidiem~~ personām ar invaliditāti vai personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ~~tai tām~~ atrodoties ~~vilcienā~~ un iekāpjot vilcienā un izkāpjot no vilciena.
2. Gadījumā, ja vilcienā nav pieejams pavadošais personāls, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi veic visus pamatotos pasākumus, lai nodrošinātu personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām piekļuvi braukšanai pa dzelzceļu.
3. Šā panta nolūkā palīdzība vilcienā ietver jebkāda veida pienācīgus centienus palīdzēt ~~invalidam~~ personai ar invaliditāti vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, lai šī persona vilcienā varētu piekļūt tiem pašiem pakalpojumiem, kam var piekļūt citi pasažieri, ja personas invaliditāte vai pārvietošanās spēju ierobežojumi neļauj tai bez citu palīdzības un droši piekļūt minētajiem pakalpojumiem.

↓ jauns

4. Palīdzība vilcienā ir pieejama visā dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas laikā.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)
⇒ jauns

24. pants

Palīdzības sniegšanas nosacījumi

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, staciju apsaimniekotāji, biļešu pārdevēji un ceļojumu rīkotāji sadarbojas, lai atbilstīgi ~~2022.~~ un ~~2123.~~ pantam sniegtu palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām saskaņā ar ~~šā panta turpmākajiem~~ šādiem punktiem:

- (a) palīdzību sniedz ar nosacījumu, ka par personas vajadzību saņemt šādu palīdzību dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, stacijas apsaimniekotājam, biļešu pārdevējam vai ceļojumu rīkotājam, no kura biļete nopirkta, ir paziņots vismaz 48 stundas, pirms palīdzība ir vajadzīga. Ja biļete vai sezonas biļete ir derīga vairākiem braucieniem, pietiek ar vienu paziņojumu, ja ir sniegta attiecīga informācija par turpmāko braucienu laiku. ⇒ Šādus paziņojumus pārsūta visiem citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un staciju apsaimniekotājiem, kas iesaistīti personas braucienā; ⇐
- (b) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, staciju apsaimniekotāji, biļešu pārdevēji un ceļojumu rīkotāji veic visus vajadzīgos pasākumus paziņojumu saņemšanai;
- (c) ja paziņojums saskaņā ar a) punktu nav sniegts, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un stacijas apsaimniekotājs dara visu iespējamo, lai sniegtu palīdzību ~~invalidam~~

☒ personai ar invaliditāti ☒ vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, lai tā varētu doties braucienā ceļot;

- (d) neskarot citu ~~vienību~~ ☒ struktūru ☒ pilnvaras attiecībā uz teritorijām ārpus dzelzceļa stacijas ~~telpām~~, stacijas apsaimniekotājs vai jebkura cita pilnvarota persona dzelzceļa stacijā un ārpus tās norāda vietas, kurās ~~invalidi~~ ☒ personas ar invaliditāti ☒ un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām var paziņot par ierašanos dzelzceļa stacijā un, ja vajadzīgs, lūgt palīdzību;
- (e) palīdzību sniedz ar nosacījumu, ka ~~invalids~~ ☒ persona ar invaliditāti ☒ vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām ierodas noteiktajā vietā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai stacijas apsaimniekotāja, kas sniedz šādu palīdzību, iepriekš noteiktā laikā. Šāds laiks nevar būt ilgāks par 60 minūtēm pirms publicētā atiešanas laika vai laika, kurā visiem pasažieriem tiek lūgts reģistrēties. Ja nav noteikts laiks, līdz kuram ~~invalidam~~ ☒ personai ar invaliditāti ☒ vai personai ar ierobežotām pārvietošanās spējām jāierodas, attiecīgā persona ierodas noteiktajā vietā vēlākais 30 minūtes pirms publicētā atiešanas laika vai laika, kurā visiem pasažieriem tiek lūgts reģistrēties.

25. pants

Kompensācija par pārvietošanās palīgīdzekļiem, ~~un~~ citām īpašām ierīcēm ☒ un palīgierīcēm ☒

1. Ja dzelzceļa pārvadājumu ~~uzņēmums~~ ☒ uzņēmumi vai staciju apsaimniekotāji izraisa ☒ ~~ir atbildīgs par~~ ☒ ratiņkrēslu, citu ☒ pārvietošanās palīgīdzekļu vai ~~citu īpašu ierīču~~ ☒ palīgierīču ☒ ⇒ un suņu-pavadoņu ⇐, ko lieto izmanto ~~invalidi~~ ☒ personas ar invaliditāti ☒ vai personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ~~pilnīgu vai daļēju zudumu vai bojājumusem, nepiemēro nekādu finansiālu ierobežojumu~~ ⇒ tad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi vai staciju apsaimniekotāji ir atbildīgi par šo zudumu vai bojājumiem un tos kompensē ⇐.

