

Úradný vestník

Európskej únie

C 68



Slovenské vydanie

Informácie a oznámenia

Ročník 64
26. februára 2021

Obsah

III Prípravné akty

RADA

2021/C 68/01	Pozícia Rady (EÚ) č. 1/2021 v prvom čítaní na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie) prijatá Radou 25. januára 2021 ⁽¹⁾	1
2021/C 68/02	Odôvodnené stanovisko Rady: Pozícia Rady (EÚ) č. 1/2021 v prvom čítaní na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie)	47

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

III

(Prípravné akty)

RADA

POZÍCIA RADY (EÚ) č. 1/2021 V PRVOM ČÍTANÍ**na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie)****prijatá Radou 25. januára 2021****(Text s významom pre EHP)****(2021/C 68/01)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

- (1) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ⁽³⁾ je potrebné vykonať viacero zmien s cieľom zlepšiť ochranu cestujúcich a podporiť intenzívnejšie využívanie železničnej prepravy, a to najmä s náležitým ohľadom na články 11, 12 a 14 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“). Vzhľadom na uvedené zmeny a v záujme prehľadnosti by sa preto nariadenie (ES) č. 1371/2007 malo prepracovať.
- (2) V rámci spoločnej dopravnej politiky je dôležité ochrániť užívateľské práva cestujúcich v železničnej preprave a zlepšiť kvalitu a efektívnosť osobnej železničnej prepravy s cieľom prispieť k zvyšovaniu podielu železničnej dopravy vo vzťahu k iným spôsobom dopravy.
- (3) Napriek výraznému pokroku v oblasti ochrany spotrebiteľa v Únii sú stále potrebné určité zlepšenia z hľadiska ochrany práv cestujúcich v železničnej preprave.
- (4) Keďže cestujúci v železničnej preprave je slabšou stranou prepravnej zmluvy, mali by sa chrániť najmä práva cestujúcich v železničnej preprave.
- (5) Účelom priznania rovnakých práv cestujúcim v medzinárodnej a vnútroštátnej železničnej preprave je zvýšenie miery ochrany spotrebiteľa v Únii, zaistenie rovnakých podmienok pre železničné podniky a zaručenie jednotnej úrovne práv cestujúcich. Cestujúci by mali dostať čo najpresnejšie informácie o svojich právach. Keďže určité moderné formáty cestovných lístkov fyzicky neumožňujú, aby na nich boli vytlačené informácie, malo by byť možné poskytnúť informácie vyžadované v tomto nariadení inými spôsobmi.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 197, 8.6.2018, s. 66.⁽²⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 15. novembra 2018 (Ú. v. EÚ C 363, 28.10.2020, s. 296) a pozícia Rady v prvom čítaní z 25. januára 2021. Pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku).⁽³⁾ 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).

- (6) Spoje železničnej prepravy, ktoré sa prevádzkujú výlučne na historické alebo turistické účely, zvyčajne neslúžia bežným dopravným potrebám. Takáto spoje sú zvyčajne oddelené od zvyšku železničného systému Únie a využívajú technológiu, ktorá môže obmedziť ich dostupnosť. S výnimkou určitých ustanovení, ktoré by sa mali uplatňovať na všetky služby osobnej železničnej prepravy v celej únii, by členské štáty mali mať možnosť udeliť výnimky z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia spojom železničnej prepravy, ktoré sa poskytujú výlučne na historické alebo turistické účely.
- (7) Mestské, prímestské a regionálne spoje osobnej železničnej prepravy sa povahou líšia od diaľkových spojov osobnej železničnej prepravy. Členské štáty by preto mali mať možnosť vyňať takéto spoje z uplatňovania určitých ustanovení tohto nariadenia o právach cestujúcich. Takéto výnimky by sa však nemali uplatňovať na základné pravidlá, najmä nie na ustanovenia o nediskriminačných podmienkach prepravných zmlúv, o práve zakúpiť si železničný cestovný lístok bez zbytočných komplikácií, o zodpovednosti železničného podniku voči cestujúcim a za ich batožinu, o požiadavke, aby boli železničné podniky primerane poistené, a o požiadavke, aby sa prijali primerané opatrenia na zaistenie osobnej bezpečnosti cestujúcich na železničných staniciach a vo vlakoch. Regionálne spoje železničnej prepravy sú vo väčšej miere integrované do zvyšku železničného systému Únie a cesty sú dlhšie. V prípade regionálnych spojov osobnej železničnej prepravy by sa preto možné výnimky mali ešte viac obmedziť. Pokiaľ ide o regionálne spoje osobnej železničnej prepravy, výnimky z ustanovení tohto nariadenia, ktoré uľahčujú využívanie služieb železničnej prepravy osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou, by sa mali postupne úplne zrušiť, a výnimky by sa nemali uplatňovať, pokiaľ ide o ustanovenia tohto nariadenia podporujúce používanie bicyklov. Možnosť oslobodiť regionálne spoje od určitých povinností, pokiaľ ide o poskytovanie priamych cestovných lístkov a presmerovanie, by sa okrem toho mala časovo obmedziť.
- (8) Cieľom tohto nariadenia je zlepšiť služby osobnej železničnej prepravy v únii. Členské štáty by preto mali mať možnosť udeliť výnimky spojom v regiónoch, v ktorých sa podstatná časť prepravy uskutočňuje mimo územia Únie.
- (9) S cieľom umožniť plynulý prechod z rámca stanoveného podľa nariadenia (ES) č. 1371/2007 na rámec podľa tohto nariadenia by sa okrem toho mali postupne zrušiť skoršie vnútroštátne výnimky, aby sa zabezpečila potrebná právna istota a kontinuita. Členské štáty, ktoré majú v súčasnosti v platnosti výnimky podľa článku 2 ods. 4 nariadenia (ES) č. 1371/2007, by mali mať možnosť vyňať spoje vnútroštátnej osobnej železničnej prepravy len z ustanovení tohto nariadenia, ktoré si vyžadujú značné úpravy, a v každom prípade len na obmedzené časové obdobie. Členské štáty by tiež mali mať možnosť udeliť počas prechodného obdobia výnimku z povinnosti distribuovať operátorom informácie o premávke a cestovaní, ale len vtedy, keď nie je technicky uskutočniteľné, aby manažér infraštruktúry poskytol údaje v reálnom čase akémukoľvek železničnému podniku, predajcovi cestovných lístkov, prevádzkovateľovi zjazdu alebo manažérovi stanice. Posúdenie toho, čo je technicky uskutočniteľné, by sa malo vykonávať aspoň každé dva roky.
- (10) Členské štáty by mali informovať Komisiu, keď oslobodia služby osobnej železničnej prepravy z uplatňovania určitých ustanovení tohto nariadenia. Pri poskytovaní týchto informácií by členské štáty mali vysvetliť dôvody udelenia takýchto výnimiek a prijaté alebo plánované opatrenia na splnenie povinností podľa tohto nariadenia po uplynutí platnosti príslušných výnimiek.
- (11) Ak je za jednu stanicu zodpovedných viac manažérov stanice, členské štáty by mali mať možnosť určiť orgán zodpovedný za úlohy uvedené v tomto nariadení.
- (12) Prístup k cestovným informáciám v reálnom čase vrátane prístupu k informáciám o tarifách vedie k tomu, že železničná preprava je prístupnejšia pre nových zákazníkov, a poskytuje im širšiu škálu cestovných možností a taríf, z ktorých si môžu vybrať. Na uľahčenie cestovania vlakom by železničné podniky mali iným železničným podnikom, predajcom cestovných lístkov a prevádzkovateľom zjazdov, ktorí predávajú ich služby, poskytnúť prístup k takýmto cestovným informáciám a dať im možnosť uskutočniť a zrušiť rezervácie. Na uľahčenie cestovania vlakom by manažéri infraštruktúry mali distribuovať údaje o príchode a odchode vlakov v reálnom čase železničnému podniku a manažérom staníc, ako aj predajcom cestovných lístkov a prevádzkovateľom zjazdov.
- (13) Podrobnejšie požiadavky na poskytovanie cestovných informácií sú vymedzené v technických špecifikáciách interoperability, ktoré sú uvedené v nariadení Komisie (EÚ) č. 454/2011⁽⁴⁾.
- (14) Posilnenie práv cestujúcich v železničnej preprave by malo byť založené na existujúcom medzinárodnom práve, ktoré sa nachádza v dodatku A – „Jednotné právne predpisy pre Zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožiny (CIV)“ - k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980 v znení protokolu z 3. júna 1999 o zmene Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (protokol 1999). Je však potrebné rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia a chrániť nielen cestujúcich v medzinárodnej, ale aj vo vnútroštátnej železničnej preprave. Únia pristúpila k dohovoru COTIF 23. februára 2013.

⁽⁴⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 454/2011 z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „telematické aplikácie v osobnej doprave“ transeurópskeho železničného systému (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2011, s. 11).

