

## III

(Prípravné akty)

## RADA

## POZÍCIA RADY (EÚ) č. 4/2010 V PRVOM ČÍTANÍ

na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004

Prijaté Radou 11. marca 2010

(Text s významom pre EHP)

(2010/C 122 E/01)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

zohľadniť požiadavky ochrany spotrebiteľov vo všeobecnosti.

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

- (2) Keďže cestujúci v autobusovej a autokarovej doprave je slabšou stranou prepravnej zmluvy, všetkým cestujúcim by sa mala zaručiť minimálna úroveň ochrany.

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

- (3) Opatrenia Únie na zlepšenie práv cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave by mali zohľadňovať osobitosti tohto sektora dopravy, ktorý pozostáva prevažne z malých a stredných podnikov.

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

po porade s Výborom regiónov,

- (4) Vzhľadom na osobitosti osobitnej pravidelnej dopravy a dopravy pre vlastnú potrebu by sa tieto druhy dopravy mali vyňať z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Osobitná pravidelná doprava by mala zahŕňať osobitné dopravné služby určené pre prepravu zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou, prepravu pracovníkov z domu do práce a späť a prepravu žiakov a študentov do vzdelávacích zariadení a z nich.

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom <sup>(2)</sup>,

keďže:

- (1) Činnosť Únie v oblasti autobusovej a autokarovej dopravy by sa mala okrem iného zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich porovnateľnej s úrovňou ochrany v iných druhoch dopravy bez ohľadu na cieľ ich cesty. Okrem toho by sa mali v plnej miere

- (5) Vzhľadom na osobitosti mestskej, prímestskej a regionálnej pravidelnej dopravy by sa malo členským štátom udeliť právo vyňať tieto druhy dopravy z pôsobnosti značnej časti tohto nariadenia. Členské štáty by na účely určenia mestskej, prímestskej a regionálnej dopravy mali zohľadniť kritériá, ako sú napr. vzdialenosť, frekvencia služieb, počet plánovaných zastávok, typ používaných autobusov alebo autokarov, systémy predaja lístkov, výkyvy v počte cestujúcich medzi časom dopravnej špičky a mimo dopravnej špičky, autobusové prepravné poriadky a cestovné poriadky.

<sup>(1)</sup> Stanovisko zo 16. júla 2009 (Ú. v. EÚ C 317, 23.12.2009, s. 99).

<sup>(2)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z 23. apríla 2009 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady z 11. marca 2010. Pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

- (6) Cestujúci a aspoň osoby, voči ktorým mal alebo mal mať cestujúci právny záväzok, by mali byť chránení v prípade nehôd v dôsledku prevádzky autobusu alebo autokaru, berúc do úvahy smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/103/ES zo 16. septembra 2009 o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti <sup>(1)</sup>.
- (7) Pri určovaní vnútroštátnych právnych predpisov uplatniteľných na náhradu v prípade smrti alebo zranenia, ako aj straty alebo poškodenia batožiny pri nehodách v dôsledku prevádzky autobusu alebo autokaru by sa malo zohľadniť nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 864/2007 z 11. júla 2007 o rozhodnom práve pre mimozmluvné záväzky (Rím II) <sup>(2)</sup> a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 593/2008 zo 17. júna 2008 o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky (Rím I) <sup>(3)</sup>.
- (8) Cestujúci by okrem náhrady v prípade smrti alebo zranenia, alebo straty alebo poškodenia batožiny v prípade nehôd v dôsledku prevádzky autobusu alebo autokaru, na ktorú by mali nárok v súlade s uplatniteľným vnútroštátnym právom, mali mať právo na pomoc v súvislosti s okamžitými praktickými potrebami po nehode. Takáto pomoc by mohla zahŕňať prvú pomoc, ubytovanie, potraviny, oblečenie a dopravu.
- (9) Z autobusových a autokarových služieb pre cestujúcich by mali mať prospech všetci občania. Zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou, či už v dôsledku zdravotného postihnutia, veku alebo z akéhokoľvek iného dôvodu, by preto mali mať možnosti využívať služby autobusovej a autokarovej dopravy porovnateľné s možnosťami, ktoré majú ostatní obyvatelia. Zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou majú rovnako ako všetci ostatní občania právo na voľný pohyb, slobodu výberu a nediskrimináciu.
- (10) Na základe článku 9 Dohovoru Organizácie Spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím a s cieľom poskytnúť zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou možnosti cestovať autobusom a autokarom porovnateľné s možnosťami ostatných občanov by sa mali ustanoviť pravidlá pre nediskrimináciu a pomoc počas cesty. Týmto osobám by sa preto mala doprava umožňovať, a nie odmieťať na základe ich postihnutia alebo zníženej pohyblivosti s výnimkou dôvodov, ktoré sú opodstatnené z hľadiska bezpečnosti, konštrukcie vozidiel alebo infraštruktúry. V rámci príslušných právnych predpisov na ochranu pracovníkov by zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou mali mať právo na pomoc na autobusových stanicách a vo vozidlách. V záujme sociálneho začlenenia by sa dotknutým osobám mala táto pomoc poskytovať bezplatne. Dopravcovia by mali ustanoviť podmienky prístupu, pokiaľ možno pomocou európskeho normalizačného systému.
- (11) Pri rozhodovaní o podobe nových autobusových staníc a v rámci väčších prestavieb by správcovia autobusových staníc mali podľa možnosti zohľadniť potreby zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou. Správcovia autobusových staníc by mali v každom prípade určiť miesta, na ktorých môžu takéto osoby oznámiť svoj príchod a potrebu pomoci.
- (12) S cieľom reagovať na potreby zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou by mal byť personál dostatočne odborne pripravený. Na účely uľahčenia vzájomného uznávania vnútroštátnych odborných kvalifikácií vodičov by sa v rámci základnej kvalifikácie alebo pravidelného výcviku mohla zabezpečiť odborná príprava v oblasti informovanosti o problematike zdravotného postihnutia, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/59/ES z 15. júla 2003 o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel nákladnej a osobnej dopravy <sup>(4)</sup>. S cieľom zabezpečiť jednotnosť medzi zavedením požiadaviek na odbornú prípravu a lehôt uvedených v uvedenej smernici by mala existovať možnosť udeliť výnimku na obmedzený čas.
- (13) Ak je to možné, organizácie zastupujúce zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou by sa mali konzultovať v prípade organizácie odbornej prípravy v oblasti zdravotného postihnutia alebo sa do nej zapojiť.
- (14) Medzi práva cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave by malo patriť právo na informácie o poskytovanej službe pred cestou, ako aj počas cesty. Všetky základné informácie poskytované cestujúcim v autobusovej a autokarovej doprave by sa mali poskytovať aj v alternatívnych formách dostupných pre zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou.
- (15) Týmto nariadením by sa nemali obmedziť práva dopravcov žiadať náhradu od akejkoľvek osoby vrátane tretích strán v súlade s uplatniteľným vnútroštátnym právom.
- (16) Mali by sa obmedziť ťažkosti, ktorým čelia cestujúci z dôvodu zrušenia alebo dlhého meškania svojho spojenia. Na tento účel by sa cestujúcim pri odchode z autobusových staníc mala poskytovať primeraná starostlivosť a informácie. Cestujúci by tiež mali mať možnosť zrušiť svoju cestu a nechať si preplatiť cestovné lístky alebo v ceste pokračovať alebo dosiahnuť presmerovanie trasy za uspokojivých podmienok.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 263, 7.10.2009, s. 11.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 199, 31.7.2007, s. 40.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 177, 4.7.2008, s. 6.

<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ L 226, 10.9.2003, s. 4.