↓ jauns

2. Šā panta 1. punktā minētā kompensācija ir vienāda ar zudušā vai bojātā aprīkojuma vai ierīces aizstāšanas vai remonta izmaksām.
3. Vajadzības gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji dara visu iespējamo, lai ātri nodrošinātu īpašā aprīkojuma vai palīgierīces pagaidu aizstājējus, kuru tehniskās un funkcionālās iezīmes, ja iespējams, ir līdzvērtīgas zudušā vai bojātā aprīkojuma vai ierīces iezīmēm. Persona ar invaliditāti vai persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām pagaidu aizstājēju aprīkojumu vai ierīci drīkst paturēt sev līdz 1. un 2. punktā minētās kompensācijas izmaksāšanai.

26. pants

Personāla apmācība

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un staciju apsaimniekotāji:

- (a) nodrošina, ka viss personāls – tostarp jebkuras citas iesaistītās personas nodarbinātais personāls –, kas sniedz tiešu palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, zina, kā apmierināt vajadzības, kādas ir personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, tostarp personām ar garīga un intelektuāla rakstura traucējumiem;
- (b) visam personālam, kas strādā stacijā un tieši saskaras ar pasažieriem, nodrošina apmācību nolūkā uzlabot informētību par vajadzībām, kādas ir personām ar invaliditāti.
- (c) pieņemot darbā jaunus darbiniekus, nodrošina viņiem invaliditātes tēmai veltītu apmācību un nodrošina, ka personāls regulāri apmeklē zināšanu atsvaidzināšanas kursus;
- (d) pēc pieprasījuma piekrīt, ka darbinieki ar invaliditāti, pasažieri ar invaliditāti vai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, un/vai viņus pārstāvošās organizācijas iesaistās apmācībās.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)

VI NODAĻA

DROŠĪBA, SŪDZĪBAS UN PAKALPOJUMU ~~A~~ KVALITĀTE

~~26~~27. pants

Pasažieru personiskā drošība

Vienojoties ar ~~valsts~~ publiskajām iestādēm, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji un staciju apsaimniekotāji savās attiecīgajās atbildības jomās veic atbilstīgus pasākumus un pielāgo tos ~~valsts~~ publisko iestāžu noteiktajam drošības līmenim, lai nodrošinātu pasažieru personisko drošību dzelzceļa stacijās un vilcienos un lai pārvaldītu ~~apdraudējumus~~ riskus . Tie sadarbojas un apmainās ar informāciju par labāko pieredzi ~~attiecībā uz~~ tādu starpgadījumu novēršanu, kas varētu samazināt drošības līmeni.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)

⇒ jauns

~~27~~28. pants

Sūdzības

- Visi Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi , biļešu pārdevēji, un tādu staciju apsaimniekotāji un infrastruktūras pārvaldītāji, kurās gada laikā apkalpo vidēji vairāk

nekā 10 000 pasažierus dienā, ~~↔~~ izveido ~~☒~~ katrs savu ~~☒~~ sūdzību izskatīšanas mehānismu, attiecībā uz šajā regulā paredzētajām tiesībām un pienākumiem ~~⇒~~ savā attiecīgajā atbildības jomā ~~↔~~. ~~Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ☒~~ Tie ~~☒~~ dara pasažieriem plaši zināmu savu kontaktinformāciju un ~~☒~~ darba valodu vai valodas.

2. Pasažieri var iesniegt sūdzību jebkuram iesaistītajam dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ~~⇒~~, biļešu pārdevējam, stacijas apsaimniekotājam vai infrastruktūras pārvaldītājam ~~↔~~. ~~⇒~~ Sūdzības iesniedz sešu mēnešu laikā pēc incidenta, uz kuru attiecas sūdzība. ~~↔~~ ~~Sūdzības a~~ Adresāts viena mēneša laikā ~~☒~~ pēc sūdzības saņemšanas ~~☒~~ vai nu sniedz pamatotu atbildi, vai, attiecīgi pamatotos gadījumos, informē pasažieri par to, līdz kurai dienai, ilgākais, trīs mēnešu laikposmā ~~☒~~ pēc sūdzības ~~☒~~ ~~⇒~~ saņemšanas ~~↔~~ ~~☒~~ dienas ~~☒~~ ~~atbilde~~ var būt gaidāma atbilde. ~~⇒~~ Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, biļešu pārdevēji, staciju apsaimniekotāji un infrastruktūras pārvaldītāji vismaz divus gadus glabā sūdzības izvērtēšanai vajadzīgos datus par incidentu un pēc pieprasījuma dara tos pieejamus valsts izpildes struktūrām. ~~↔~~