- (15) Členské štáty by mali zakázať diskrimináciu z dôvodu štátnej príslušnosti cestujúceho alebo miesta, kde je železničný podnik, predajca cestovných lístkov či prevádzkovateľ zjazdu usadený v rámci Únie. Sociálne tarify a podpora širšieho využívania verejnej dopravy by sa však nemali zakazovať, pokiaľ sú dané opatrenia primerané a nezávislé od štátnej príslušnosti dotknutých cestujúcich. Železničné podniky, predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zjazdov môžu podľa vlastného uváženia určovať svoje obchodné praktiky vrátane používania špeciálnych ponúk a propagácie určitých kanálov predaja. Vzhľadom na rozvoj online platforiem predaja osobných cestovných lístkov by členské štáty mali osobitnú pozornosť venovať zaisteniu toho, aby nedošlo k žiadnej diskriminácii počas prístupu na online rozhrania alebo nákupu cestovných lístkov online. Úroveň ochrany cestujúcich by okrem toho mala byť rovnaká bez ohľadu na spôsob zakúpenia určitého typu cestovného lístku.
- (16) Rastúca obľuba cyklistiky v Únii ovplyvňuje celkovú mobilitu a cestovný ruch. Rastúci podiel železničnej dopravy a cyklistiky znižuje vplyvy dopravy na životné prostredie. Železničné podniky by preto mali v maximálnej možnej miere uľahčovať kombinovanie cyklistiky a železničnej prepravy. Predovšetkým by pri nadobúdaní nových koľajových vozidiel alebo pri rozsiahlej modernizácii existujúcich koľajových vozidiel mali poskytovať primeraný počet miest pre bicykle, pokiaľ sa nadobudnutie alebo modernizácia koľajových vozidiel netýka reštauračných, lôžkových alebo ležadlových vozňov. S cieľom zabrániť negatívnemu vplyvu na úroveň bezpečnosti existujúcich koľajových vozidiel by sa uvedená povinnosť mala uplatňovať len v prípadoch rozsiahlej modernizácie, ktorá si vyžaduje nové povolenie na uvedenie vozidla na trh.
- (17) Primeraný počet miest pre bicykle vo vlaku by sa mal určiť s prihliadnutím na veľkosť zostavy vlaku, druh spoja a dopyt po preprave bicyklov. Železničné podniky by mali mať možnosť po konzultácii s verejnosťou vypracovať plány s konkrétnym počtom miest pre bicykle v rámci svojich spojov. V prípade, že železničné podniky sa rozhodnú takéto plány nevypracovať, by sa mal uplatňovať povinný počet miest pre bicykle. Uvedený povinný počet miest pre bicykle by tiež mal slúžiť ako usmernenie pre železničné podniky pri vypracovaní ich plánov. Počet miest pre bicykle, ktorý je nižší ako povinný počet, by sa mal považovať za primeraný len vtedy, ak je to odôvodnené osobitnými okolnosťami, ako je prevádzkovanie železničných spojov v zimnom období, v ktorom zjavne neexistuje žiadny alebo len nízky dopyt po preprave bicyklov. Okrem toho je v niektorých členských štátoch dopyt po preprave bicyklov obzvlášť vysoký, pokiaľ ide o určité druhy spojov. Členské štáty by preto mali mať možnosť určiť minimálny primeraný počet miest pre bicykle pre určité druhy spojov. Takýto minimálny primeraný počet miest pre bicykle by mal mať prednosť pred konkrétnym počtom uvedeným v akýchkoľvek plánoch železničných podnikov. Týmto by sa nemalo brániť voľnému pohybu železničných koľajových vozidiel v rámci Únie. Cestujúci by mali byť o dostupnom priestore pre bicykle informovaní.
- (18) Práva a povinnosti týkajúce sa prepravy bicyklov vo vlakoch by sa mali vzťahovať na bicykle, ktoré sú použiteľné na jazdu pred cestou vlakom a po nej. Na prepravu bicyklov v balíkoch a taškách sa v príslušných prípadoch vzťahujú ustanovenia tohto nariadenia týkajúce sa batožiny.
- (19) Medzi práva cestujúcich v železničnej preprave patrí získavanie informácií o spoji pred uskutočnením cesty a počas nej. Železničné podniky, predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zjazdov by mali pred cestou poskytnúť všeobecné informácie o danom železničnom spoji. Tieto informácie by sa mali poskytnúť v prístupnom formáte pre osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou. Železničné podniky a, ak je to možné, predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zjazdov by mali cestujúcemu počas cesty poskytovať ďalšie informácie vyžadované týmto nariadením. Ak takýmito informáciami disponuje manažér stanice, mal by ich tiež poskytnúť cestujúcim.
- (20) Existuje široká škála veľkosti podnikov, ktoré zabezpečujú predaj cestovných lístkov, od mikropodnikov až po veľké podniky, pričom niektorí predajcovia cestovných lístkov ponúkajú svoje služby iba offline alebo iba online. Povinnosť poskytovať cestujúcim cestovné informácie by preto mala byť úmerná rôznym veľkostiam a teda aj rôznym kapacitám predajcov cestovných lístkov.
- (21) Toto nariadenie by nemalo železničným podnikom, prevádzkovateľom zjazdov ani predajcom cestovných lístkov brániť v tom, aby cestujúcim ponúkali výhodnejšie podmienky než tie, ktoré sú stanovené v tomto nariadení. Toto nariadenie by však nemalo viesť k tomu, aby bol železničný podnik viazaný výhodnejšími zmluvnými podmienkami ponúkanými prevádzkovateľom zjazdu alebo predajcom cestovných lístkov, pokiaľ sa nestanoví inak v dohode medzi železničným podnikom a prevádzkovateľom zjazdu alebo predajcom cestovných lístkov.
- (22) Priame cestovné lístky umožňujú plynulú prepravu cestujúcich a preto by sa malo vynaložiť všetko primerané úsilie na to, aby takéto cestovné lístky boli v ponuke na diaľkové, mestské, prímestské a regionálne spoje osobnej železničnej prepravy, či už medzinárodné alebo vnútroštátne, vrátane spojov osobnej železničnej prepravy, na ktoré sa toto nariadenie nevzťahuje. Na účely určenia celkového meškania, pri ktorom vzniká nárok na náhradu škody, by malo byť možné vylúčiť doby meškania, ku ktorým dochádza na tých častiach cesty, na ktorých sú prevádzkované železničné spoje, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

- (23) Pokiaľ ide o spoje prevádzkované tým istým železničným podnikom, presun cestujúcich v železničnej preprave medzi jednotlivými spoji by mal byť uľahčený zavedením povinnosti poskytovať priame cestovné lístky, keďže nie sú potrebné žiadne obchodné dohody medzi železničnými podnikmi. Požiadavka poskytovať priame cestovné lístky by sa mala uplatňovať aj na spoje prevádzkované železničnými podnikmi, ktoré patria tomu istému vlastníkovi alebo ktoré sú dcérskymi spoločnosťami v úplnom vlastníctve jedného zo železničných podnikov poskytujúcich železničné spoje, ktoré sú súčasťou danej cesty. Železničný podnik by mal mať možnosť uviesť na priamom cestovnom lístku čas odchodu každého železničného spoja vrátane regionálnych spojov, pre ktorý platí daný priamy cestovný lístok.
- (24) Cestujúci by mali byť jasne informovaní o tom, či prepravné doklady predávané železničným podnikom v rámci jednej obchodnej transakcie predstavujú priamy cestovný lístok. Ak cestujúci nie sú správne informovaní, železničný podnik by mal byť zodpovedný, akoby šlo o priamy cestovný lístok.
- (25) Mala by sa podporovať ponuka priamych cestovných lístkov. Správne informácie o železničných spojoch sú však dôležité aj vtedy, keď si cestujúci kupujú cestovné lístky od predajcu cestovných lístkov alebo od prevádzkovateľa zázazdov. Ak predajcovia cestovných lístkov alebo organizátori zázazdov predávajú samostatné cestovné lístky ako balík, mali by cestujúcich jasne informovať, že tieto cestovné lístky neposkytujú rovnakú úroveň ochrany ako priame cestovné lístky a že železničný podnik alebo železničné podniky, ktoré daný spoj prevádzkujú, tieto cestovné lístky nevydali ako priame cestovné lístky. Ak predajcovia cestovných lístkov alebo prevádzkovatelia zázazdov uvedenú požiadavku nespĺnia, ich zodpovednosť by mala ísť nad rámec náhrady cestovného lístka.
- (26) Je dôležité, aby železničné podniky pri ponuke priamych cestovných lístkov zohľadnili realistické a uplatniteľné minimálne časové lehoty na prestup, známe v čase pôvodnej rezervácie, ako aj všetky relevantné faktory, ako je veľkosť a umiestnenie príslušných staníc a nástupišť.
- (27) Vzhľadom na Dohovor OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím a v záujme toho, aby mohli osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou cestovať železnicou porovnateľne s ostatnými občanmi, by sa mali zaviesť pravidlá ich nediskriminácie a pomoci takýmto osobám počas cesty. Osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou majú rovnaké práva na voľný pohyb a nediskrimináciu ako všetci ostatní občania. Osobitná pozornosť by sa mala okrem iného venovať poskytovaniu informácií o prístupnosti železničných spojov, podmienkach prístupu ku koľajovým vozidlám a k zariadeniam vo vlaku osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou. V záujme toho, aby sa cestujúcim s poškodením zmyslových orgánov poskytovali najlepšie možné informácie o meškaniach, by sa mali vo vhodných prípadoch používať vizuálne a zvukové systémy. Osoby so zdravotným postihnutím by mali mať v prípade absencie dostupného spôsobu, ako si zakúpiť cestovné lístky pred nástupom do vlaku, možnosť zakúpiť si ich vo vlaku bez dodatočných poplatkov. Mala by však existovať možnosť obmedziť toto právo z dôvodov bezpečnosti alebo povinnej rezervácie miest. Personál by mal byť primerane vyškolený, aby dokázal reagovať na potreby osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou, najmä pri poskytovaní pomoci. Aby sa zaistili rovnaké podmienky cestovania, mala by sa pomoc takýmto osobám poskytovať na staniciach a vo vlaku alebo, ak vo vlaku a na stanici nie je prítomný vyškolený sprievodný personál, malo by sa vynaložiť všetko primerané úsilie, aby sa im umožnil prístup k železničnej preprave.
- (28) Železničné podniky a manažéri staníc by mali aktívne spolupracovať s organizáciami zastupujúcimi osoby so zdravotným postihnutím s cieľom zlepšiť kvalitu dostupnosti dopravných služieb.
- (29) S cieľom uľahčiť osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou prístup k spojom osobnej železničnej prepravy by členské štáty mali mať možnosť vyžadovať od železničných podnikov a manažérov staníc, aby zriadili národné jednotné kontaktné miesto na koordináciu informácií a pomoci.
- (30) S cieľom zaistiť, aby sa osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou poskytovala pomoc, je z praktických dôvodov potrebné železničný podnik, manažéra stanice, predajcu cestovných lístkov alebo prevádzkovateľa zázazdu o potrebe pomoci vopred informovať. Hoci sa týmto nariadením stanovuje jednotná maximálna lehota pre takéto predbežné informovanie, cenné sú dobrovoľné dojednania umožňujúce kratšie lehoty, ak sa nimi zlepši mobilita osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou. S cieľom zaručiť čo najširšie šírenie informácií o takýchto skrátených lehotách je dôležité, aby Komisia do svojej správy o vykonávaní a výsledkoch tohto nariadenia zahrnula informácie o vývoji v oblasti dojednaní o skrátených lehotách na predbežné informovanie a súvisiacom šírení informácií.
- (31) Železničné podniky a manažéri staníc by mali zohľadňovať potreby osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou prostredníctvom dodržiavania smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 ⁽⁵⁾ a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1300/2014 ⁽⁶⁾. Keď sa v tomto nariadení odkazuje na ustanovenia smernice (EÚ)

⁽⁵⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 zo 17. apríla 2019 o požiadavkách na prístupnosť výrobkov a služieb (Ú. v. EÚ L 151, 7.6.2019, s. 70).

⁽⁶⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 z 18. novembra 2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 110).