- (17) Dopravcovia by prostredníctvom svojich profesijných združení mali spolupracovať v záujme prijatia opatrení na vnútroštátnej alebo európskej úrovni so zapojením zainteresovaných strán, záujmových združení a združení zákazníkov, cestujúcich a zdravotne postihnutých osôb s cieľom zlepšiť starostlivosť o cestujúcich, a to najmä v prípade zrušenia cesty a veľkého meškania.
- (18) Toto nariadenie by nemalo mať vplyv na práva cestujúcich ustanovené smernicou Rady 90/314/EHS z 13. júna 1990 o balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb<sup>(1)</sup>. Toto nariadenie by sa nemalo vzťahovať na prípady, ak sa turistický zájazd zruší z iných dôvodov, ako je zrušenie služby autobusovej alebo autokarovej dopravy.
- (19) Cestujúci by mali byť plne informovaní o svojich právach podľa tohto nariadenia, aby mohli tieto práva účinne využívať.
- (20) Cestujúci by mali mať možnosť využívať svoje práva prostredníctvom vhodných postupov podávania sťažností zavedených dopravcami alebo prípadne podaním sťažností orgánu alebo orgánom, ktoré na tento účel určí príslušný členský štát.
- (21) Členské štáty by mali zabezpečiť súlad s týmto nariadením a určiť príslušný orgán alebo orgány na vykonávanie dohľadu a úloh súvisiacich s presadzovaním. Toto nemá vplyv na právo cestujúcich žiadať súdy o nápravu podľa vnútroštátneho práva.
- (22) Sťažnosť týkajúca sa pomoci by sa mala pokiaľ možno adresovať orgánu alebo orgánom, ktoré určí na presadzovanie tohto nariadenia členský štát, v ktorom sa nachádza miesto nástupu alebo výstupu, pričom sa zohľadňujú postupy určené členskými štátmi na predkladanie sťažností.
- (23) Členské štáty by mali stanoviť sankcie uplatniteľné na porušenia tohto nariadenia a zabezpečiť, aby sa tieto sankcie uplatňovali. Tieto sankcie by mali byť účinné, primerané a odradzujúce.
- (24) Keďže ciele tohto nariadenia, a to zabezpečiť rovnocennú úroveň ochrany a pomoci cestujúcim v autobusovej a autokarovej doprave vo všetkých členských štátoch, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, a z dôvodov rozsahu a dôsledkov činnosti je preto možné ich lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (25) Toto nariadenie by nemalo mať vplyv na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov<sup>(2)</sup>.
- (26) Presadzovanie tohto nariadenia by malo vychádzať z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 z 27. októbra 2004 o spolupráci medzi národnými orgánmi zodpovednými za vynucovanie právnych predpisov na ochranu spotrebiteľa (nariadenie o spolupráci v oblasti ochrany spotrebiteľa)<sup>(3)</sup>. Toto nariadenie by sa malo preto zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.
- (27) Toto nariadenie rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané predovšetkým Chartou základných práv Európskej únie uvedené v článku 6 Zmluvy o Európskej únii, berúc pritom do úvahy aj smernicu Rady 2000/43/ES z 29. júna 2000, ktorou sa zavádza zásada rovnakého zaobchádzania s osobami bez ohľadu na rasový alebo etnický pôvod<sup>(4)</sup>, a smernicu Rady 2004/113/ES z 13. decembra 2004 o vykonávaní zásady rovnakého zaobchádzania medzi mužmi a ženami v prístupe k tovaru a službám a k ich poskytovaniu<sup>(5)</sup>.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

#### KAPITOLA I

#### VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

##### Článok 1

##### Predmet úpravy

Týmto nariadením sa ustanovujú pravidlá pre autobusovú a autokarovú dopravu, ktoré sa týkajú:

- nediskriminácie medzi cestujúcimi, pokiaľ ide o prepravné podmienky ponúkané dopravcami;
- práv cestujúcich v prípade nehôd v dôsledku prevádzky autobusu alebo autokaru s následkom smrti alebo zranenia cestujúcich alebo straty alebo poškodenia ich batožiny;
- nediskriminácie a povinnej pomoci zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou;
- práv cestujúcich v prípade zrušenia alebo meškania spojenia;
- minimálnych informácií, ktoré sa majú poskytnúť cestujúcim;

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 364, 9.12.2004, s. 1.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 180, 19.7.2000, s. 22.

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 373, 21.12.2004, s. 37.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 158, 23.6.1990, s. 59.

- e) vybavovania sťažností a reklamácií;  
f) všeobecných pravidiel presadzovania.

#### Článok 2

##### Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje vo vzťahu k cestujúcim využívajúcim pravidelnú dopravu:

- a) ak sa miesto nástupu cestujúceho nachádza na území členského štátu; alebo  
b) ak sa miesto nástupu cestujúceho nachádza mimo územia členského štátu a miesto výstupu cestujúceho sa nachádza na území členského štátu.

2. Toto nariadenie sa s výnimkou kapitol III až VI vzťahuje tiež na cestujúcich využívajúcich príležitostné služby, ak sa pôvodné miesto nástupu alebo konečné miesto výstupu cestujúceho nachádza na území členského štátu.

3. Toto nariadenie sa nevzťahuje na osobitnú pravidelnú dopravu a dopravu pre vlastnú potrebu.

4. S výnimkou článku 4 ods. 2, článku 9 a článku 10 ods. 1 členské štáty môžu vyňať z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia mestskú, prímestskú a regionálnu pravidelnú dopravu vrátane cezhraničnej pravidelnej dopravy uvedeného typu.

5. S výnimkou článku 4 ods. 2, článku 9 a článku 10 ods. 1, môžu členské štáty na transparentnom a nediskriminačnom základe udeliť pre vnútroštátnu pravidelnú dopravu výnimku z uplatňovania tohto nariadenia. Takéto výnimky je možné udeliť na obdobie najviac piatich rokov, ktoré je možno dvakrát obnoviť.

6. Členské štáty môžu na transparentnom a nediskriminačnom základe udeliť pre osobitnú pravidelnú dopravu výnimku z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia na obdobie piatich rokov, ak sa podstatná časť takejto pravidelnej dopravy, vrátane najmenej jedného plánovaného zastavenia, uskutočňuje mimo územia Únie. Takéto výnimky je možné obnoviť.

7. Členské štáty informujú Komisiu o výnimkách udelených jednotlivým druhom služieb podľa odsekov 4, 5 a 6. Komisia prijme primerané opatrenia, ak sa domnieva, že výnimka nie je v súlade s ustanoveniami tohto článku. Komisia do ... (\*) predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o výnimkách udelených podľa odsekov 4, 5 a 6.

8. Žiadne z ustanovení tohto nariadenia sa nesmie vykladať v tom zmysle, že by sa ním ustanovovali technické požiadavky, ktorými by sa dopravcom alebo správcom autobusových staníc ukládali povinnosti upraviť alebo nahradiť autobusy alebo auto-

kary alebo infraštruktúru alebo vybavenie na autobusových zastávkach a staniaciach.

#### Článok 3

##### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

- a) „pravidelná doprava“ je doprava, ktorou sa zabezpečuje preprava cestujúcich autobusom alebo autokarom v presne určených intervaloch po presne určených trasách, pričom cestujúci nastupujú a vystupujú na vopred určených zastávkach;
- b) „osobitná pravidelná doprava“ je pravidelná doprava, bez ohľadu na to, kto ju organizuje, ktorá zabezpečuje autobusovú alebo autokarovú prepravu špecifikovaných kategórií cestujúcich s vylúčením ostatných cestujúcich;
- c) „doprava pre vlastnú potrebu“ je doprava, ktorá sa uskutočňuje autobusom alebo autokarom na nekomerčné a neziskové účely fyzickou alebo právnickou osobou, pričom platí, že
- dopravná činnosť je len vedľajšou činnosťou tejto fyzickej osoby alebo právnickej osoby a
  - používané vozidlá sú vlastníctvom tejto fyzickej osoby alebo právnickej osoby, alebo boli touto osobou nadobudnuté na splátky, alebo boli predmetom dlhodobej lízingovej zmluvy a riadia ich členovia personálu tejto fyzickej osoby alebo právnickej osoby alebo samotná fyzická osoba, alebo personál, ktorý je v podniku zamestnaný alebo ktorý je podniku k dispozícii na základe zmluvného záväzku;
- d) „príležitostná doprava“ je doprava, ktorá nespadá pod definíciu pravidelnej dopravy a ktorej hlavnou vlastnosťou je, že autobusom alebo autokarom prepravuje skupiny cestujúcich vytvorené z podnetu zákazníka alebo samotného dopravcu;
- e) „prepravná zmluva“ je zmluva o preprave medzi dopravcom a cestujúcim na účely poskytnutia jednej alebo viacerých služieb pravidelnej alebo príležitostnej dopravy;
- f) „cestovný lístok“ je platný doklad alebo iný dôkaz o prepravnej zmluve;
- g) „dopravca“ je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá poskytuje pravidelnú alebo príležitostnú dopravu širokej verejnosti a ktorá nie je cestovnou agentúrou ani predajcom cestovných lístkov;
- h) „vykonávajúci dopravca“ je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá nie je dopravcom, ale ktorá v skutočnosti vykonáva celú prepravu alebo jej časť;

(\*) Piatim rokom odo dňa uplatňovania tohto nariadenia.

- i) „predajca cestovných lístkov“ je akýkoľvek sprostredkovateľ, ktorý uzatvára prepravné zmluvy v mene dopravcu;
- j) „dopravný agent“ je akýkoľvek sprostredkovateľ, ktorý koná v mene cestujúceho pri uzatváraní prepravných zmlúv;
- k) „prevádzkovateľ zázajdu“ je organizátor alebo maloobchodník, ktorý nie je dopravcom v zmysle článku 2 ods. 2 a ods. 3 smernice 90/314/EHS;
- l) „zdravotne postihnutá osoba“ alebo „osoba so zníženou pohyblivosťou“ je akákoľvek osoba, ktorej pohyblivosť pri využívaní dopravy je znížená v dôsledku akéhokoľvek telesného postihnutia (zmyslového alebo pohybového, trvalého alebo dočasného), duševného postihnutia alebo poruchy alebo akejkoľvek inej príčiny zdravotného postihnutia alebo v dôsledku veku a ktorej stav si vyžaduje primeranú pozornosť a prispôsobenie služieb, ktoré sú k dispozícii všetkým cestujúcim, jej osobitným potrebám;
- m) „podmienky prístupu“ sú príslušné normy, usmernenia a informácie o prístupnosti autobusov a/alebo určených autobusových staníc vrátane ich zariadení pre zdravotne postihnuté osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou a informácie o nej;
- n) „rezervácia“ je rezervovanie miesta v autobuse alebo automokre pravidelnej dopravy pre konkrétny čas odchodu;
- o) „autobusová stanica“ je stanica s personálom, na ktorej má v závislosti od konkrétnej trasy má zastaviť spoj pravidelnej dopravy na nástup alebo výstup cestujúcich, vybavená zariadením, ako je odbavovací pult, čakáreň alebo pult na predaj cestovných lístkov;
- p) „autobusová zastávka“ je akékoľvek miesto, ktoré nie je autobusovou stanicou a na ktorom má v závislosti od konkrétnej trasy zastaviť spoj pravidelnej dopravy na nástup alebo výstup cestujúcich;
- q) „správca autobusovej stanice“ je organizačný subjekt v členskom štáte, ktorý je zodpovedný za správu príslušnej autobusovej stanice;
- r) „zrušenie“ je neuskutočnenie služby pravidelnej dopravy, ktorá bola pôvodne naplánovaná;
- s) „meškanie“ je časový rozdiel medzi časom plánovaného odchodu spoja pravidelnej dopravy podľa zverejneného cestovného poriadku a skutočným časom jeho odchodu.