↓ jauns

3. Sīkākai informācijai par sūdzību izskatīšanas procedūru jābūt piekļūstamai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)
⇒ jauns

- ~~34.~~ Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ~~2928.~~ pantā minētajā gada ziņojumā publicē saņemto sūdzību skaitu un veidus, izskatītās sūdzības, atbilžu sniegšanas laikus un veiktās darbības, lai iespējami panāktu uzlabojumus.

2829. pants

Pakalpojumu kvalitātes standarti

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ~~⇒~~ un staciju apsaimniekotāji ~~↔~~ ~~nosaka~~ ~~☒~~ izstrādā ~~☒~~ pārvadājumu pakalpojumu kvalitātes standartus un ievieš kvalitātes pārvaldības sistēmu, lai uzturētu pakalpojumu kvalitāti. Pakalpojumu kvalitātes standarti attiecas vismaz uz III pielikumā uzskaitītajiem elementiem.
2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ~~⇒~~ un staciju apsaimniekotāji ~~↔~~ pārbauda savu darbību, kā paredzēts pakalpojumu kvalitātes standartos. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi katru gadu kopā ar gada pārskatu publicē arī ziņojumu par sniegto pakalpojumu kvalitāti. ~~☒~~ Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ~~☒~~ ~~Z~~ziņojumus par pakalpojumu kvalitāti publicē ~~arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu interneta~~ ~~☒~~ savā tīmekļa ~~☒~~ vietnē. Papildus šos ziņojumus publicē arī Eiropas ~~☒~~ Savienības ~~☒~~ Dzelzceļa aģentūras ~~interneta~~ ~~☒~~ tīmekļa ~~☒~~ vietnē.

VII NODAĻA

INFORMĀCIJA UN IZPILDE

2930. pants

Pasažieru informēšana par viņu tiesībām

1. Pārdodot dzelzceļa braukšanas biļetes, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumis, stacijas apsaimniekotājis ⇒ , biļešu pārdevēji ⇐ un ceļojumu rīkotājis informē pasažiers par šajā regulā noteiktajām tiesībām un pienākumiem. Lai izpildītu šo informēšanasprasību, ~~dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, stacijas apsaimniekotāji un ceļojumu rīkotāji~~ ⊗ tie ⊗ var izmantot tiem pieejamo Komisijas sagatavoto šīs regulas noteikumu kopsavilkumu visās oficiālajās ~~Eiropas Savienības~~ ~~iestāžu~~ valodās. ⇒ Turklāt tie sniedz paziņojumu uz biļetes papīra vai elektroniskā formātā vai jebkādā citā veidā, tostarp personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām pieklūstamos formātos saskaņā ar Direktīvā XXX noteiktajām prasībām. Minētajā paziņojumā norāda, kur šādu informāciju var saņemt reisa atcelšanas, nokavētas pārsēšanās vai ilga kavējuma gadījumā. ⇐
2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumis un stacijas apsaimniekotājis atbilstīgā veidā ⇒ , tostarp pieklūstamos formātos saskaņā ar Direktīvā XXX noteiktajām pieejamības prasībām, ⇐ ~~informē par to, lai~~ stacijā un vilcienā informē pasažiers ~~atbilstīgā veidā būtu pieejama~~ ⇒ par viņu tiesībām un pienākumiem saskaņā ar šo regulu un ⇐ ⊗ par tās struktūras vai to struktūru ⊗ kontaktinformāciju ~~par to struktūru, kuru~~ ko dalībvalstis norīkojušas saskaņā ar 3031. pantu.

3031. pants

⊗ Valstu ⊗ izpildes struktūras ⊗ norīkošana ⊗

1. Katra dalībvalstis norīko struktūru vai struktūras, kas atbild par šīs regulas izpildi. Katra no minētajām struktūrām veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu.

Visas struktūras savā uzbūvē, lēmumos par finansējumu, juridiskajā formā un lēmumu pieņemšanā ir neatkarīgas no ⊗ jebkura ⊗ infrastruktūras pārvaldītājiem, maksāšanas ⊗ par maksas iekasēšanu atbildīgās ⊗ struktūrassām, par jaudas iedalīšanu atbildīgāssām struktūrassām vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumaiem.