2019/882, členské štáty by mali uvedené ustanovenia uplatňovať od 28. júna 2025, a to v súlade s prechodnými opatreniami uvedenými v článku 32 uvedenej smernice. Pokiaľ ide o služby osobnej železničnej prepravy, rozsah pôsobnosti uvedených ustanovení je stanovený v článku 2 ods. 2 písm. c) uvedenej smernice.

- (32) Určité zvieratá sú vycvičené na to, aby osobám so zdravotným postihnutím pomáhali byť nezávisle mobilnými. V záujme takejto mobility je nevyhnutné, aby uvedené zvieratá bolo možné vziať do vlakov. Týmto nariadením sa ustanovujú spoločné práva a povinnosti týkajúce sa asistenčných psov. Členské štáty by však mali mať možnosť vykonávať skúšky s využitím iných asistenčných zvierat v oblasti mobility a umožniť prítomnosť týchto zvierat vo vlakoch v rámci ich vnútroštátnych železničných spojov. Je dôležité, aby Komisia monitorovala vývoj v tejto oblasti s ohľadom na budúcu prácu týkajúcu sa asistenčných zvierat v oblasti mobility.
- (33) Je žiaduce, aby sa týmto nariadením vytvoril systém náhrady škody pre cestujúcich v prípade meškania, a to aj v prípadoch, keď bolo meškanie spôsobené odrieknutím spoja alebo zmeškaním prípoja. V prípade meškania spoja osobnej železničnej prepravy by mali železničné podniky poskytovať cestujúcim náhradu škody ako určité percento z ceny cestovného lístka.
- (34) Železničné podniky by mali byť povinne poistené alebo by mali mať primerané záruky na pokrytie svojej zodpovednosti voči cestujúcim v železničnej preprave v prípade nehody.
- (35) Posilnenie práv na náhradu škody a pomoc v prípade meškania, zmeškaného prípoja alebo odrieknutia spoja by malo viesť k väčším stimulom na trhu osobnej železničnej prepravy v prospech cestujúcich.
- (36) Pri meškaniach by sa mali cestujúcim poskytnúť možnosti pokračovania alebo presmerovania cesty za porovnateľných prepravných podmienok. V takýchto prípadoch by sa mali zohľadniť potreby osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou.
- (37) Železničný podnik by však nemal byť povinný platiť náhradu škody, ak je schopný preukázať, že meškanie spôsobili mimoriadne okolnosti, ako napríklad extrémne poveternostné podmienky alebo veľké prírodné katastrofy, ktoré ohrozovali bezpečnú prevádzku daného spoja. Akákoľvek takáto situácia by mala mať povahu výnimočnej živelnéj pohromy, netýkalo by sa to teda bežných sezónnych poveternostných javov, ako sú jesenné búrky či pravidelné záplavy v mestských oblastiach v dôsledku prílivu alebo topenia snehu. Železničný podnik by okrem toho nemal byť povinný platiť náhradu škody, ak je schopný preukázať, že meškanie spôsobila rozsiahla kríza v oblasti verejného zdravia, ako napríklad pandémia. Železničný podnik by takisto nemal byť povinný poskytovať náhradu škody za meškanie, ktoré spôsobil cestujúci alebo ktoré spôsobilo určité konanie tretích strán. Železničné podniky by mali preukázať, že takéto situácie nemohli predvídať ani im nemohli predísť, ako aj že nemohli meškaniu zabrániť, a to ani keby boli prijali všetky náležité opatrenia vrátane primeranej preventívnej údržby svojich koľajových vozidiel. Štrajky zamestnancov železničného podniku a konanie alebo opomenutie iných prevádzkovateľov využívajúcich tú istú infraštruktúru, manažéra infraštruktúry alebo manažéra stanice by nemali mať vplyv na zodpovednosť za meškanie. Okolnosti, za ktorých železničné podniky nie sú povinné platiť náhradu škody, by mali byť objektívne odôvodnené. Ak železničné podniky disponujú oznámením alebo dokumentom manažéra železničnej infraštruktúry, orgánu verejnej moci alebo iného subjektu nezávislého od železničných podnikov, v ktorom sa uvádzajú okolnosti, z ktorých železničný podnik vyvodzuje, že je oslobodený od povinnosti vyplatiť náhradu škody, mali by takéto oznámenia alebo dokumenty oznámiť cestujúcim a prípadne dotknutým orgánom.
- (38) Železničné podniky by sa mali nabádať, aby zjednodušili postup, ktorým cestujúci žiadajú o náhradu škody alebo náhradu cestovného. Členské štáty by predovšetkým mali mať možnosť požadovať, aby železničné podniky akceptovali žiadosti podané prostredníctvom určitých komunikačných prostriedkov, napríklad na webových sídlach alebo prostredníctvom mobilných aplikácií, za predpokladu, že takéto požiadavky nie sú diskriminačné.
- (39) S cieľom uľahčiť cestujúcim žiadať o náhradu cestovného alebo náhradu škody v súlade s týmto nariadením by sa mali pre takéto žiadosti stanoviť formuláre platné v celej únii. Cestujúci by mali mať možnosť podať svoju žiadosť prostredníctvom takéhoto formulára.
- (40) Železničné podniky by v spolupráci s manažermi infraštruktúry a manažermi staníc mali vypracovať pohotovostné plány na minimalizáciu dosahu výrazných narušení poskytovania služieb tým, že sa uviaznutým cestujúcim poskytnú primerané informácie a starostlivosť.
- (41) Je tiež žiaduce, aby v období bezprostredne po nehode boli jej obeť a ich závislí rodinní príslušníci zbavení krátkodobých finančných ťažkostí.
- (42) Je v záujme cestujúcich v železničnej preprave, aby sa po dohode s orgánmi verejnej moci prijali vhodné opatrenia na zabezpečenie osobnej bezpečnosti na staniciach, ako aj vo vlakoch.

- (43) Cestujúci v železničnej preprave by mali mať možnosť podať sťažnosť akémukoľvek dotknutému železničnému podniku, manažérom určitých staníc, alebo prípadne predajcom cestovných lístkov a prevádzkovateľom zjazdov, v závislosti od ich príslušných oblastí zodpovednosti, pokiaľ ide o práva a povinnosti vyplývajúce z tohto nariadenia. Cestujúci v železničnej preprave by mali mať právo dostať odpoveď v primeranej lehote.
- (44) Železničné podniky a manažéri staníc by v záujme efektívneho vybavovania sťažností mali mať právo zriadiť spoločné zákaznícke služby a mechanizmy vybavovania sťažností. Informácie o postupoch vybavovania sťažností by mali byť verejne dostupné a ľahko prístupné pre všetkých cestujúcich.
- (45) Toto nariadenie by nemalo mať vplyv na práva cestujúcich podať sťažnosť vnútroštátnemu orgánu alebo sa domáhať právneho prostriedku nápravy v súlade s vnútroštátnymi postupmi.
- (46) Železničné podniky a manažéri staníc by mali určiť, riadiť a monitorovať normy kvality služieb v osobnej železničnej preprave. Železničné podniky by tiež mali informácie o kvalite svojich služieb zverejňovať.
- (47) S cieľom zachovať vysokú úroveň ochrany spotrebiteľa v železničnej preprave by sa od členských štátov malo vyžadovať určenie vnútroštátnych orgánov presadzovania, ktoré budú pozorne monitorovať uplatňovanie tohto nariadenia a presadzovať ho na vnútroštátnej úrovni. Tieto orgány by mali byť schopné prijímať rôzne opatrenia v oblasti presadzovania. Ak sa cestujúci domnievajú, že došlo k porušeniu tohto nariadenia, mali by mať možnosť sťažovať sa týmto orgánom. Na zaistenie uspokojivého riešenia takýchto sťažností by tieto orgány mali zároveň spolupracovať s vnútroštátnymi orgánmi presadzovania iných členských štátov.
- (48) Členské štáty, ktoré nemajú železničný systém a v blízkej budúcnosti ho ani nebudú mať, by znášali neprimeranú a zbytočnú záťaž, ak by podliehali povinnostiam presadzovania, pokiaľ ide o železničné podniky a manažérov infraštruktúry ustanovené v tomto nariadení. To isté platí pre povinnosti presadzovania týkajúce sa železničných podnikov, pokiaľ členský štát neudelil licenciu žiadnemu železničnému podniku. Takéto členské štáty by preto mali byť od uvedených povinností oslobodené.
- (49) Spracovanie osobných údajov by sa malo vykonávať v súlade s právnymi predpismi Únie o ochrane osobných údajov, najmä s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 ⁽⁷⁾.
- (50) Členské štáty by mali stanoviť sankcie uplatniteľné v prípade porušenia tohto nariadenia a zabezpečiť ich uplatňovanie. Sankcie, ktoré by mohli zahŕňať platbu náhrady škody dotknutej osobe, by mali byť účinné, primerané a odrádzajúce.
- (51) Keďže ciele tohto nariadenia, a to rozvoj železníc Únie a posilnenie práv cestujúcich v železničnej preprave, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale možno 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.
- (52) S cieľom zaistiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmenu prílohy I vzhľadom na jednotné predpisy CIV a úpravu minimálnej výšky zálohovej platby v prípade usmrtenia cestujúceho vzhľadom na zmeny v harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien v celej EÚ. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinstitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva ⁽⁸⁾. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (53) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽⁹⁾.

⁽⁷⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁽⁸⁾ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽⁹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (54) Toto nariadenie rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané v Charte základných práv Európskej únie, najmä v článkoch 21, 26, 38 a 47 o zákaze akejkoľvek formy diskriminácie, integrácii osôb so zdravotným postihnutím, zabezpečení vysokej úrovne ochrany spotrebiteľa a práve na účinný prostriedok nápravy a na spravodlivý proces. Súdny členský štátov musia toto nariadenie uplatňovať v súlade s týmito právami a zásadami,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a ciele

Na účely zabezpečenia účinnej ochrany cestujúcich a podpory cestovania železnicou sa v tomto nariadení stanovujú pravidlá železničnej prepravy, ktoré sa týkajú:

- a) nediskriminácie cestujúcich z hľadiska prepravných podmienok a ponuky cestovných lístkov;
- b) zodpovednosti železničných podnikov a ich poistnej povinnosti voči cestujúcim a ich batožine;
- c) práv cestujúcich v prípade nehody vyplývajúcej z využitia služieb železničnej prepravy, ktorej dôsledkom je úmrtie, zranenie cestujúcich alebo strata či poškodenie ich batožiny;
- d) práv cestujúcich v prípade narušenia cesty, ako je odrieknutie alebo meškanie spoja, vrátane ich práva na náhradu škody;
- e) minimálnych a presných informácií vrátane informácií týkajúcich sa vydávania cestovných lístkov, ktoré sa cestujúcim majú poskytovať v prístupnej forme a včas;
- f) nediskriminácie osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou a pomoci takýmto osobám;
- g) vymedzenia a monitorovania noriem kvality služieb a riadenia rizík osobnej bezpečnosti cestujúcich;
- h) riešenia sťažností;
- i) všeobecných pravidiel presadzovania.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na medzinárodné a vnútroštátne cesty a spoje železničnej prepravy na celom území Únie, ktoré prevádzkuje jeden alebo viacero železničných podnikov s licenciou udelenou v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ⁽¹⁰⁾.