#### Článok 4

##### Cestovné lístky a nediskriminačné zmluvné podmienky

1. Dopravcovia poskytnú cestujúcemu cestovný lístok, pokiaľ na prepravu neoprávňujú iné doklady. Cestovný lístok sa môže vydať v elektronickej forme.

2. Bez toho, aby boli dotknuté sociálne tarify, sa zmluvné podmienky a tarify, ktoré uplatňujú dopravcovia, poskytujú širokej verejnosti bez akejkoľvek priamej alebo nepriamej diskriminácie na základe štátnej príslušnosti konečného zákazníka alebo miesta usadenia dopravcov alebo predajcov cestovných lístkov v rámci Únie.

#### Článok 5

##### Ďalšie vykonávajúce strany

1. Ak sa vykonávanie povinností podľa tohto nariadenia zverilo vykonávajúcemu dopravcovi, predajcovi cestovných lístkov alebo akejkoľvek inej osobe, dopravca, cestovná kancelária, cestovná agentúra alebo správca autobusovej stanice, ktorí vykonávajú tieto povinnosti zverili, aj tak zodpovedajú za činy a opomenutia tejto vykonávajúcej strany.

2. Strana, ktorej dopravca, cestovná kancelária, cestovná agentúra alebo správca autobusovej stanice zverili výkon určitej povinnosti, okrem toho podlieha ustanoveniam tohto nariadenia, pokiaľ ide o povinnosť, ktorá jej bola zverená.

#### Článok 6

##### Vylúčenie zrieknutia sa povinnosti

1. Povinnosti voči cestujúcim podľa tohto nariadenia nemožno obmedziť ani sa ich zrieknuť, najmä prostredníctvom výnimky alebo doložky o obmedzení v prepravnej zmluve.

2. Dopravcovia môžu ponúknuť zmluvné podmienky, ktoré sú pre cestujúcich výhodnejšie ako podmienky ustanovené v tomto nariadení.

#### KAPITOLA II

##### NÁHRADA ŠKÔD A POMOC V PRÍPADE NEHÔD

#### Článok 7

##### Smrť alebo zranenie cestujúcich a strata alebo poškodenie batožiny

1. Cestujúci majú v súlade s uplatniteľnými vnútroštátnymi právnymi predpismi právo na náhradu v prípade smrti alebo zranenia, ako aj straty alebo poškodenia batožiny v prípade nehôd v dôsledku prevádzky autobusu alebo autokaru. V prípade úmrtia cestujúceho sa uvedené právo vzťahuje prinajmenšom na osoby, voči ktorým mal alebo mal mať cestujúci vyživovaciu povinnosť.

2. Výška náhrady sa vypočíta v súlade s uplatniteľnými vnútroštátnymi právnymi predpismi. Akákoľvek maximálna výška náhrady za smrť a zranenie alebo stratu alebo poškodenie batožiny stanovená vnútroštátnymi právnymi predpismi nebude v každom jednotlivom prípade menšia ako:

a) 220 000 EUR za cestujúceho;



b) 500 EUR za kus batožiny, pokiaľ ide o mestskú, prímestskú a regionálnu dopravu alebo príležitostnú dopravu a 1 200 EUR za kus batožiny, pokiaľ ide o ostatnú pravidelnú alebo príležitostnú dopravu. V prípade poškodenia invalidných vozíkov, iného vybavenia na zabezpečenie pohyblivosti alebo asistenčných zariadení je výška náhrady vždy rovná nákladom na nahradenie alebo opravu strateného alebo poškodeného vybavenia.

#### Článok 8

##### Okamžité praktické potreby cestujúcich

V prípade nehody v dôsledku prevádzky autobusu alebo autokaru dopravca zabezpečí primeranú pomoc v súvislosti s okamžitými praktickými potrebami cestujúcich po nehode. Poskytnutie akejkoľvek pomoci sa nepovažuje za uznanie zodpovednosti.

#### KAPITOLA III

### PRÁVA ZDRAVOTNE POSTIHNUTÝCH OSÔB A OSÔB SO ZNÍŽENOU POHYBLIVOSŤOU

#### Článok 9

##### Právo na dopravu

1. Dopravcovia, dopravní agenti a prevádzkovatelia zjazdov neodmietnu prijať rezerváciu, vydať alebo inak poskytnúť cestovný lístok, alebo nastúpiť osobe z dôvodu zdravotného postihnutia alebo zníženej pohyblivosti.

2. Rezervácie a cestovné lístky sa zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou ponúkajú bez dodatočných príplatkov.

#### Článok 10

##### Výnimky a osobitné podmienky

1. Bez ohľadu na ustanovenia článku 9 ods. 1 môžu dopravcovia, dopravní agenti a prevádzkovatelia zjazdov odmietnuť prijať rezerváciu, vydať alebo inak poskytnúť cestovný lístok alebo nastúpiť osobe z dôvodu zdravotného postihnutia alebo zníženej pohyblivosti:

- a) aby splnili príslušné bezpečnostné požiadavky ustanovené medzinárodným právom, právom Únie alebo vnútroštátnym právom alebo aby splnili zdravotné a bezpečnostné požiadavky ustanovené príslušnými orgánmi;
- b) ak konštrukcia vozidla alebo infraštruktúra vrátane vybavenia autobusových zastávok a staníc fyzicky znemožňujú nástup, výstup alebo prepravu zdravotne postihnutej osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou bezpečným alebo z hľadiska prevádzky uskutočniteľným spôsobom.

2. V prípade odmietnutia prijať rezerváciu alebo vydať alebo inak poskytnúť cestovný lístok z dôvodov uvedených v odseku 1 dopravcovia, dopravní agenti a prevádzkovatelia zjazdov vynaložia primerané úsilie na to, aby dotknutú osobu informovali o prijateľnej alternatívnej doprave prevádzkovej dopravcom.

3. Ak sa zdravotne postihnutej osobe alebo osobe so zníženou pohyblivosťou odmietne nástup z dôvodov jej zdravotného postihnutia alebo zníženej pohyblivosti napriek tomu, že je držiteľom rezervácie alebo má cestovný lístok a splnila požiadavky uvedené v článku 14 ods. 1 písm. a), tejto osobe a každej osobe, ktorá ju sprevádza podľa odseku 4 tohto článku, sa ponúkne na výber medzi:

- a) právom na náhradu cestovného a v relevantných prípadoch bezplatnou dopravou naspäť do prvého miesta odchodu stanoveného v prepravnej zmluve pri najbližšej novej príležitosti a
- b) s výnimkou prípadov, ak to nebude uskutočniteľné, pokračovaním v ceste alebo presmerovaním trasy primeranými alternatívnymi dopravnými službami do miesta určenia uvedeného v prepravnej zmluve.

Nesprostredkovanie informácií v súlade s článkom 14 ods. 1 písm. a) nemá vplyv na právo na náhradu sumy zaplatenej za cestovný lístok.

4. Za rovnakých podmienok stanovených v odseku 1 písm. a) môžu dopravcovia, dopravní agenti alebo prevádzkovatelia zjazdov vyžadovať, aby zdravotne postihnuté osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou sprevádzali iné osoby, ktoré sú schopné poskytnúť pomoc, ktorú si zdravotne postihnuté osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou vyžadujú, ak je to bezpodmienečne nevyhnutné. Takáto sprevádzajúca osoba sa prepravuje bezplatne a podľa možnosti sa usadí vedľa zdravotne postihnutej osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou.

5. Ak dopravcovia, dopravní agenti alebo prevádzkovatelia zjazdov uplatňujú odsek 1, bezodkladne informujú zdravotne postihnutú osobu alebo osobu so zníženou pohyblivosťou o dôvodoch jeho uplatnenia a na základe žiadosti písomne informujú dotknutú osobu do piatich pracovných dní odo dňa požiadania.

#### Článok 11

##### Prístupnosť a informovanie

1. Dopravcovia a správcovia autobusových staníc v spolupráci s organizáciami zastupujúcimi zdravotne postihnuté osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou, v prípade potreby prostredníctvom svojich organizácií, ustanovia alebo zavedú nediskriminačné podmienky prístupu vo vzťahu k preprave zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou.

2. Podmienky prístupu ustanovené v odseku 1 dopravcovia a správcovia autobusových staníc zverejnia fyzicky alebo na internete v tých istých jazykoch, v ktorých sa informácie zvyčajne sprístupňujú všetkým cestujúcim.