Dalībvalstis informē Komisiju par struktūru vai struktūrām, kas norīkotas saskaņā ar šo ~~punktu~~ pantu, un par to attiecīgo kompetenci.

~~2. Par šīs regulas varbūtēju pārkāpumu ieviens pasažieris var iesniegt sūdzību attiecīgajai struktūrai, kas norīkota saskaņā ar 1. punktu, vai kādai citai dalībvalsts norīkotai atbilstīgai struktūrai.~~

32. pants

Izpildes uzdevumi

1. Valstu izpildes struktūras rūpīgi uzrauga atbilstību šīs regulas prasībām un veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu pasažieru tiesību ievērošanu. Šādā nolūkā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, staciju apsaimniekotāji un infrastruktūras pārvaldītāji šīm struktūrām pēc to pieprasījuma iesniedz attiecīgos dokumentus un informāciju. Šīs struktūras, veicot savus uzdevumus, ņem vērā informāciju, ko tām iesniegusi struktūra, kas saskaņā ar 33. pantu norīkota izskatīt sūdzības, ja tā ir cita struktūra. Tās arī var pieņemt lēmumus par izpildes darbībām, pamatojoties uz atsevišķām šādas struktūras pārsūtītām sūdzībām.
2. Valstu izpildes struktūras ne vēlāk kā nākamā kalendārā gada aprīļa beigās publicē ikgadējo statistiku par savu darbību, tostarp par piemērotajām sankcijām.
3. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums paziņo savu kontaktinformāciju valsts izpildes struktūrai vai struktūrām dalībvalstīs, kurās tas darbojas.

33. pants

Sūdzību izskatīšana valstu izpildes struktūrās

1. Neskarot patērētāju tiesības uz alternatīvu tiesisko aizsardzību saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2013/11/ES²⁰, pasažieris pēc tam, kad bez sekmēm ir iesniedzis sūdzību dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, biļešu pārdevējam, stacijas apsaimniekotājam vai infrastruktūras pārvaldītājam saskaņā ar 28. pantu, var iesniegt sūdzību izpildes struktūrai. Izpildes struktūras sūdzību iesniedzējus informē par viņu tiesībām iesniegt sūdzības strīdu alternatīvas izšķiršanas struktūrām individuālas tiesiskās aizsardzības nolūkā.
2. Ikviens pasažieris var iesniegt sūdzību par šīs regulas varbūtēju pārkāpumu valsts izpildes struktūrai vai jebkurai citai struktūrai, ko dalībvalsts norīkojusi šādā nolūkā.
3. Struktūra divu nedēļu laikā pēc sūdzības saņemšanas apstiprina tās saņemšanu. Sūdzību izskatīšanas procedūra ilgst ne vairāk kā trīs mēnešus. Sarežģītos gadījumos struktūra pēc saviem ieskatiem šo laikposmu var pagarināt līdz sešiem mēnešiem. Šādā gadījumā tā informē pasažieri par pagarināšanas iemesliem un paredzamo laiku, kas vajadzīgs procedūras pabeigšanai. Tikai lietas, kas saistītas ar tiesvedību, var izskatīt ilgāk nekā sešus mēnešus. Ja struktūra ir arī strīdu alternatīvas izšķiršanas struktūra Direktīvas 2013/11/ES nozīmē, prevalē minētajā direktīvā noteiktie termiņi.

²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 21. maija Direktīva 2013/11/ES par patērētāju strīdu alternatīvu izšķiršanu un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 un Direktīvu 2009/22/EK (OV L 165, 18.6.2013., 14. lpp.).

Sūdzību izskatīšanas procedūru dara pieklūstamu personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

4. Pasažieru sūdzības par incidentu, kurā iesaistīts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, izskata valsts izpildes struktūra dalībvalstī, kas piešķirusi attiecīgā uzņēmuma licenci.
5. Ja sūdzība attiecas uz varbūtējiem staciju apsaimniekotāju vai infrastruktūras pārvaldītāju pārkāpumiem, valsts izpildes struktūra ir tās dalībvalsts struktūra, kuras teritorijā incidents noticis.
6. Īstenojot sadarbību saskaņā ar 34. pantu, valstu izpildes struktūras var atkāpties no 4. vai 5. punkta, ja pamatotu iemeslu dēļ, jo īpaši valodas vai dzīvesvietas dēļ, tas ir pasažiera interesēs.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)
⇒ jauns

~~34.~~ 34. pants

☒ Informācijas apmaiņa un pārrobežu ☒ Ssadarbība starp ☒ valstu ☒ izpildes struktūrām