2. Členské štáty môžu z uplatňovania tohto nariadenia vyňať spoje, ktoré sa prevádzkujú výlučne na historické alebo turistické účely. Táto výnimka sa neuplatňuje vo vzťahu k článku 13 a 14.

3. Výnimky podľa článku 2 ods. 4 a 6 nariadenia (ES) č. 1371/2007 udelené pred ... [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] ostávajú platné do dátumu skončenia ich platnosti. Výnimky podľa článku 2 ods. 5 nariadenia (ES) č. 1371/2007 udelené pred ... [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] ostávajú platné do ... [24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

4. Pred uplynutím platnosti výnimky pre spoje vnútroštátnej osobnej železničnej prepravy udelené podľa článku 2 ods. 4 nariadenia (ES) č. 1371/2007 môžu členské štáty vyňať takéto spoje vnútroštátnej osobnej železničnej prepravy z uplatňovania článkov 15, 17 a 19, článku 20 ods. 2 písm. a) a b) a článku 30 ods. 2 tohto nariadenia počas dodatočného obdobia najviac piatich rokov.

5. Členské štáty môžu do ... [9 rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] stanoviť, že článok 10 sa neuplatňuje, ak pre manažéra infraštruktúry nie je technicky realizovateľné distribuovať akémukoľvek železničnému podniku, predajcovi cestovných lístkov, prevádzkovateľovi zájazdov alebo manažérovi stanice údaje v reálnom čase v zmysle článku 10 ods. 1. Členské štáty aspoň každé dva roky opätovne posúdia, do akej miery je technicky realizovateľné distribuovať takéto údaje.

⁽¹⁰⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

6. S výhradou odseku 8 môžu členské štáty vyňať z uplatňovania tohto nariadenia nasledujúce spoje:
- a) mestské, prímestské a regionálne spoje osobnej železničnej prepravy;
 - b) spoje medzinárodnej osobnej železničnej prepravy, ktorých podstatná časť vrátane najmenej jedného plánovaného zastavenia vo vlakovej stanici sa uskutočňuje mimo Únie.
7. Členské štáty informujú Komisiu o výnimkách udelených podľa odsekov 2, 4, 5 a 6 a poskytnú jej dôvody pre uvedené výnimky.
8. Výnimky udelené v súlade s odsekom 6 písm. a) sa neuplatňujú vo vzťahu k článkom 5, 11, 13, 14, 21, 22, 27 a 28.

Ak sa uvedené výnimky týkajú spojov regionálnej osobnej železničnej prepravy, neuplatňujú sa ani vo vzťahu k článkom 6 a 12, článku 18 ods. 3 ani ku kapitole V.

Bez toho, aby bol dotknutý druhý pododsek tohto odseku, výnimky týkajúce sa spojov regionálnej osobnej železničnej prepravy, pokiaľ ide o uplatňovanie článku 12 ods. 1 a článku 18 ods. 3, sa môžu uplatňovať do ... [7 rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- 1. „železničný podnik“ je železničný podnik, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 1 smernice 2012/34/EÚ;
- 2. „manažér infraštruktúry“ je manažér infraštruktúry, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 2 smernice 2012/34/EÚ;
- 3. „manažér stanice“ je organizačná jednotka v členskom štáte, ktorá nesie zodpovednosť za riadenie jednej alebo viacerých železničných staníc a ktorá môže byť zároveň manažérom infraštruktúry;
- 4. „prevádzkovateľ zájazdu“ je organizátor alebo predajca, ako sa vymedzuje v článku 3 bodoch 8 a 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 ⁽¹⁾, odlišný od železničného podniku;
- 5. „predajca cestovných lístkov“ je každý predajca služieb železničnej prepravy, ktorý predáva cestovné lístky vrátane priamych cestovných lístkov na základe zmluvy alebo inej dohody medzi predajcom a jedným alebo viacerými železničnými podnikmi;
- 6. „prepravná zmluva“ je zmluva o platenej alebo neplatenej železničnej preprave medzi železničným podnikom a cestujúcim, ktorá sa týka poskytnutia jednej alebo viacerých dopravných služieb;
- 7. „cestovný lístok“ je platný dôkaz o uzavretí prepravnej zmluvy, bez ohľadu na jeho formu;
- 8. „rezervácia“ je oprávnenie v papierovej alebo elektronickej forme, na základe ktorého vzniká nárok na prepravu podľa vopred potvrdených individuálnych dojednaní o preprave;
- 9. „priamy cestovný lístok“ je priamy cestovný lístok, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 35 smernice 2012/34/EÚ;
- 10. „spoj“ je služba osobnej železničnej prepravy medzi železničnými stanicami prevádzkovaná podľa cestovného poriadku vrátane dopravných spojov ponúkaných v rámci presmerovania;
- 11. „cesta“ je preprava cestujúceho medzi východiskovou stanicou a stanicou príchodu;
- 12. „vnútroštátny spoj osobnej železničnej prepravy“ je služba osobnej železničnej prepravy, ktorá neprekračuje hranice členského štátu;
- 13. „mestský a prímestský spoj osobnej železničnej prepravy“ je služba osobnej železničnej prepravy v zmysle článku 3 bodu 6 smernice 2012/34/EÚ;
- 14. „regionálny spoj osobnej železničnej prepravy“ je služba osobnej železničnej prepravy v zmysle článku 3 bodu 7 smernice 2012/34/EÚ;

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorou sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ a ktorou sa zrušuje smernica Rady 90/314/EHS (Ú. v. EÚ L 326, 11.12.2015, s. 1).

15. „diaľkový spoj osobnej železničnej prepravy“ je služba osobnej železničnej prepravy iná ako mestský, prímestský alebo regionálny spoj osobnej železničnej prepravy;
16. „medzinárodný spoj osobnej železničnej prepravy“ je služba osobnej železničnej prepravy prekračujúcej aspoň jednu hranicu členského štátu, ktorej základným účelom je preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch alebo v členskom štáte a tretej krajine;
17. „meškanie“ je časový rozdiel medzi časom plánovaného príchodu cestujúceho podľa zverejneného cestovného poriadku a skutočným alebo očakávaným príchodom do cieľovej stanice;
18. „príchod“ je okamih, keď sa otvoria dvere vlaku na nástupišti v cieľovej stanici a povolí sa vystupovanie;
19. „predplatný cestovný lístok“ alebo „časový cestovný lístok“ je lístok na neobmedzený počet ciest, ktorý oprávnenému držiteľovi umožňuje cestovať po železnici v rámci určitej trasy alebo siete počas určeného obdobia;
20. „zmeškaný prípoj“ je situácia, keď cestujúci zmešká jeden alebo viacero spojov v priebehu jednej cesty železničnej prepravy, na ktorú sa predáva priamy cestovný lístok, v dôsledku meškania alebo odrieknutia jedného alebo viacerých predchádzajúcich spojov alebo v dôsledku odchodu spoja pred plánovaným časom odchodu;
21. „osoba so zdravotným postihnutím“ a „osoba so zníženou pohyblivosťou“ je každá osoba, ktorá má akékoľvek trvalé alebo dočasné telesné, mentálne, duševné alebo zmyslové postihnutie, ktoré v spojení s rôznymi prekážkami môže obmedziť jej plnohodnotné a efektívne využívanie dopravy za rovnakých podmienok, ako majú ostatní cestujúci, alebo ktorej pohyblivosť pri využívaní dopravy je znížená v dôsledku veku;
22. „stanica“ je miesto na železnici, z ktorého môže spoj osobnej železničnej prepravy odchádzať a na ktorom môže zastavovať alebo končiť.

KAPITOLA II

PREPRAVNÁ ZMLUVA, INFORMÁCIE A CESTOVNÉ LÍSTKY

Článok 4

Prepravná zmluva

Pokiaľ sa v tejto kapitole nestanovuje inak, na uzavretie a plnenie prepravnej zmluvy a poskytovanie informácií a cestovných lístkov sa uplatňujú ustanovenia hláv II a III prílohy I.

Článok 5

Nediskriminačné zmluvné podmienky a tarify

Bez toho, aby boli dotknuté sociálne tarify, železničné podniky, predajcovia cestovných lístkov alebo prevádzkovatelia zájazdov musia verejnosti ponúkať zmluvné podmienky a tarify bez priamej či nepriamej diskriminácie z dôvodu štátnej príslušnosti cestujúceho alebo miesta, kde je železničný podnik, predajca cestovných lístkov či prevádzkovateľ zájazdu usadený v rámci Únie.

Prvý odsek tohto článku sa vzťahuje aj na železničné podniky a predajcov cestovných lístkov pri prijímaní rezervácií od cestujúcich v súlade s článkom 11.

Článok 6

Bicykle

1. Cestujúci majú nárok vziať si do vlaku bicykle s výhradou obmedzení uvedených v odseku 3, pričom sa im prípadne môže účtovať primeraný poplatok.

Vo vlakoch, v ktorých sa vyžaduje rezervácia, musí byť možné rezervovať prepravu bicykla.

Ak si cestujúci rezervoval prepravu bicykla a preprava daného bicykla bola zamietnutá bez udania riadne opodstatneného dôvodu, cestujúci má nárok na presmerovanie alebo náhradu cestovného v súlade s článkom 18, na náhradu škody v súlade s článkom 19 a pomoc v súlade s článkom 20 ods. 2.

2. Ak sú vo vlaku k dispozícii miesta určené na prepravu bicyklov, cestujúci musia svoje bicykle umiestniť na týchto miestach. Ak takéto miesta nie sú k dispozícii, cestujúci musia mať svoje bicykle pod dohľadom a musia vynaložiť všetko primerané úsilie, aby zabezpečili, že ich bicykle nespôsobia ujmu ani škodu ostatným cestujúcim ani nepoškodia mobilné vybavenie, batožinu či prevádzku železničnej prepravy.