3. Cestovné agentúry sprístupnia podmienky prístupu ustanovené v odseku 1, ktoré sa vzťahujú na cesty zahrnuté do balíku cestovných, dovolenkových a výletných služieb, ktoré organizujú, predávajú alebo ponúkajú na predaj.

4. Informácie o podmienkach prístupu uvedených v odsekoch 2 a 3 sa cestujúcemu fyzicky sprístupnia na jeho žiadosť.

5. Dopravcovia, dopravní agenti a prevádzkovatelia zjazdov zabezpečia, aby boli zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou k dispozícii všetky relevantné všeobecné informácie o ceste a podmienkach prepravy vo vhodných a prístupných formátoch a podľa možnosti vrátane rezervácie a informácií on-line. Informácie sa cestujúcemu fyzicky sprístupnia na jeho žiadosť.

#### Článok 12

##### Určenie autobusových staníc

Členské štáty určia autobusové a autokarové stanice, kde sa poskytuje pomoc zdravotne postihnutým osobám alebo osobám so zníženou pohyblivosťou. Členské štáty o tom informujú Komisiu. Komisia na internete sprístupní zoznam určených autobusových a autokarových staníc.

#### Článok 13

##### Právo na pomoc na určených autobusových staniciach a v autobusoch a autokaroch

1. Dopravcovia a správcovia autobusových staníc s výhradou podmienok prístupu upravených v článku 11 ods. 1 v rámci svojich príslušných právomocí zabezpečia na určených autobusových staniciach členských štátov zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou bezplatnú pomoc stanovenú v časti a) prílohy I.

2. Dopravcovia s výhradou podmienok prístupu upravených v článku 11 ods. 1 zabezpečia v autobusoch a autokaroch zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou bezplatnú pomoc stanovenú v časti b) prílohy I.

#### Článok 14

##### Podmienky poskytovania pomoci

1. Dopravcovia a správcovia autobusových staníc spolupracujú, aby zabezpečili zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou pomoc za týchto podmienok:

a) dopravcovia, správcovia autobusovej stanice, dopravným agentom alebo prevádzkovateľom zjazdov sa oznámi, že daná osoba potrebuje takúto pomoc, a to najneskôr dva pracovné dni pred tým, ako je pomoc potrebná; a

b) dotknuté osoby sa dostavia na určené miesto:

(i) v čase, ktorý vopred stanovil dopravca a ktorý nepresiahne 60 minút pred uverejneným časom odchodu, alebo

(ii) ak čas nie je stanovený, najneskôr 30 minút pred uverejneným časom odchodu.

2. Okrem ustanovení odseku 1 oznámia zdravotne postihnuté osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou v čase rezervácie alebo zakúpenia cestovného lístka vopred dopravcovia,

dopravnému agentovi alebo prevádzkovateľovi zjazdov svoje osobitné potreby týkajúce sa sedenia za predpokladu, že je táto potreba v tomto čase známa.

3. Dopravcovia, správcovia autobusových staníc, dopravní agenti alebo prevádzkovatelia zjazdov prijímajú všetky opatrenia potrebné na uľahčenie prijatia oznámení o potrebe poskytnutia pomoci predložených zdravotne postihnutými osobami alebo osobami so zníženou pohyblivosťou. Táto povinnosť sa uplatňuje na všetkých určených autobusových staniciach a predajných miestach vrátane telefonického a internetového predaja.

4. Ak sa nepredloží oznámenie v súlade s odsekom 1 písm. a) a odsekom 2, dopravcovia, správcovia autobusových staníc, dopravní agenti alebo prevádzkovatelia zjazdov vynaložia všetko primerané úsilie, aby zabezpečili poskytnutie pomoci takým spôsobom, aby zdravotne postihnutá osoba alebo osoba so zníženou pohyblivosťou mohla nastúpiť do odchádzajúceho spoja, zmeniť príslušný spoj alebo vystúpiť z prichádzajúceho spoja, na ktorý si zakúpila lístok.

5. Správca autobusovej stanice určí miesto v priestoroch alebo mimo priestorov autobusovej stanice, kde môžu zdravotne postihnuté osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou oznámiť svoj príchod a požiadať o pomoc. Toto miesto je jasne označené a v prístupných formátoch poskytuje základné informácie o autobusovej stanici a poskytovanej pomoci.

#### Článok 15

##### Postupovanie informácií tretím stranám

Ak sa dopravným agentom alebo prevádzkovateľom zjazdov doručí oznámenie uvedené v článku 14 ods. 1 písm. a), túto informáciu čo najskôr v rámci svojich bežných úradných hodín odovzdajú dopravcovia alebo správcovia autobusovej stanice.

#### Článok 16

##### Odborná príprava

1. Dopravcovia a v príslušných prípadoch správcovia autobusových staníc ustanovia postupy odbornej prípravy v oblasti problematiky zdravotného postihnutia, vrátane pokynov, a zabezpečia, aby:

a) ich zamestnanci, ktorí nie sú vodičmi, vrátane osôb zamestnaných inou vykonávajúcou stranou, a ktorí poskytujú priamu pomoc zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou, absolvovali odbornú prípravu prípadne boli poučení, ako sa opisuje v časti a) a b) prílohy II; a

b) ich zamestnanci vrátane vodičov, ktorí prichádzajú do priameho kontaktu s cestujúcou verejnosťou alebo otázkami s ňou súvisiacimi, absolvovali odbornú prípravu prípadne boli poučení, ako sa opisuje v časti a) prílohy II.

2. Členský štát môže na obdobie najviac dvoch rokov od ... (\*) udeliť výnimku z uplatňovania odseku 1 písm. b), pokiaľ ide o odbornú prípravu vodičov.

(\*) Dátum začiatku uplatňovania tohto nariadenia.

## Článok 17

**Náhrada škody, pokiaľ ide o invalidné vozíky a iné vybavenie na zabezpečenie pohyblivosti**

1. Dopravcovia a správcovia autobusových staníc zodpovedajú za stratu alebo poškodenie invalidných vozíkov, iného vybavenia na zabezpečenie pohyblivosti alebo asistenčných zariadení, ktoré spôsobili v dôsledku poskytovania pomoci. Škodou za stratu alebo poškodenie nahradí dopravca alebo správca autobusovej stanice zodpovedný za danú stratu alebo poškodenie.
2. Výška náhrady uvedenej v odseku 1 je rovná nákladom na nahradenie alebo opravu stratenej alebo poškodenej pomôcky alebo zariadenia.
3. V prípade potreby sa vynaloží maximálne úsilie na rýchle poskytnutie dočasnej náhradnej pomôcky alebo zariadenia. Technické a funkčné vlastnosti invalidných vozíkov, iného vybavenia na zabezpečenie pohyblivosti alebo asistenčných zariadení sú podľa možností podobné tým, ktoré sa stratili alebo poškodili.

## Článok 18

**Výnimky**

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 2 ods. 4 členské štáty môžu vyňať vnútroštátnu pravidelnú dopravu z rozsahu pôsobnosti všetkých alebo niektorých ustanovení tejto kapitoly ak v rámci svojich vnútroštátnych pravidiel zabezpečia rovnakú úroveň ochrany zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou, akú poskytuje toto nariadenie.
2. Členské štáty informujú Komisiu o výnimkách udelených podľa odseku 1. Komisia prijme primerané opatrenia, ak je názoru, že výnimka nie je v súlade s ustanoveniami tohto článku. Do ... (\*) Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o výnimkách udelených podľa odseku 1.

## KAPITOLA IV

**PRÁVA CESTUJÚCICH V PRÍPADE ZRUŠENIA ALEBO MEŠKANIA**

## Článok 19

**Pokračovanie, presmerovanie a náhrada**

1. Ak dopravca odôvodnene očakáva zrušenie alebo meškanie odchodu pravidelnej dopravy z autobusovej stanice o viac ako 120 minút, cestujúcim sa bezodkladne ponúkne na výber medzi:
  - a) pokračovaním alebo presmerovaním do miesta určenia stanoveného v prepravnej zmluve pri najbližšej novej príležitosti a za porovnateľných podmienok;
  - b) náhradou ceny cestovného lístka a v relevantných prípadoch bezplatnou dopravou autobusom alebo autom späť do prvého miesta odchodu stanoveného v prepravnej zmluve pri najbližšej novej príležitosti.

(\*) Piatim rokom odo dňa uplatňovania tohto nariadenia.

2. Ak sa pravidelná doprava zruší alebo pri odchode z autobusovej zastávky omešká o viac ako 120 minút, cestujúci má právo na takéto pokračovanie, presmerovanie alebo náhradu ceny cestovného lístka od dopravcu.

3. Náhrada ustanovená v odseku 1 písm. b) a odseku 2 sa vyplatí do 14 dní odo dňa predloženia ponuky alebo doručenia žiadosti o vyplatenie takejto náhrady. Vyplatená náhrada je vo výške celej ceny cestovného lístka, za ktorú bol tento zakúpený, za nevykonanú časť alebo časti cesty a za vykonanú časť alebo časti cesty, ak už cesta nespĺňa svoj účel v súvislosti s pôvodným cestovným plánom cestujúceho. U cestujúcich s predplatenými alebo časovými cestovnými lístkami sa výška náhrady rovná proporčnej časti plnej ceny takéhoto lístka. Vyplatenie náhrady sa uskutoční v hotovosti, pokiaľ cestujúci neprijme inú formu vyplatenia náhrady.