↓ jauns

1. Ja saskaņā ar 31. un 33. pantu ir norīkotas atšķirīgas struktūras, izveido ziņošanas mehānismus saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679, ar kuriem nodrošina informācijas apmaiņu starp tām nolūkā palīdzēt valsts izpildes struktūrai veikt uzraudzības un izpildes uzdevumus un tā, lai saskaņā ar 33. pantu norīkotā sūdzību izskatīšanas struktūra varētu savākt atsevišķu sūdzību izskatīšanai vajadzīgo informāciju.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)
⇒ jauns

2. ~~Šis regulas 30. pantā minētās~~ ☒ Valstu ☒ izpildes struktūras ☒ koordinēšanas nolūkā ☒ apmainās ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem, un praksi, lai visā Kopienā koordinētu savus lēmumu pieņemšanas principus. Komisija tām palīdz veikt šo uzdevumu.

⇒ 3. Valstu izpildes struktūras ievēro IV pielikumā noteikto procedūru. ⇐

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)
⇒ jauns

VIII NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

~~3235.~~ pants

Sankcijas

1. Dalībvalstis pieņem noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas par šīs regulas ~~noteikumu~~ pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Paredzētās sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un preventīvas. Dalībvalstis ~~par šiem noteikumiem un pasākumiem~~ paziņo Komisijai ☒ par šiem noteikumiem un pasākumiem ☒ ~~līdz 2010. gada 3. jūnijam~~ un nekavējoties ziņo tai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas tos ~~ietekmē~~ ~~iespaido~~.
- ⇒ 2. Īstenojot 34. pantā minēto sadarbību, valsts izpildes struktūra, kas ir kompetenta 33. panta 4. vai 5. punkta nolūkā, pēc sūdzību izskatošās valsts izpildes struktūras pieprasījuma izmeklē šīs regulas pārkāpumu, uz ko norādījusi minētā struktūra, un vajadzības gadījumā nosaka sankcijas. ⇐

~~33.~~ pants

Pielikumi

~~Pasākumus, kas izstrādāti, lai grozītu nesvarīgus šīs regulas elementus, pielāgojot pielikumus, izņemot I pielikumu, pieņem saskaņā ar 35. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.~~

~~3436.~~ pants

~~Noteikumi par grozījumiem~~ ☒ Pilnvaru deleģēšana ☒

- ~~1. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nesvarīgus šīs regulas elementus, to papildinot, un kas vajadzīgi, lai īstenotu 2., 10. un 12. pantu, pieņem saskaņā ar 35. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.~~
- ~~2. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nesvarīgus šīs regulas elementus, pielāgojot tajā minētās finanšu summas, kas nav I pielikumā minētas, ņemot vērā inflāciju, pieņem saskaņā ar 35. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.~~

⇒ Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 37. pantu nolūkā: ⇐

⇒ i) koriģēt 13. pantā minētās finanšu summas, ņemot vērā inflāciju; ⇐

⇒ ii) izdarīt grozījumus I, II un III pielikumā, lai ņemtu vērā *CIV* vienoto noteikumu grozījumus un tehnoloģisko attīstību šajā jomā. ⇐

↓ jauns

37. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 36. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no [šīs regulas spēkā stāšanās dienas]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā brīdī var atsaukt pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu²¹.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar šo pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)
⇒ jauns

~~35. pants~~

~~Komitejas procedūra~~

²¹ Iestāžu nolīgums starp Eiropas Parlamentu, Eiropas Savienības Padomi un Eiropas Komisiju par labāku likumdošanas procesu (OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.).

~~1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota ar Direktīvas 91/440/EEK 11. a pantu.~~

~~2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.~~

~~3638. pants~~

Ziņojums

Komisija ⇨ [piecus gadus pēc šīs regulas pieņemšanas] ⇨ līdz 2012. gada 3. decembrim ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas īstenošanu un rezultātiem, un jo īpaši par pakalpojumu kvalitātes standartiem.

Ziņojuma pamatā ir informācija, ko sniedz atbilstīgi šai regulai un Direktīvas 91/440/EEK 10. b pantam. Vajadzības gadījumā ziņojumam pievieno attiecīgus priekšlikumus.

↓ jauns

39. pants

Atcelšana

Regulu (EK) Nr. 1371/2007 atceļ.

Atsauces uz atcelto regulu uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu V pielikumā.

↓ 1371/2007/EK (pielāgots)

~~3740. pants~~

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā ~~24 mēnešus~~ ☒ divdesmitajā dienā ☒ pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*