3. Železničné podniky môžu obmedziť právo cestujúcich vziať si do vlaku bicykle z bezpečnostných alebo prevádzkových dôvodov, najmä v dôsledku obmedzení kapacity platných v čase dopravnej špičky, alebo keď to neumožňujú koľajové vozidlá. Železničné podniky môžu prepravu bicyklov obmedziť aj na základe ich hmotnosti a rozmerov. Podmienky na prepravu bicyklov vrátane aktuálnych informácií o dostupných kapacitách zverejňujú železničné podniky na svojich oficiálnych webových sídlach prostredníctvom telematických aplikácií uvedených v nariadení (EÚ) č. 454/2011.

4. Pri začatí postupov obstarávania nových koľajových vozidiel alebo pri rozsiahlej modernizácii existujúcich koľajových vozidiel, v dôsledku ktorej je potrebné nové povolenie na uvedenie vozidla na trh podľa článku 21 ods. 12 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797⁽¹²⁾, železničné podniky zabezpečia, aby zostavy vlakov, v ktorých sa tieto koľajové vozidlá používajú, boli vybavené primeraným počtom miest pre bicykle. Tento pododsek sa nevzťahuje na reštauračné, lôžkové alebo ležadlové vozne.

Železničné podniky určia primeraný počet miest pre bicykle s ohľadom na veľkosť zostavy vlaku, typ spoja a dopyt po preprave bicyklov. Primeraný počet miest pre bicykle sa určí v plánoch uvedených v odseku 5. Ak takéto plány neexistujú alebo sa v nich takýto počet neurčuje, každá vlaková zostava musí mať aspoň štyri miesta pre bicykle.

Členské štáty môžu ako minimálny primeraný počet miest pre určité typy spojov stanoviť počet vyšší ako štyri miesta, pričom v takom prípade sa uvedený počet bude uplatňovať namiesto počtu miest určeného v súlade s druhým pododsekom.

5. Železničné podniky môžu vypracovať a pravidelne aktualizovať plány na zvýšenie objemu a zlepšenie prepravy bicyklov a na iné riešenia podporujúce kombinované využívanie železníc a bicyklov.

Príslušné orgány, ako sa vymedzujú v článku 2 písm. b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007⁽¹³⁾, môžu stanoviť takéto plány v súvislosti so spojmi, ktoré sa prevádzkujú v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme. Členské štáty môžu vyžadovať, aby takéto plány stanovili uvedené príslušné orgány alebo železničné podniky pôsobiace na ich území.

6. Plány uvedené v odseku 5 sa stanovujú po konzultácii s verejnosťou a relevantnými zastupiteľskými organizáciami. Tieto plány sa podľa potreby uverejnia na webovom sídle železničného podniku alebo príslušného orgánu.

Článok 7

Vylúčenie zrieknutia sa povinností a stanovenie obmedzení

1. Povinnosti voči cestujúcim podľa tohto nariadenia sa nemôžu obmedzovať ani sa ich nemožno zrieknuť prostredníctvom odchýlnych alebo obmedzujúcich ustanovení v prepravnej zmluve. Akékoľvek zmluvné podmienky, ktoré priamo alebo nepriamo vedú k zrieknutiu sa alebo obmedzeniu práv vyplývajúcich z tohto nariadenia, alebo k odchýleniu od ich uplatňovania, nie sú pre cestujúcich záväzné.

2. Železničné podniky, prevádzkovatelia zjazdov alebo predajcovia cestovných lístkov môžu ponúkať zmluvné podmienky, ktoré sú pre cestujúcich výhodnejšie než podmienky stanovené v tomto nariadení.

Článok 8

Povinnosť poskytnúť informácie o zrušení spojov

Železničné podniky alebo prípadne príslušné orgány zodpovedné za zmluvy o službe železničnej prepravy vo verejnom záujme zverejnia vhodnými prostriedkami vrátane prístupných formátov podľa ustanovení smernice (EÚ) 2019/882 a nariadení (EÚ) č. 454/2011 a (EÚ) č. 1300/2014 rozhodnutia o trvalom či dočasnom zrušení spojov ešte pred tým, ako toto zrušenie vykonajú.

⁽¹²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁽¹³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

Článok 9

Cestovné informácie

1. Železničné podniky, prevádzkovatelia zjazdov a predajcovia cestovných lístkov, ktorí ponúkajú prepravné zmluvy v mene jedného alebo viacerých železničných podnikov, poskytnú cestujúcemu o cestách, na ktoré dotknutý železničný podnik ponúkol prepravnú zmluvu, na požiadanie aspoň informácie uvedené v prílohe II časti I.
2. Železničné podniky a, ak je to možné, predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zjazdov poskytnú cestujúcemu počas cesty aspoň informácie stanovené v prílohe II časti II. Ak takýmito informáciami disponuje manažér stanice, tiež ich poskytne cestujúcemu.
3. Informácie uvedené v odsekoch 1 a 2 sa poskytujú v najvhodnejšom formáte, a to podľa možnosti vychádzajúc z cestovných informácií v reálnom čase a aj s použitím vhodných komunikačných technológií. Osobitná pozornosť sa musí venovať zaisteniu toho, aby tieto informácie boli prístupné v súlade s ustanoveniami smernice (EÚ) 2019/882 a nariadení (EÚ) č. 454/2011 a (EÚ) č. 1300/2014.

Článok 10

Prístup k dopravným a cestovným informáciám

1. Manažéri infraštruktúry distribuujú údaje o príchode a odchode vlakov v reálnom čase železničným podnikom, predajcom cestovných lístkov, prevádzkovateľom zjazdov a manažérom staníc.
2. Železničné podniky poskytnú iným železničným podnikom, predajcom cestovných lístkov a prevádzkovateľom zjazdov, ktorí predávajú ich služby, prístup k minimálnym cestovným informáciám stanoveným v prílohe II častiach I a II a k operáciám rezervačných systémov uvedeným v prílohe II časti III.
3. Informácie sa distribuujú a prístup sa poskytuje nediskriminačným spôsobom a bez zbytočného odkladu. Na nepretržitý prístup k informáciám stačí jednorazová žiadosť. Manažér infraštruktúry a železničný podnik, ktorí sú povinní poskytovať informácie v súlade s odsekmi 1 a 2, môžu požiadať o uzatvorenie zmluvy alebo inej dohody, na základe ktorej sa budú distribuovať informácie alebo sa bude poskytovať prístup.

Podmienky akejkoľvek zmluvy alebo dohody týkajúce sa použitia informácií nesmú zbytočne obmedzovať možnosti ich opakovaného použitia ani sa použiť na obmedzenie hospodárskej súťaže.

Železničné podniky môžu od iných železničných podnikov, prevádzkovateľov zjazdov a predajcov cestovných lístkov požadovať spravodlivú, vhodnú a primeranú finančnú náhradu nákladov, ktoré vznikli pri poskytovaní prístupu, a manažéri infraštruktúry môžu požadovať náhradu v súlade s platnými pravidlami.

4. Informácie sa distribuujú a prístup sa poskytuje vhodnými technickými prostriedkami, ako sú napríklad aplikačné programovacie rozhrania.
5. Ak sa informácie, na ktoré sa vzťahuje odsek 1 alebo 2, poskytujú v súlade s inými právnymi aktmi Únie, najmä delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2017/1926⁽¹⁴⁾, zodpovedajúce povinnosti podľa tohto článku sa považujú za splnené.

Článok 11

Dostupnosť cestovných lístkov a rezervácie

1. Železničné podniky, predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zjazdov ponúkajú cestovné lístky a v prípade dostupnosti priame cestovné lístky a rezervácie.
2. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 3 a 4, železničné podniky predávajú priamo alebo prostredníctvom predajcov cestovných lístkov či prevádzkovateľov zjazdov cestovné lístky cestujúcim aspoň jednou z týchto foriem predaja:
 - a) predajňa cestovných lístkov, iné miesta predaja alebo predajný automat;
 - b) telefón, internet alebo iné široko dostupné informačné technológie;
 - c) vo vlaku.

Príslušné orgány vymedzené v článku 2 písm. b) nariadenia (ES) č. 1370/2007 môžu vyžadovať, aby železničné podniky ponúkali cestovné lístky na spoje prevádzkované v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme viac než jednou formou predaja.

⁽¹⁴⁾ Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1926 z 31. mája 2017, ktorým sa dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ (Ú. v. EÚ L 272, 21.10.2017, s. 1).

3. V prípade, že sa na železničnej stanici odchodu vlakov nenachádza žiadna predajňa cestovných lístkov ani predajný automat, cestujúci sú na železničnej stanici informovaní o:

- a) možnosti kúpy cestovného lístku prostredníctvom telefónu, internetu alebo vo vlaku a o tom, ako treba pri kúpe postupovať;
- b) najbližšej železničnej stanici alebo najbližšom mieste s predajňou cestovných lístkov alebo predajnými automatmi.

4. Ak sa na železničnej stanici odchodu vlakov nenachádza predajňa cestovných lístkov ani dostupný predajný automat a zakúpenie cestovného lístka vopred nie je možné ani žiadnym iným dostupným spôsobom, osobám so zdravotným postihnutím sa umožní zakúpenie cestovných lístkov vo vlaku bez príplatku. Železničné podniky môžu toto právo obmedziť alebo odmietnuť z opodstatnených dôvodov týkajúcich sa bezpečnosti alebo povinnej rezervácie vlakov.

V prípade, že vo vlaku nie je personál, železničný podnik poradí osobám so zdravotným postihnutím o tom, či si zakúpiť cestovný lístok, a informuje ich o tom, ako si ho zakúpiť.

Členské štáty môžu železničným podnikom umožniť vyžadovať, aby boli osoby so zdravotným postihnutím uznané ako také v súlade s príslušným vnútroštátnym právom a postupmi krajiny ich pobytu.

Členské štáty môžu rozšíriť právo uvedené v prvom pododseku na všetkých cestujúcich. Členské štáty, ktoré využijú túto možnosť, o tom informujú Komisiu. Železničná agentúra Európskej únie uverejňuje informácie týkajúce sa vykonávania nariadení (EÚ) č. 454/2011 a (EÚ) č. 1300/2014 na svojom webovom sídle.

Článok 12

Priame cestovné lístky

1. Ak spoje diaľkovej alebo regionálnej osobnej železničnej prepravy prevádzkuje jediný železničný podnik, uvedený podnik ponúkne na tieto spoje priamy cestovný lístok. V prípade iných spojov osobnej železničnej prepravy vynaložia železničné podniky všetko primerané úsilie na to, aby mohli ponúkať priame cestovné lístky, a na tento účel navzájom spolupracujú.

Na účely prvého pododseku zahŕňa pojem „jediný železničný podnik“ aj všetky železničné podniky, ktoré sú buď v úplnom vlastníctve jedného vlastníka alebo ktoré sú dcérskymi podnikmi v úplnom vlastníctve jedného z dotknutých železničných podnikov.