## Článok 20

**Informácie**

1. V prípade zrušenia alebo meškania odchodu pravidelnej dopravy informuje dopravca alebo, ak je to vhodné, správca autobusovej stanice cestujúcich, ktorí odchádzajú na cestu z autobusových staníc, o vzniknutej situácii čo najskôr a v každom prípade najneskôr 30 minút po plánovanom čase odchodu, ako aj o odhadovanom čase odchodu, akonáhle sú tieto informácie k dispozícii.
2. Ak cestujúci zmeškajú podľa cestovného poriadku nadväznú dopravnú spojku z dôvodu zrušenia alebo meškania, dopravca alebo, ak je to vhodné, správca autobusovej stanice vynaloží primerané úsilie na to, aby dotknutých cestujúcich informoval o alternatívnych spojeniach.
3. Dopravca prípadne správca autobusovej stanice zabezpečí, aby zdravotne postihnuté osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou dostali povinné informácie stanovené v odsekoch 1 a 2 v prístupných formátoch.

## Článok 21

**Poskytovanie pomoci v prípade zrušenia alebo omeškania odchodu**

Pri ceste, ktorej plánovaná dĺžka je viac ako tri hodiny, dopravca v prípade zrušenia alebo meškania odchodu z autobusovej stanice presahujúceho viac ako dve hodiny cestujúcemu bezplatne ponúkne:

- a) menšie občerstvenie, jedlo alebo občerstvenie primerané času čakania alebo meškania, ak je k dispozícii v autobuse alebo na autobusovej stanici alebo ho možno primeraným spôsobom dodať;
- b) pomoc pri hľadaní hotelovej izby alebo iného ubytovania, ako aj pomoc pri zabezpečovaní dopravy medzi autobusovou stanicou a miestom ubytovania v prípadoch, ak sa cestujúci musí ubytovať na jednu alebo viac nocí.



Pri uplatňovaní tohto článku venuje dopravca osobitnú pozornosť potrebám zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou a všetkým sprádzajúcim osobám.

#### Článok 22

##### Ďalšie nároky

Žiadne ustanovenie v tejto kapitole nebráni cestujúcim, aby na vnútroštátnych súdoch v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi požadovali náhradu škôd, ktoré vznikli v dôsledku zrušenia alebo meškania pravidelnej dopravy.

#### KAPITOLA V

### VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ INFORMOVANIA A PODÁVANIA SŤAŽNOSTÍ

#### Článok 23

##### Právo na cestovné informácie

Dopravcovia a správcovia autobusových staníc poskytujú v rámci svojich právomocí cestujúcim počas celej cesty primerané informácie. Ak je to možné, tieto informácie sa na požiadanie poskytujú v prístupných formátoch.

#### Článok 24

##### Informácie o právach cestujúcich

1. Dopravcovia a správcovia autobusových staníc v rámci svojich právomocí zabezpečia, aby sa cestujúcim poskytli náležité a zrozumiteľné informácie o ich právach vyplývajúcich z tohto nariadenia, a to najneskôr pri odchode. Informácie sa poskytujú na autobusových staniaciach a prípadne na internete. Na žiadosť zdravotne postihnutej osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou sa tieto informácie poskytnú v prístupnom formáte. Tieto informácie obsahujú kontaktné údaje orgánu alebo orgánov zodpovedných za presadzovanie, ktoré určili členské štáty podľa článku 27 ods. 1.

2. Na splnenie informačnej požiadavky uvedenej v odseku 1 môžu dopravcovia a správcovia autobusových staníc použiť zhrnutie ustanovení tohto nariadenia pripravené Komisiou vo všetkých úradných jazykoch inštitúcií Európskej únie, ktoré sa im poskytnú.

#### Článok 25

##### Sťažnosti

Dopravcovia vytvoria alebo zavedú mechanizmus vybavovania sťažností, ktoré sa týkajú práv a povinností uvedených v článkoch 4, 8 a 9 až 24.

#### Článok 26

##### Predkladanie sťažností

Ak cestujúci, na ktorého sa vzťahuje toto nariadenie, chce dopravcovi predložiť sťažnosť na základe článkov 4, 8 a 9 až 24, musí tak urobiť do troch mesiacov odo dňa, ak sa pravidelná služba poskytla alebo mala poskytnúť. Dopravca do jedného mesiaca od doručenia sťažnosti oznámi cestujúcemu,

či je jeho sťažnosť opodstatnená, zamietnutá alebo sa stále posudzuje. Čas vymedzený na poskytnutie konečnej odpovede nepresiahne tri mesiace od doručenia sťažnosti.

#### KAPITOLA VI

### PRESADZOVANIE A VNÚTROŠTÁTNE ORGÁNY ZODPOVEDNÉ ZA PRESADZOVANIE

#### Článok 27

##### Vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie

1. Každý členský štát určí nový alebo existujúci orgán alebo orgány zodpovedné za presadzovanie tohto nariadenia, pokiaľ ide o pravidelnú dopravu z miest, ktoré sa nachádzajú na jeho území, a pravidelnú dopravu z tretích krajín do týchto miest. Každý orgán prijme opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s týmto nariadením.

Každý orgán je nezávislý od dopravcov, prevádzkovateľov zjazdov a správcov autobusových staníc, pokiaľ ide o organizáciu, rozhodnutia o financovaní, právnu štruktúru a rozhodovanie.

2. Členské štáty informujú Komisiu o orgáne alebo orgánoch určených v súlade s týmto článkom.

3. Každý cestujúci môže v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi predložiť sťažnosť v súvislosti s údajným porušením tohto nariadenia príslušnému orgánu určenému podľa odseku 1 alebo akémukoľvek inému príslušnému orgánu, ktorý určí členský štát.

Členský štát môže rozhodnúť o tom, že:

- cestujúci predloží sťažnosť na základe článkov 4, 8 a 9 až 24 najprv dopravcovi; a/alebo
- vnútroštátny orgán zodpovedný za presadzovanie alebo akýkoľvek iný príslušný orgán, ktorý určí členský štát, koná ako odvolací orgán pre sťažnosti, ktoré sa nevyriešia podľa článku 26.

#### Článok 28

##### Správa o presadzovaní

Orgány zodpovedné za presadzovanie určené podľa článku 27 ods. 1 uverejnia do 1. júna ... (\*) a potom každé dva roky správu o svojej činnosti v predchádzajúcich dvoch kalendárnych rokoch, ktorá bude obsahovať predovšetkým opis opatrení, ktoré sa prijali na vykonávanie tohto nariadenia, a štatistiky o sťažnostiach a uplatnených sankciách.

#### Článok 29

##### Spolupráca medzi orgánmi zodpovednými za presadzovanie

Vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie uvedené v článku 27 ods. 1 si vždy, ak je to vhodné, vymieňajú informácie o svojej činnosti a zásadách a postupoch rozhodovania. Komisia ich v tejto úlohe podporuje.

(\*) Dvomi rokmi odo dňa začatia uplatňovania tohto nariadenia.

## Článok 30

**Sankcie**

Členské štáty ustanovia pravidlá týkajúce sa sankcií uplatniteľných na porušenia ustanovení tohto nariadenia a prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Ustanovené sankcie sú účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto pravidlá a opatrenia Komisii do ... (\*) a bezodkladne ju informujú o každej následnej zmene a doplnení, ktoré na ne majú vplyv.

## KAPITOLA VII

**ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA**

## Článok 31

**Správa**

Komisia podá Európskemu parlamentu a Rade do ... (\*\*) správu o uplatňovaní a účinkoch tohto nariadenia. K správe sa v prípade potreby priložia legislatívne návrhy na podrobnejšie vykonávanie ustanovení tohto nariadenia alebo na jeho zmenu a doplnenie.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V ...

Za Európsky parlament  
predseda

...

Za Radu  
predseda

...

## Článok 32

**Zmena a doplnenie nariadenia (ES) č. 2006/2004**

V prílohe k nariadeniu (ES) č. 2006/2004 sa dopĺňa tento bod:

„18. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. .../2010 z ... o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave (\*).

(\*) Ú. v: ...“

## Článok 33

**Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Uplatňuje sa od ... (\*\*).

## Článok 34

**Uverejnenie**

Toto nariadenie sa uverejní v Úradnom vestníku Európskej únie.

(\*) Dátum začatia uplatňovania tohto nariadenia.

(\*\*) Trom rokmi odo dňa začatia uplatňovania tohto nariadenia.

(\*\*\*) Dvomi rokmi odo dňa uverejnenia.

## PRÍLOHA I

**Pomoc poskytovaná zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou****a) Pomoc poskytovaná na určených autobusových staniach**

Pomoc a opatrenia potrebné na to, aby zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou mohli:

- oznámiť svoj príchod na autobusovú stanicu a svoju žiadosť o pomoc na určených miestach,
- presunúť sa z určeného miesta k odbavovaciemu pultu, do čakárne a na nástupište,
- nastúpiť do vozidla pomocou výťahov, invalidných vozíkov, prípadne s inou potrebnou pomocou,
- naložiť svoju batožinu,
- vyzdvihnúť si svoju batožinu,
- vystúpiť z vozidla,
- vziať so sebou do autobusu alebo autokaru asistenčného psa s osvedčením,
- prejsť k sedadlu,

**b) Pomoc vo vozidle**

Pomoc a opatrenia potrebné na to, aby zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou mohli:

- získať základné informácie o ceste v prístupných formátoch, ak o to cestujúci požiada,
- nastúpiť/vystúpiť počas prestávok v ceste, ak je vo vozidle okrem vodiča prítomný aj iný personál.

---

## PRÍLOHA II

**Odborná príprava v oblasti problematiky zdravotného postihnutia****a) Odborná príprava v oblasti informovanosti o problematike zdravotného postihnutia**

Súčasťou odbornej prípravy personálu, ktorý je v priamom kontakte s cestujúcou verejnosťou, je:

- informovanosť a primerané reagovanie vo vzťahu k cestujúcim s fyzickým, zmyslovým (sluchovým a zrakovým) alebo skrytým postihnutím alebo s poruchou učenia vrátane toho, ako rozlišovať medzi rôznymi schopnosťami osôb, ktorých pohyblivosť, orientácia alebo komunikácia je zhoršená,
- prekážky, ktorým čelia zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou vrátane prekážok súvisiacich s postojom ostatných, prostredím/fyzickými a organizačnými faktormi,
- asistenčné psy s osvedčením vrátane úlohy a potrieb asistenčného psa,
- riešenie neočakávaných udalostí,
- medzilidské zručnosti a metódy komunikácie s nepočujúcimi a sluchovo postihnutými ľuďmi, zrakovy postihnutými ľuďmi, rečovo postihnutými ľuďmi a ľuďmi s poruchou učenia,
- informácie o opatrnom zaobchádzaní s invalidnými vozíkmi a iným vybavením na zabezpečenie pohyblivosti s cieľom vyhnúť sa ich poškodeniu (a to pre všetkých zamestnancov zodpovedných za manipuláciu s prípadnou batožinou).

**b) Odborná príprava v oblasti pomoci zdravotne postihnutým osobám**

Súčasťou odbornej prípravy personálu, ktorý priamo pomáha zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou, je:

- ako pomáhať používateľom invalidných vozíkov nastúpiť a vystúpiť z vozíka,
  - zručnosti pri poskytovaní pomoci zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou, ktoré cestujú s asistenčným psom s osvedčením, vrátane úlohy a potrieb týchto psov,
  - techniky sprevádzania zrakovy postihnutých cestujúcich, ako aj manipulácie s asistenčnými psami s osvedčením a ich prepravy,
  - znalosť rôznych druhov pomôcok, ktoré môžu pomôcť zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou, a znalosť manipulácie s takýmito pomôckami,
  - používanie vybavenia na pomoc pri nástupe a výstupe a znalosť vhodných postupov pomoci pri nástupe a výstupe, ktoré zaisťujú bezpečnosť a dôstojnosť zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou,
  - chápanie potreby spoľahlivej a profesionálnej pomoci. Tiež uvedomenie si toho, že niektorí zdravotne postihnutí cestujúci môžu počas cesty zažívať pocity zraniteľnosti z dôvodu ich závislosti od poskytovanej pomoci,
  - znalosť prvej pomoci.
-



## ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

### I. ÚVOD

Komisia 4. decembra 2008 predložila návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 o spolupráci medzi národnými orgánmi zodpovednými za vynuovenie právnych predpisov na ochranu spotrebiteľa <sup>(1)</sup>.

Európsky parlament prijal stanovisko v prvom čítaní 23. apríla 2009 <sup>(2)</sup>.

Rada dospela k politickej dohode o návrhu nariadenia 17. decembra 2009. Po revízií právnikmi lingvistami prijala svoju pozíciu v prvom čítaní dňa 11. marca 2010 v súlade s riadnym legislatívnym postupom ustanoveným v článku 294 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Rada pri svojej práci zohľadnila stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru. Výbor regiónov sa rozhodol nezaujať stanovisko.

### II. ANALÝZA POZÍCIE V PRVOM ČÍTANÍ

#### 1. Všeobecne

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave tvorí súčasť všeobecného cieľa Európskej únie zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie s cestujúcimi bez ohľadu na druh dopravy, ktorý si zvolia. Právne predpisy podobného charakteru sa už prijali v oblasti leteckej <sup>(3)</sup> alebo železničnej dopravy <sup>(4)</sup>. Návrh nariadenia obsahuje ustanovenia o zodpovednosti v prípade úmrtia alebo zranenia cestujúcich a straty alebo poškodenia ich batožiny, automatických riešení v prípade prerušenia cesty, riešení sťažností a opravných prostriedkoch, informovanosti cestujúcich a ďalších iniciatívach. Okrem toho ustanovuje pravidlá o poskytovaní informácií a pomoci zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou (OZP).

Hoci Rada súhlasila s Komisiou, pokiaľ ide o cieľ návrhu, z prístupu Rady vyplynuli dôležité úpravy pôvodného návrhu. Niekoľko navrhovaných ustanovení nebolo možné akceptovať, pretože so sebou prinášali príliš veľké administratívne zaťaženie, z ktorého vyplývajú náklady pre dopravcov a orgány štátnej správy, a to bez toho, aby pre cestujúcich zabezpečili pridanú hodnotu, ktorá by tieto nedostatky vyvážila. Iné ustanovenia sa prepracovali po zohľadnení odlišnosti právnych predpisov jednotlivých členských štátov, aby sa predišlo rozporu medzi týmto návrhom nariadenia a platnými vnútroštátnymi a európskymi právnymi predpismi. Konečne, ďalšie ustanovenia sa prepracovali s cieľom zjednodušiť a objasniť toto nariadenie.

Výsledkom tohto prístupu je, že pozícia Rady v prvom čítaní v určitom rozsahu upravuje pôvodný návrh Komisie tak, že prepracúva jeho znenie a vypúšťa z neho viacero ustanovení. Z uvedeného vyplýva, že Rada neakceptovala žiaden z pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov, ktoré Európsky parlament prijal k týmto vypusteným ustanoveniam vo svojej pozícii v prvom čítaní.

Cieľom Rady je dosiahnuť vyvážené riešenie, ktoré zohľadňuje práva cestujúcich, ako aj potrebu zabezpečiť ekonomickú životaschopnosť prevádzkovateľov v odvetví autobusovej a autokarovej dopravy, ktoré pozostáva prevažne z malých a stredných podnikov, a preto do svojej pozície v prvom čítaní začlenila pozmeňujúci a doplňujúci návrh EP č. 3.

<sup>(1)</sup> Dokument 16933/08.

<sup>(2)</sup> Dokument A6-0250/2009.

<sup>(3)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 17.2.2004, s. 1), a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave (Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1).

<sup>(4)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14).

## 2. Kľúčové otázky politiky

### i) Rozsah pôsobnosti

Podľa pôvodného návrhu Komisie sa nariadenie malo vzťahovať vo všeobecnosti na prepravu cestujúcich autobusovými a/alebo autokarovými podnikmi prostredníctvom pravidelnej dopravy. Členským štátom sa umožňovalo udeliť výnimku iba mestskej, prímestskej a regionálnej doprave, na ktorú sa vzťahujú zmluvy o službe vo verejnom záujme, ak sa v takýchto zmluvách zabezpečuje úroveň práv cestujúcich porovnateľná s úrovňou požadovanou v nariadení. Európsky parlament okrem toho predložil jeden pozmeňujúci a doplňujúci návrh, ktorý členským štátom umožňuje na základe uvedenej podmienky vylúčiť z rozsahu pôsobnosti mestskú a prímestskú dopravu, ale nie regionálnu dopravu.

Rada nemohla akceptovať rozsah pôsobnosti, ktorý navrhla Komisia, ani pozmeňujúce a doplňujúce návrhy Európskeho parlamentu súvisiace s rozsahom pôsobnosti (pozmeňujúce a doplňujúce návrhy č. 1, 2 a 81), pretože sa nazdáva, že sa na mestskú, prímestskú a regionálnu dopravu vzťahuje zásada subsidiarity.

Zahrnutie regionálnej dopravy do rozsahu pôsobnosti, ako to navrhuje Európsky parlament, by mohlo viesť k problémom tak pre cestujúcich, ako aj pre odvetvie. Vo veľkých mestských oblastiach spoločnosti zvyčajne prevádzkujú celú dopravnú sieť vrátane autobusovej dopravy, metra, prímestských vlakov a električiek. Všetky tieto dopravné služby majú často mestský, prímestský a regionálny charakter. Obmedzenie výnimky len na mestskú a prímestskú dopravu by znamenalo, že časti týchto sietí by podliehali pravidlám, ktoré sú určené pre diaľkovú dopravu. Spoločnosti, ktoré prevádzkujú tieto siete, by potom v rámci tej istej siete museli spravovať niekoľko systémov náhrad, pričom niektoré z nich by neboli vhodné pre tento druh dopravy. Tiež by to miatlo cestujúcich využívajúcich tieto siete, pretože by len s ťažkosťami vedeli určiť, ktoré pravidlá sa na nich vzťahujú.