2. Ak cesta zahŕňa jeden alebo viac prípojev, cestujúci je pred zakúpením cestovného lístka alebo cestovných lístkov informovaný o tom, či uvedený cestovný lístok alebo cestovné lístky predstavujú priamy cestovný lístok.

3. Ak cesta zahŕňa jeden alebo viac prípojev, cestovný lístok alebo cestovné lístky zakúpené od železničného podniku v rámci jednej obchodnej transakcie predstavujú priamy cestovný lístok, a ak cestujúci zmešká jeden alebo viacero prípojev, zodpovednosť v zmysle článkov 18, 19 a 20 nesie železničný podnik.

4. Ak cestovný lístok alebo cestovné lístky boli zakúpené v rámci jednej obchodnej transakcie a predajca cestovných lístkov alebo prevádzkovateľ zázajdu skombinoval cestovné lístky z vlastného podnetu, predajca cestovných lístkov alebo prevádzkovateľ zázajdu, ktorý tento cestovný lístok alebo tieto cestovné lístky predal, je povinný nahradiť celkovú sumu zaplatenú v rámci uvedenej transakcie za cestovný lístok alebo cestovné lístky a okrem toho zaplatiť náhradu škody zodpovedajúcu 75 % uvedenej sumy v prípade, že cestujúci zmešká jeden alebo viac prípojev.

Právom na náhradu cestovného alebo na náhradu škody uvedeným v prvom pododseku nie sú dotknuté platné vnútroštátne právne predpisy, ktorými sa cestujúcim poskytuje ďalšia náhrada škody.

5. Povinnosti stanovené v odsekoch 3 a 4 sa neuplatňujú, ak sa na cestovných lístkoch, v inom doklade alebo v elektronickej podobe spôsobom, ktorý cestujúcemu umožňuje reprodukovať tieto informácie v prípade budúcej potreby, uvádza, že tieto cestovné lístky predstavujú samostatné prepravné zmluvy a cestujúci bol o tom pred kúpou informovaný.

6. Podatť dôkaz o tom, že cestujúcemu bola poskytnutá informácia uvedená v tomto článku, je povinnosťou železničného podniku, prevádzkovateľa zázajdu alebo predajcu cestovných lístkov, ktorý uvedený cestovný lístok alebo cestovné lístky predal.

7. Predajcovia cestovných lístkov alebo prevádzkovatelia zázajdu zodpovedajú za vybavovanie žiadostí a možných sťažností cestujúcich podľa odseku 4. Náhrada cestovného a náhrada škody uvedené v odseku 4 sa uhrádzajú do 30 dní od prijatia žiadosti..

KAPITOLA III

ZODPOVEDNOSŤ ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOV VOČI CESTUJÚCIM A ZA ICH BATOŽINU

Článok 13

Zodpovednosť voči cestujúcim a za batožinu

Pokiaľ sa v tejto kapitole neustanovuje inak a bez toho, aby boli dotknuté uplatniteľné vnútroštátne právne predpisy poskytujúce cestujúcim ďalšiu náhradu ujmy, zodpovednosť železničných podnikov voči cestujúcim a za ich batožinu sa upravuje hlavou IV kapitolami I, III a IV, hlavou VI a hlavou VII prílohy I.

Článok 14

Poistenie a krytie zodpovednosti

Železničný podnik musí byť náležite poistený alebo mať primerané záruky podľa trhových podmienok na krytie svojej zodpovednosti v súlade s článkom 22 smernice 2012/34/EÚ.

Článok 15

Zálohové platby

1. V prípade usmrtenia alebo zranenia cestujúceho zaplatí železničný podnik uvedený v prílohe I článku 26 ods. 5 bezodkladne a najneskôr do 15 dní po určení totožnosti fyzickej osoby, ktorá má nárok na náhradu škody, zálohové platby vo výške, ktorá je potrebná na uspokojenie bezprostredných finančných potrieb a úmerná spôsobenej ujme.
2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, je výška zálohovej platby v prípade usmrtenia najmenej 21 000 EUR na jedného cestujúceho.
3. Zálohová platba nepredstavuje uznanie zodpovednosti a môže sa odčítat' od akejkoľvek sumy zaplatenej neskôr na základe tohto nariadenia, je však nenávratná s výnimkou prípadov, keď bola ujma spôsobená nedbanlivosťou alebo zavinením daného cestujúceho alebo keď osoba, ktorá dostala zálohovú platbu, nemala na náhradu nárok.

Článok 16

Popieranie zodpovednosti

Aj v prípade, že železničný podnik popiera svoju zodpovednosť za zranenie cestujúceho, vynakladá všetko primerané úsilie na to, aby poskytol pomoc cestujúcemu, ktorý sa domáha náhrady ujmy od tretích strán.

KAPITOLA IV

MEŠKANIE SPOJA, ZMEŠKANIE PRÍPOJA A ODRIEKNUTIE SPOJA

Článok 17

Zodpovednosť za meškanie spoja, zmeškanie prípoja a odrieknutie spoja

Pokiaľ sa v tejto kapitole neustanovuje inak, zodpovednosť železničných podnikov vo vzťahu k meškaniu spoja, zmeškaniu prípoja a odrieknutiu spoja sa upravuje hlavou IV kapitolou II prílohy I.

Článok 18

Náhrada cestovného a presmerovanie

1. Ak sa pri odchode alebo v prípade zmeškaného prípoja alebo odrieknutia spoja odôvodnene očakáva, že meškanie príchodu do cieľovej stanice podľa prepravnej zmluvy bude 60 minút alebo viac, železničný podnik prevádzkujúci oneskorený alebo odrieknutý spoj ponúkne cestujúcemu bezodkladne na výber jednu z týchto možností a prijme potrebné opatrenia:
 - a) náhrada plnej ceny cestovného lístka v súlade s podmienkami, za ktorých bol zaplatený, za časť alebo časti cesty, ktoré neboli uskutočnené, a za časť alebo časti cesty, ktoré už boli uskutočnené, ak cesta už nespĺňa účel vo vzťahu k pôvodnému plánu cesty cestujúceho, a to v relevantných prípadoch spolu so spätnou prepravou do východiskovej stanice pri najbližšej príležitosti;
 - b) pokračovanie alebo presmerovanie do cieľovej stanice pri najbližšej príležitosti za porovnateľných prepravných podmienok;

c) pokračovanie alebo presmerovanie do cieľovej stanice za porovnateľných prepravných podmienok v neskoršom čase podľa prania cestujúceho.

2. Porovnateľným presmerovaním, ktoré na účely odseku 1 písm. b) a c) uskutočňuje ten istý železničný podnik alebo iný podnik na základe poverenia, nesmú cestujúcemu vzniknúť dodatočné náklady. Táto požiadavka sa uplatňuje aj v prípade, že presmerovanie zahŕňa prepravu vo vyššej triede alebo alternatívne druhy dopravy. Železničné podniky vynaložia primerané úsilie na zabezpečenie toho, aby neboli potrebné dodatočné prípoje a aby bolo meškanie v rámci celkového trvania cesty čo najkratšie. Cestujúci nesmú byť prepravení dopravnými prostriedkami nižšej triedy, pokiaľ nejde o jedinú dostupnú možnosť presmerovania.

3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, môže železničný podnik umožniť cestujúcemu, ktorý o to požiada, aby uzavrel prepravné zmluvy s inými poskytovateľmi dopravných služieb, ktoré cestujúcemu umožnia dostať sa do cieľovej stanice za porovnateľných podmienok, pričom železničný podnik uhradí cestujúcemu vzniknuté náklady.

Ak sa dostupné možnosti presmerovania cestujúcemu neoznámia do 100 minút od plánovaného času odchodu oneskoreného alebo odrieknutého spoja alebo zmeškaného prípoja, cestujúci má právo uzavrieť takúto zmluvu s inými poskytovateľmi služieb verejnej železničnej, autokarovej alebo autobusovej dopravy. Železničný podnik uhradí cestujúcemu nevyhnutné a primerané vzniknuté náklady.

Týmto odsekom nie sú dotknuté vnútroštátne zákony, iné právne predpisy ani správne opatrenia, ktoré cestujúcim poskytujú výhodnejšie podmienky presmerovania.

4. Poskytovatelia dopravných služieb, ktorí zabezpečujú presmerovanie, sú pri poskytovaní alternatívneho spoja povinní zabezpečiť osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou porovnateľnú pomoc a prístupnosť. Poskytovatelia dopravných služieb, ktorí zabezpečujú presmerovanie, môžu osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou zabezpečiť alternatívne spoje, ktoré zodpovedajú ich potrebám a ktoré sa líšia od spojov ponúknutých ostatným cestujúcim.

5. Náhrady cestovného uvedené v odseku 1 písm. a) a v odseku 3 sa uhrádzajú do 30 dní od prijatia žiadosti. Členské štáty môžu od železničných podnikov požadovať, aby takéto žiadosti prijímali prostredníctvom určitých komunikačných prostriedkov pod podmienkou, že takéto požiadavka nemá diskriminačné účinky. Náhrada cestovného môže mať formu poukázok a/alebo poskytnutia iných služieb za predpokladu, že zmluvné podmienky uvedených poukázok a/alebo služieb sú dostatočne flexibilné, najmä vzhľadom na obdobie platnosti a cieľovú stanicu, a že cestujúci súhlasí s prijatím uvedených poukázok a/alebo služieb. Náhrada ceny cestovného lístka sa neznižuje o náklady finančnej transakcie, ako sú poplatky, náklady na telefonické spojenie alebo poštové známky.

6. Komisia do ... [24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme vykonávací akt, v ktorom sa stanoví jednotný formulár žiadosti o náhradu cestovného podľa tohto nariadenia. Uvedený jednotný formulár žiadosti sa vytvorí vo formáte, ktorý je prístupný pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 38 ods. 2.

7. Cestujúci majú právo podať žiadosti prostredníctvom jednotného formulára uvedeného v odseku 6. Železničné podniky nesmú zamietnuť žiadosť o náhradu cestovného len z dôvodu, že cestujúci nepoužil uvedený formulár. Ak žiadosť nie je dostatočne presná, železničný podnik požiada cestujúceho o jej objasnenie a pomôže mu pri tom.

Článok 19

Náhrada škody

1. Cestujúci má bez straty práva na prepravu nárok žiadať od železničného podniku náhradu škody za meškanie, ak je vystavený meškaniu medzi východiskovým miestom a cieľovou stanicou uvedenou na cestovnom lístku alebo na priamom cestovnom lístku, ktorých cena mu nebola preplatená v súlade s článkom 18. Minimálna náhrada škody za meškanie je:

a) 25 % ceny cestovného lístka v prípade meškania v trvaní od 60 do 119 minút;

b) 50 % ceny cestovného lístka v prípade meškania v trvaní 120 minút alebo viac.

2. Odsek 1 sa vzťahuje aj na cestujúcich, ktorí sú držiteľmi predplatného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka. Ak sa uvedení cestujúci počas obdobia platnosti predplatného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka viackrát stretli s meškaním alebo odrieknutím spoja, majú nárok na primeranú náhradu škody v súlade s dojednaniami - železničného podniku týkajúcimi sa náhrad. V týchto dojednaniach sa stanovujú kritériá na určenie meškania a na výpočet náhrady škody. Ak počas platnosti predplatného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka dôjde opakovane k meškaniu v trvaní menej ako 60 minút, meškania sa môžu sčítať a cestujúcim sa môže vyplatiť náhrada škody v súlade s dojednaniami daného železničného podniku týkajúcimi sa náhrad.

3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, sa náhrada škody za meškanie vypočíta v pomere k celkovej cene, ktorú cestujúci skutočne zaplatil za oneskorený spoj. Ak je predmetom prepravnej zmluvy späťcestná cesta, náhrada škody za meškanie na prvej ceste alebo späťcestnej ceste sa vypočíta vo vzťahu k cene jednotlivých úsekov cesty uvedenej na cestovnom lístku. Ak sa takýto údaj o cene jednotlivých úsekov cesty neuvádza, náhrada škody sa vypočíta vo vzťahu k polovičnej cene zaplatenej za cestovný lístok. Rovnakým spôsobom sa v pomere k celkovej cene vypočíta cena za oneskorený spoj podľa akejkoľvek inej formy prepravnej zmluvy, ktorá oprávňuje cestujúceho na cestovanie dvomi alebo viacerými nadväzujúcimi spojmi.

4. Pri výpočte dĺžky meškania sa neberie do úvahy meškanie, v prípade ktorého môže železničný podnik preukázať, že nastalo mimo Únie.

5. Komisia do ... [24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme vykonávací akt, v ktorom sa stanoví jednotný formulár žiadosti o náhradu škody podľa tohto nariadenia. Uvedený jednotný formulár žiadosti sa vytvorí vo formáte, ktorý je prístupný pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 38 ods. 2.

6. Členské štáty môžu od železničných podnikov požadovať, aby žiadosti o náhradu škody prijímali prostredníctvom určitých komunikačných prostriedkov pod podmienkou, že takáto požiadavka nemá diskriminačné účinky. Cestujúci majú právo predložiť svoje žiadosti prostredníctvom jednotného formulára uvedeného v odseku 5. Železničné podniky nesmú zamietnuť žiadosť o náhradu škody len z dôvodu, že cestujúci nepoužil uvedený formulár. Ak žiadosť nie je dostatočne presná, železničný podnik požiada cestujúceho o jej objasnenie a pomôže mu pri tom.

7. Náhrada ceny cestovného lístka sa vypláca do jedného mesiaca po podaní žiadosti o náhradu. Náhrada môže byť vyplatená vo forme poukázok a/alebo iných služieb, ak sú zmluvné podmienky flexibilné, najmä vzhľadom na obdobie platnosti a cieľovú stanicu. Náhrada sa na požiadanie cestujúceho vyplatí v hotovosti.

8. Náhrada ceny cestovného lístka sa nezníži o náklady finančnej transakcie, ako sú poplatky, náklady na telefonické spojenie alebo poštové známky. Železničné podniky môžu zaviesť minimálnu sumu, pod úrovňou ktorej sa náhrady nebudú vyplácať. Táto minimálna suma nesmie byť vyššia ako 4 EUR na cestovný lístok.

9. Cestujúci nemajú nárok na náhradu škody, ak boli o meškaní informovaní pred tým, ako si kúpili cestovný lístok, alebo ak meškanie z dôvodu pokračovania iným spojom alebo presmerovania nedosiahne 60 minút.

10 Železničný podnik nie je povinný zaplatiť náhradu škody, ak môže preukázať, že meškanie spoja, zmeškanie prípoja alebo odrieknutie spoja bolo spôsobené priamo, alebo bolo inherentne spojené s:

- a) výnimočnými okolnosťami, ktoré nesúvisia s prevádzkou železničnej dopravy, ako sú napríklad extrémne poveternostné podmienky, závažné prírodné katastrofy alebo rozsiahle krízy v oblasti verejného zdravia, ktorým železničný podnik napriek vynaloženiu úsilia zodpovedajúceho danej situácii nemohol zabrániť a ich následky nemohol odvrátiť;
- b) zavinení cestujúceho alebo
- c) správaním tretej osoby, ktorému železničný podnik nemohol napriek vynaloženiu úsilia zodpovedajúceho danej situácii zabrániť a ktorého následky nemohol odvrátiť, ako sú napríklad osoby na trati, krádež káblov, núdzové situácie vo vlaku, činnosti v oblasti presadzovania práva, sabotáž alebo terorizmus.

Výnimka uvedená v písmene c) prvého pododseku sa nevzťahuje na štrajk zamestnancov železničného podniku, konanie alebo opomenutie iných podnikov, ktoré využívajú rovnakú železničnú infraštruktúru, ani na konanie alebo opomenutie manažérov infraštruktúry a manažérov stanice.

Článok 20

Pomoc

1. V prípade meškania pri príchode alebo odchode alebo v prípade odrieknutia spoja informuje železničný podnik alebo manažér stanice cestujúcich o situácii a predpokladanom čase odchodu a predpokladanom čase príchodu spoja alebo náhradného spoja hneď, ako sú tieto informácie k dispozícii. Ak tieto informácie majú k dispozícii aj predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zjazdov, tiež ich poskytnú cestujúcemu.

2. Ak meškanie uvedené v odseku 1 trvá 60 minút alebo viac, alebo ak je spoj odrieknutý, ponúkne železničný podnik, ktorý prevádzkuje oneskorený alebo odrieknutý spoj, cestujúcim bezplatne:

- a) jedlo a občerstvenie primerane k času čakania, ak je dostupné vo vlaku alebo na stanici, alebo ho je možné primerane poskytnúť, pričom sa zohľadnia kritériá ako vzdialenosť od dodávateľa, čas potrebný na donášku a náklady;

- b) hotel alebo iné ubytovanie a dopravu medzi železničnou stanicou a miestom ubytovania v prípade, že je to fyzicky možné a je nevyhnutný pobyt v dĺžke jednej alebo viacerých nocí alebo je nevyhnutný dodatočný pobyt. V prípadoch, keď je takýto pobyt nevyhnutný vzhľadom na okolnosti uvedené v článku 19 ods. 10, môže železničný podnik obmedziť trvanie ubytovania na najviac tri noci. Vždy, keď je to možné, sa zohľadňujú požiadavky na prístup v prípade osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou a potreby asistenčných psov;
- c) ak je vlak zablokovaný na trati, prepravu z vlaku do železničnej stanice, do náhradnej východiskovej stanice alebo cieľovej stanice spoja, ak je to fyzicky možné.
3. Ak je železničný spoj prerušený a nemôže ďalej pokračovať v ceste alebo nemôže pokračovať v ceste v primeranej lehote, železničné podniky poskytnú cestujúcim čo najskôr alternatívny dopravný spoj a prijímú potrebné opatrenia.
4. Železničné podniky informujú dotknutých cestujúcich o tom, ako požiadať o potvrdenie toho, že železničný spoj mal meškanie, spôsobil zmeškanie prípoja alebo že bol odrieknutý. Toto potvrdenie sa uplatňuje aj v súvislosti s ustanoveniami uvedenými v článku 19.
5. Pri uplatňovaní odsekov 1 až 4 venuje prevádzkujúci železničný podnik mimoriadnu pozornosť potrebám osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou, ako aj potrebám akýchkoľvek sprevádzajúcich osôb a asistenčných psov.
6. Ak sú stanovené havarijné plány podľa článku 13a ods. 3 smernice 2012/34/EÚ, železničné podniky koordinujú svoju činnosť s manažérom stanice a manažérom infraštruktúry s cieľom pripraviť ich na možnosť výrazného narušenia a dlhých meškaní, ktoré by viedli k tomu, že na stanici uviazne značný počet cestujúcich. Takéto havarijné plány obsahujú požiadavky na prístupnosť výstražných a informačných systémov.

KAPITOLA V

OSOBY SO ZDRAVOTNÝM POSTIHNUTÍM A OSOBY SO ZNÍŽENOU POHYBLIVOSŤOU

Článok 21

Právo na prepravu

1. Železničné podniky a manažéri staníc za aktívnej účasti zastupiteľských organizácií a v relevantných prípadoch aj zástupcov osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou stanovujú alebo zavedú pravidlá prístupu na nediskriminačnom základe uplatniteľné vo vzťahu k preprave osôb so zdravotným postihnutím, vrátane ich osobných asistentov uznaných ako takých v súlade s vnútroštátnymi postupmi, a osôb so zníženou pohyblivosťou. V uvedených pravidlách sa zohľadnia dohody uvedené v bode 4.4.3 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1300/2014, najmä pokiaľ ide o subjekt zodpovedný za poskytovanie pomoci osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou.
2. Rezervácie a cestovné lístky sa osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou poskytujú bez akýchkoľvek dodatočných nákladov. Železničný podnik, predajca cestovných lístkov alebo prevádzkovateľ zázajdu nesmú odmietnuť prijať rezerváciu alebo vydať cestovný lístok osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou, ani vyžadovať, aby bola takáto osoba sprevádzaná inou osobou, okrem prípadov, keď je to nevyhnutne potrebné na dodržanie pravidiel prístupu uvedených v odseku 1.

Článok 22

Informácie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou

1. Manažér stanice, železničný podnik, predajca cestovných lístkov alebo prevádzkovateľ zázajdu poskytnú na požiadanie osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou informácie, a to aj v prístupných formách v súlade s ustanoveniami nariadení (EÚ) č. 454/2011 a (EÚ) č. 1300/2014 a smernice (EÚ) 2019/882, ktoré sa týkajú prístupnosti staníc a súvisiacich zariadení a služieb železničnej prepravy a podmienok prístupu ku koľajovým vozidlám v súlade s pravidlami prístupu uvedenými v článku 21 ods. 1, a informujú osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou o zariadeniach vo vlaku.
2. Ak železničný podnik, predajca cestovných lístkov alebo prevádzkovateľ zázajdu využije odchýlku stanovenú v článku 21 ods. 2, na požiadanie písomne informuje dotknutú osobu so zdravotným postihnutím alebo osobu so zníženou pohyblivosťou o dôvodoch na takýto postup do piatich pracovných dní od odmietnutia rezervácie alebo vydania cestovného lístka, alebo od uloženia podmienky o sprievode. Železničný podnik, predajca cestovných lístkov alebo prevádzkovateľ zázajdu vyvinie primerané úsilie, aby dotknutej osobe navrhol prijateľnú alternatívnu prepravu, pričom zohľadní jej potreby z hľadiska prístupnosti.