Navyše, keďže existuje možnosť udelenia výnimky pre regionálnu železničnú dopravu v platnom nariadení o právach cestujúcich v železničnej doprave, absencia zodpovedajúceho ustanovenia v nariadení o právach cestujúcich v autobusovej doprave by mohla narušiť hospodársku súťaž medzi týmito dvomi odvetviami. Platí pritom, že autobusová a železničná doprava často slúžia ako alternatíva jedna k druhej.

Rada preto nemohla akceptovať pozmeňujúce a doplňujúce návrhy EP týkajúce sa rozsahu pôsobnosti. V dôsledku toho navrhuje, aby sa návrh nariadenia vzťahoval na cestujúcich vo vnútroštátnej a medzinárodnej pravidelnej doprave, avšak s možnosťou vyňať na vnútroštátnej úrovni z rozsahu pôsobnosti mestskú, prímestskú a regionálnu pravidelnú dopravu. Rada tiež dopĺňa ustanovenie, ktorým sa zabezpečuje, že určité základné práva sa vzťahujú na všetky autobusové a autokarové dopravné služby bez výnimky (napr. nediskriminačné zmluvné podmienky a tarify, právo zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou na prepravu, ako aj súvisiace výnimky).

Členské štáty sú oprávnené udeliť pre vnútroštátnu pravidelnú dopravu výnimku z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia na obdobie najviac päť rokov, ktorú je možné dvakrát obnoviť. Členské štáty tiež môžu udeliť výnimku na obdobie najviac päť rokov, ktorú je možné obnoviť, pre osobitnú pravidelnú dopravu, ktorej podstatná časť, vrátane najmenej jedného plánovaného zastavenia, sa uskutočňuje mimo územia EÚ.

Navyše sa v súvislosti s rozsahom pôsobnosti v osobitnom ustanovení uvádza, že členské štáty, ktoré môžu v rámci svojich vnútroštátnych pravidiel zabezpečiť rovnakú úroveň ochrany zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou, akú poskytuje toto nariadenie, si môžu plne zachovať tieto vnútroštátne pravidlá.

### ii) Zmeny v infraštruktúre

Pokiaľ ide o infraštruktúru, Rada je pripravená povzbudiť a podporiť akúkoľvek iniciatívu týkajúcu sa nového vybavenia a infraštruktúry, ktoré je potrebné nadobudnúť alebo vybudovať po zohľadnení potrieb zdravotne postihnutých osôb a OZP, ako sa jasne uvádza v odôvodnení. Toto nariadenie však vychádza z rámca právnych predpisov o ochrane spotrebiteľov, a preto nemôže obsahovať povinnosti týkajúce sa technických požiadaviek, ktorými by sa dopravcom ukladala povinnosť upraviť alebo nahradiť vozidlá alebo infraštruktúru a vybavenie na staniach. Všetky pozmeňujúce a doplňujúce návrhy EP týkajúce sa zmien v infraštruktúre (pozmeňujúce a doplňujúce návrhy č. 6 – 10) sa preto nemohli akceptovať.

*iii) Náhrada škôd a pomoc v prípade nehôd*

Návrh Komisie stanovuje pravidlá zodpovednosti autobusových a/alebo autokarových podnikov za cestujúcich a ich batožinu. Harmonizované pravidlá zodpovednosti autobusových a/alebo autokarových podnikov by boli v prospech cestujúcich. V prípade akejkoľvek škody do výšky 220 000 EUR by autobusový a/alebo autokarový podnik mal mať objektívnu zodpovednosť, to znamená, že by nemal mať možnosť vylúčiť svoju zodpovednosť tým, že by dokázal, že nehodu nezavinil. V prípade škôd nad 220 000 EUR by zodpovednosť závisela od stupňa zavinenia, bola by však neobmedzená. Cestujúci, ktorí sa stali účastníkmi nehody, by mali nárok na vyplatenie zálohy na vyriešenie ekonomických ťažkostí, ktorým čelia oni alebo ich rodiny v dôsledku smrti alebo zranenia.

Existujúce platné režimy zodpovednosti v členských štátoch sú však veľmi rozdielne, pokiaľ ide o základné podmienky pre zodpovednosť (neobmedzená objektívna zodpovednosť, objektívna zodpovednosť s výnimkou pre prípady vyššej moci a zodpovednosť založená na stupni zavinenia) a nie je možné ich zosúladiť. Právne predpisy v jednotlivých členských štátoch sa okrem toho z časti zakladajú na smernici 2009/103/ES o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou motorových vozidiel a o kontrole plnenia povinnosti poistenia tejto zodpovednosti („smernica o poistení motorových vozidiel“) a z časti na vnútroštátnych právnych predpisoch presahujúcich rámec práva EÚ. Uvedenými legislatívnymi aktmi sa už upravuje zodpovednosť za cestujúcich v autobusovej doprave, pričom je dôležité vyhnúť sa rozporom medzi týmto návrhom nariadenia a uvedenou smernicou o poistení motorových vozidiel.

Rada preto prijala prístup založený na existujúcom systéme, avšak doplnený o niektoré minimálne prvky harmonizácie. Navrhuje sa tento najnižší prah na cestujúceho a kus batožiny: 220 000 EUR na cestujúceho v prípade smrti alebo zranenia; v prípade straty alebo poškodenia batožiny 500 EUR, pokiaľ ide o mestskú, prímestskú a regionálnu dopravu, a 1 200 EUR, pokiaľ ide o ostatnú pravidelnú dopravu. Týmto by sa zosúladiła náhrada škody v prípade batožiny s príslušnými ustanoveniami uvedenými v „nariadení o železničnej preprave“, pričom by sa zohľadnili osobitosti mestskej, prímestskej a regionálnej dopravy. Pokiaľ ide o invalidné vozíky, iné vybavenie na zabezpečenie pohyblivosti alebo asistenčné zariadenia, v znení navrhovanom Radou sa ustanovuje, že náhrada škody sa má vždy vyplatiť v plnej výške, keďže sa nemajú považovať za bežnú batožinu, a to aj v prípade, ak bola škoda spôsobená v dôsledku poskytovania pomoci (v súlade s myšlienkou pozmeňujúceho a doplňujúceho návrh EP č. 46).

Znenie sa okrem toho prispôbilo tak, aby cestujúcim zabezpečovalo pomoc, pokiaľ ide o ich okamžité praktické potreby po nehode. Takéto ustanovenie nie je zahrnuté v smernici o poistení motorových vozidiel a predstavuje skutočný prínos pre cestujúcich v autobusovej doprave, pričom sa tým významne nezvyšuje administratívne zaťaženie autobusových alebo autokarových spoločností.

Vzhľadom na uvedené Rada nemohla akceptovať navrhovaný prístup Komisie ani pozmeňujúce a doplňujúce návrhy EP týkajúce sa zodpovednosti (pozmeňujúce a doplňujúce návrhy č. 18 – 24).

*iv) Práva zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou (OZP)*

Rada plne podporuje cieľ Komisie zabezpečiť nediskriminovaný prístup zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou k autobusovej a autokarovej doprave. Rada preto súhlasí s návrhom Komisie, aj keď niektoré ustanovenia upravila tak, aby boli vykonateľné, a doplnila určité zjednodušenia a vyjasnenia. Pokiaľ ide o túto kapitolu, Rada do svojho znenia začlenila niekoľko pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov EP, a to buď v plnom rozsahu, čiastočne alebo z hľadiska ich myšlienky.

Pokiaľ ide o výnimky z práva na dopravu, Komisia navrhla, aby zdravotne postihnutým osobám mohla byť odoprená doprava z dôvodu bezpečnostných požiadaviek alebo veľkosti vozidla. Rada znenie v mnohých prípadoch vylepšila, napríklad pojem „veľkosť“ vozidla nahradila pojmom „dizajn“, čím zapracovala pozmeňujúce a doplňujúce návrhy EP č. 26 a 27 v ich podstate alebo z hľadiska myšlienky. Rada okrem toho akceptovala pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 73, pokiaľ ide o možnosti ponúkané zdravotne postihnutej osobe alebo OZP v prípade odmietnutia nástupu do vozidla.

Podľa pôvodného návrhu by dopravca mohol od zdravotne postihnutej osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou vyžadovať, aby bola sprevádzaná inou osobou, ktorá je schopná poskytnúť pomoc. V pozícii Rady v prvom čítaní sa stanovuje, že pokiaľ dopravca uplatní takúto možnosť v súvislosti s osobnou dopravou, sprevádzajúca osoba sa prepravuje bezplatne a podľa možnosti sa usadí vedľa zdravotne postihnutej osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou. Toto ustanovenie v zásade začleňuje pozmeňujúci a doplňujúci návrh EP č. 29.

V znení pozície Rady v prvom čítaní sa ustanovujú nediskriminačné podmienky prístupu, ako aj ich sprístupnenie zdravotne postihnutým osobám a OZP vo vhodnom formáte, čím Rada čiastočne alebo úplne akceptovala pozmeňujúce a doplňujúce návrhy EP č. 31 a 32. Komisia okrem toho na internete sprístupní zoznam autobusových a autokarových staníc určených členskými štátmi, na ktorých sa poskytuje pomoc zdravotne postihnutým osobám a OZP, ako sa uvádza v pozmeňujúcom a doplňujúcom návrhu EP č. 36.

Pokiaľ ide o pomoc zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou, bude sa poskytovať pod podmienkou, že dotknutá osoba oznámi potrebu pomoci dopravcovi alebo prevádzkovateľovi stanice najneskôr dva pracovné dni vopred (Komisia navrhla 48 hodín) a bude prítomná na určenom mieste aspoň 60 minút pred uverejneným časom odchodu. Rada tak nemohla akceptovať pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 39, v ktorom sa navrhovala kratšia lehota 24 hodín. Okrem toho, ak má dotknutá osoba osobitné potreby týkajúce sa sedenia, cestujúci by mal takéto potreby oznámiť dopravcovi v čase rezervácie, pokiaľ sú tieto potreby v tomto čase známe. Táto dodatočná požiadavka, ktorú zaviedla Rada, umožní dopravcom postarať sa o tieto osobitné potreby a dotknutej osobe zabezpečiť najlepšie možné služby.

Pokiaľ ide o pomoc vo vozidlách, Rada obmedzila rozsah pôvodného návrhu Komisie. V znení Rady sa ustanovuje, že sa musia poskytovať informácie v prístupnom formáte, ako aj pomoc pri nástupe a výstupe počas prestávok v ceste, hoci pomoc pri vystúpení sa má poskytovať iba v prípade, že je vo vozidle okrem vodiča prítomný aj iný personál. Takáto úprava zohľadňuje skutočnosť, že väčšinu vozidiel obsluhuje iba jeden vodič a preto by poskytovanie pomoci počas cesty ovplyvňovalo pracovný čas vodiča, a teda aj bezpečnostné požiadavky.

Pomoc zdravotne postihnutým osobám a OZP sa musí poskytovať bezplatne na staniciach s personálom, ktoré určia členské štáty, pričom personál, ktorý poskytuje priamu pomoc takýmto osobám, by mal absolvovať primeranú odbornú prípravu umožňujúcu pomoc takýmto osobám. Personál a vodiči, ktorí prichádzajú do priameho kontaktu s cestujúcou verejnosťou, by mali absolvovať odbornú prípravu v oblasti informovanosti o problematike zdravotného postihnutia.

v) *Práva cestujúceho v prípade zrušenia alebo meškania spojenia*

V návrhu Komisie sa ustanovujú povinnosti autobusových a/alebo autokarových podnikov v prípade prerušenia cesty z dôvodu zrušenia alebo meškania dopravného spojenia. Podniky by mali vyplatiť náhradu vo výške 100 % ceny cestovného lístka, ak neposkytnú alternatívne služby alebo požadované informácie.

Hoci Rada plne podporuje zásadu, že dopravcovia a prevádzkovatelia staníc by sa mali starať o svojich cestujúcich, upravila návrh Komisie a zohľadnila osobitnú štruktúru odvetvia autobusovej a autokarovej dopravy. V súvislosti s cestujúcimi, ktorí odchádzajú zo staníc, a cestujúcimi odchádzajúcimi z autobusových zastávok sa zvolili odlišné prístupy, keďže nie je možné ani rozumné poskytovať, napríklad, rovnakú úroveň informácií o meškaniach na autobusovej zastávke a na stanici s personálom.

V prípade meškania trvajúceho viac ako dve hodiny alebo v prípade zrušenia cesty si cestujúci môže vybrať, či bude v ceste pokračovať rovnakým druhom dopravy alebo požiadá o transfer alebo o náhradu ceny cestovného lístka (vyplatenú do 14 dní odo dňa cesty a v prípade potreby o bezplatnú spätočnú dopravu). V prípade meškania o viac ako dve hodiny pri ceste s plánovanou dĺžkou viac ako tri hodiny je dopravca v súlade s myšlienkou pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu EP č. 53 povinný pre cestujúcich, ktorí odchádzajú na cestu zo stanice, zabezpečiť jedlo alebo občerstvenie, avšak nie je povinný pre nich zabezpečiť ubytovanie, hoci musí pomôcť pri hľadaní tohto ubytovania. Cestujúci v autobusovej a autokarovej doprave však nebudú môcť využiť dodatočné náhrady (vyplatené navyše k cene lístka), ako je to v prípade cestujúcich v námornej a železničnej doprave. Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy EP týkajúce sa náhrad a ubytovania sa neponechali (pozmeňujúce a doplňujúce návrhy č. 49, 50, 51, 52, 54 a 55).



Európsky parlament predložil niekoľko pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov týkajúcich sa náhrad a pomoci v prípade meškania pri príchode a súvisiacich výnimiek v prípade vyššej moci (pozmeňujúce a doplňujúce návrhy č. 56 a 57), čím dopravcov oslobodil od zodpovednosti za škodu, ak bola spôsobená okolnosťami, ktoré nesúvisia s poskytovaním ich služieb a ktoré nemohli predvídať. Rada neakceptovala tieto pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, keďže sa v jej znení nepredpokladajú žiadne ustanovenia o náhradách v prípade meškania pri príchode.

Uvedené náhrady by pre autobusové a autokarové podniky predstavovali dodatočnú zodpovednosť a nadmerné zaťaženie. Vodiči by okrem toho boli vystavení tlaku dodržiavať cestovné poriadky za každú cenu, čím by ohrozili bezpečnosť cestnej premávky.

Rada prijala pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 58 týkajúci sa poskytovania informácií zdravotne postihnutým osobám a OZP v prístupných formátoch.

vi) *Všeobecné pravidlá o podávaní informácií, spracúvaní sťažností a vnútroštátnych orgánov presadzovania práva*

Podľa pozície Rady v prvom čítaní dopravcovia a správcovia autobusových staníc poskytujú v rámci svojich právomocí cestujúcim počas celej cesty primerané informácie, podľa možnosti v prístupnom formáte. Okrem toho v súlade s myšlienkou pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu EP č. 62 cestujúcich vhodným a zrozumiteľným spôsobom informujú o ich právach.

Pokiaľ ide o sťažnosti, návrh Komisie obsahoval pravidlá o tom, ako by ich dopravcovia mali vybavovať, najmä v súvislosti s ďalekosiahlymi právnymi dôsledkami neodpovedania na sťažnosti.

Napriek tomu, že s návrhom Komisie v zásade súhlasila, Rada dodáva systému viac pružnosti s cieľom vyhnúť sa akýmkoľvek nepredvídaným dôsledkom pre právne systémy alebo administratívne štruktúry členských štátov. V tejto súvislosti a s cieľom predísť dodatočnej byrokracii Rada neprijala pozmeňujúci a doplňujúci návrh EP č. 64, ktorý zavádzal povinnosť pre autobusové a autokarové podniky každoročne vydávať podrobnú správu o prijatých sťažnostiach.

Parlament okrem toho navrhol, aby boli vnútroštátne orgány zodpovedné za presadzovanie nezávislé (pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 65). V pozícii Rady v prvom čítaní sa jasnejšie uvádza, že tieto orgány by mali byť nezávislé od dopravcov, cestovných agentúr a prevádzkovateľov staníc.

vii) *Dátum uplatňovania nariadenia*

Komisia navrhla, aby nariadenie nadobudlo účinnosť 20 dní po uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie a aby sa začalo uplatňovať jeden rok po uvedenom dni.

V pozícii Rady v prvom čítaní sa ustanovuje, že nariadenie sa začne uplatňovať dva roky odo dňa uverejnenia, čím sa v podstate akceptoval pozmeňujúci a doplňujúci návrh EP č. 69.

### 3. Iné pozmeňujúce a doplňujúce návrhy prijaté Európskym parlamentom

Ďalšie pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, ktoré sa nezahrnuli do pozície Rady v prvom čítaní, sa týkajú:

- zmien vymedzenia pojmov „zmluva o doprave“ (pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 13), „predajca cestovných lístkov“ (pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 14), „cestovná agentúra“ (pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 15) a „zrušenie“ (pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 16),
- navrhovaného nového vymedzenia pojmu „prístupné formáty“ (pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 17),
- odkazu na „osoby, ktoré nie sú schopné cestovať bez pomoci z dôvodu ich vysokého alebo mladého veku“ (pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 134),
- pomoci prispôbenej individuálnym potrebám zdravotne postihnutých osôb alebo osôb so zníženou pohyblivosťou (pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 35),

- potreby zabezpečiť, aby cestujúci dostal potvrdenie o tom, že potreba poskytnutia pomoci bola oznámená (pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 40),
- akéhokoľvek odškodnenia poskytnutého podľa tohto nariadenia, ktoré sa môže odpočítavať od dodatočného poskytnutého odškodnenia (pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 59),
- sankcií uplatniteľných na porušenia tohto nariadenia, ktoré by mohli zahŕňať príkaz na zaplatenie odškodného (pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 68),
- pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov č. 70, 71 a 72, ktoré sa týkajú príloh k tomuto nariadeniu.

### III. ZÁVER

Rada pri ustanovovaní svojej pozície v prvom čítaní v plnej miere zohľadnila návrh Komisie a stanovisko Európskeho parlamentu v prvom čítaní. V súvislosti s pozmeňujúcimi a doplňujúcimi návrhmi Európskeho parlamentu Rada poznamenáva, že mnohé z nich už do pozície v prvom čítaní z hľadiska myšlienky, čiastočne alebo v celom rozsahu zahrnula.

---