3. V staniciach bez personálu železničné podniky a manažéri staníc zabezpečia, aby boli v súlade s pravidlami prístupu uvedenými v článku 21 ods. 1 zobrazené ľahko dostupné informácie, a to aj v prístupných formátoch v súlade s ustanoveniami nariadení (EÚ) č. 454/2011 a (EÚ) č. 1300/2014 a smernice (EÚ) 2019/882, o najbližších staniciach s personálom a o priamo dostupnej pomoci pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

Článok 23

Pomoc na železničných staniciach a vo vlakoch

1. Osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou sa poskytuje takáto pomoc:
 - a) osobný asistent uznaný ako taký v súlade s vnútroštátnymi postupmi môže cestovať s osobitnou tarifikou alebo prípadne bezplatne, pričom, ak je to možné, sedí vedľa osoby so zdravotným postihnutím;
 - b) ak železničný podnik vyžaduje, aby bol cestujúci vo vlaku sprevádzaný v súlade s článkom 21 ods. 2, sprevádzajúca osoba má právo cestovať bezplatne a, ak je to možné, sedieť vedľa osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou;
 - c) môžu cestovať v sprievode asistenčného psa v súlade so všetkými relevantnými vnútroštátnymi právnymi predpismi;
 - d) v prípade vlakov bez personálu poskytujú manažéri staníc alebo železničné podniky bezplatnú pomoc v súlade s pravidlami prístupu uvedenými v článku 21 ods. 1 počas nástupu do vlaku a výstupu z vlaku, keď je na stanici službukonajúci vyškolený personál;
 - e) pri odchode zo železničnej stanice s personálom, prechode cez ňu alebo príchode na ňu poskytuje manažér stanice alebo železničný podnik bezplatnú pomoc tak, aby dotknutá osoba mohla nastúpiť na vlak, prestúpiť na prípojný vlak, na ktorý má cestovný lístok, alebo vystúpiť z vlaku, pokiaľ je na stanici službukonajúci vyškolený personál. Ak bola potreba pomoci oznámená vopred v súlade s článkom 24 písm. a), manažér stanice alebo železničný podnik zabezpečia, aby sa pomoc poskytla podľa žiadosti;
 - f) na staniciach bez personálu poskytujú železničné podniky bezplatne pomoc vo vlaku a počas nástupu a výstupu z vlaku, ak je vo vlaku prítomný vyškolený sprievodný personál;
 - g) v prípade neprítomnosti vyškoleného sprievodného personálu vo vlaku a na stanici vynaloží manažér stanice alebo železničný podnik všetko primerané úsilie s cieľom umožniť osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou prístup k železničnej preprave;
 - h) železničné podniky vynaložia všetko primerané úsilie, aby osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou poskytli prístup k rovnakým službám vo vlaku, ako majú ostatní cestujúci, ak uvedené osoby nemajú k takým službám nezávislý a bezpečný prístup.
2. Pravidlami uvedenými v článku 21 ods. 1 sa stanovujú spôsoby výkonu práv uvedených v odseku 1 tohto článku.

Článok 24

Podmienky poskytovania pomoci

Železničné podniky, manažéri staníc, predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zjazdov spolupracujú pri poskytovaní bezplatnej pomoci osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou stanovenej v článkoch 21 a 23, pričom sa uplatňuje jednotný mechanizmus oznamovania, a v súlade s týmito podmienkami:

- a) pomoc sa poskytuje pod podmienkou, že železničnému podniku, manažérovi stanice, predajcovi cestovných lístkov alebo prevádzkovateľovi zjazdu, u ktorého bol zakúpený cestovný lístok, alebo prípadne jednotnému kontaktnému miestu uvedenému v písmene f) sa oznámi, že cestujúci potrebuje takúto pomoc, a to najmenej 24 hodín pred tým, ako je potrebná. Na jednu cestu postačuje jedno oznámenie. Tieto oznámenia sa postúpia všetkým železničným podnikom a manažérom staníc, ktorých sa cesta danej osoby týka.

Takéto oznámenia sa prijímajú bez dodatočných nákladov bez ohľadu na použité komunikačné prostriedky.

Ak cestovný lístok alebo časový cestovný lístok umožňuje uskutočniť viaceré cesty, postačuje jedno oznámenie za predpokladu, že sa poskytnú primerané informácie o harmonograme následných ciest, a to v každom prípade najmenej 24 hodín pre tým, ako je pomoc potrebná prvýkrát. Cestujúci alebo jeho zástupca vynaložia všetko primerané úsilie na to, aby o zrušení takýchto následných ciest informovali aspoň 12 hodín vopred.

Členské štáty môžu povoliť predĺženie 24-hodinovej lehoty na oznámenia uvedenej v prvom, druhom a treťom pododseku na najviac 36-hodinovú lehotu, ale nie po 30. júni 2026. V takýchto prípadoch členské štáty o uvedenom povolení informujú Komisiu a poskytnú informácie o prijatých alebo plánovaných opatreniach na skrátenie uvedenej lehoty;

- b) železničné podniky, manažéri staníc, predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zjazdov prijímajú všetky opatrenia potrebné na prijímanie týchto oznámení. V prípade, že predajcovia cestovných lístkov nie sú takéto oznámenia schopní spracovať, uvedú alternatívne predajné miesta alebo alternatívne prostriedky na vykonanie oznámenia;
- c) ak sa oznámenie v súlade s písmenom a) nevykonalo, železničný podnik a manažér stanice vynaložia všetko primerané úsilie na poskytnutie pomoci osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou tak, aby mohla cestovať;
- d) bez toho, aby bolo dotknuté písmeno f) tohto článku, manažér stanice alebo iná oprávnená osoba určí miesta, na ktorých môžu osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou oznámiť svoj príchod na danú železničnú stanicu a požiadať o pomoc. Povinnosti týkajúce sa určovania takýchto miest a poskytovania informácií o nich sa stanovujú v pravidlách prístupu uvedených v článku 21 ods. 1;
- e) pomoc sa poskytuje pod podmienkou, že sa osoba so zdravotným postihnutím alebo osoba so zníženou pohyblivosťou dostaví na určené miesto v čase, ktorý stanovil železničný podnik alebo manažér stanice, ktorí takúto pomoc poskytujú. Stanovený čas nesmie presahovať 60 minút pred uverejneným časom odchodu alebo časom, v ktorom sa majú všetci cestujúci zaregistrovať. Ak nebol stanovený čas, do ktorého sa má osoba so zdravotným postihnutím alebo osoba so zníženou pohyblivosťou dostaviť, táto osoba sa dostaví na určené miesto najneskôr 30 minút pred uverejneným časom odchodu alebo pred časom, v ktorom sa majú všetci cestujúci zaregistrovať;
- f) členské štáty môžu vyžadovať, aby manažéri staníc a železničné podniky na ich území spolupracovali pri zriaďovaní a prevádzke jednotných kontaktných miest pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou. Podmienky fungovania jednotných kontaktných miest sa stanovujú v pravidlách prístupu uvedených v článku 21 ods. 1. Tieto jednotné kontaktné miesta sú zodpovedné za:
 - i) prijímanie žiadostí o pomoc na staniciach;
 - ii) oznamovanie jednotlivých žiadostí o pomoc manažérom staníc a železničným podnikom a
 - iii) poskytovanie informácií o prístupnosti.

Článok 25

Náhrada v súvislosti s mobilným vybavením, asistenčnými zariadeniami a asistenčnými psami

1. Ak železničné podniky a manažéri staníc spôsobia stratu alebo poškodenie mobilného vybavenia vrátane invalidných vozíkov, a asistenčného zariadenia, alebo spôsobia stratu alebo zranenie asistenčných psov používaných osobami so zdravotným postihnutím a osobami so zníženou pohyblivosťou, sú za takúto stratu, poškodenie alebo zranenie zodpovední a sú povinní poskytnúť náhradu bez zbytočného odkladu. Uvedená náhrada zahŕňa:
 - a) náklady na nahradenie alebo opravu mobilného vybavenia alebo asistenčných zariadení, ktoré sa stratili alebo poškodili;
 - b) náklady na nahradenie alebo liečbu zranenia asistenčného psa, ktorý sa stratil alebo sa zranil; a
 - c) primerané náklady spojené s dočasným nahradením mobilného vybavenia, asistenčných zariadení alebo asistenčných psov, ak takého nahradenie nezabezpečuje železničný podnik alebo manažér stanice v súlade s odsekom 2.
2. Ak sa uplatňuje odsek 1, železničné podniky a manažéri staníc urýchlene vynaložia všetko primerané úsilie, aby dočasne nahradili bezodkladne potrebné mobilné vybavenie alebo asistenčné zariadenia. Dotknutej osobe so zdravotným postihnutím alebo osobe so zníženou pohyblivosťou sa povolí, aby si ponechala dočasné náhradné vybavenie alebo zariadenie, kým sa nevypláti náhrada uvedená v odseku 1.

Článok 26

Odborná príprava personálu

1. Železničné podniky a manažéri staníc zabezpečia, aby všetok personál vrátane novoprijatých pracovníkov, ktorý v rámci svojej bežnej činnosti poskytuje priamu pomoc osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou, absolvoval odbornú prípravu zameranú na problematiku zdravotného postihnutia, aby bol schopný reagovať na potreby osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou.

Poskytujú tiež všetkému personálu, ktorý pracuje na stanici alebo vo vlakoch a prichádza do priameho styku s cestujúcou verejnosťou, školenia a pravidelné aktualizácie kurzy na zvyšovanie povedomia o potrebách osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou.

2. Železničné podniky a manažéri staníc môžu súhlasiť s tým, aby sa na školeniach uvedených v odseku 1 zúčastnili zamestnanci so zdravotným postihnutím, a môžu zväziť účasť cestujúcich so zdravotným postihnutím a cestujúcich so zníženou pohyblivosťou a/alebo organizácií, ktoré ich zastupujú.

KAPITOLA VI

BEZPEČNOSŤ, SŤAŽNOSTI A KVALITA SLUŽIEB

Článok 27

Osobná bezpečnosť cestujúcich

Železničné podniky, manažéri infraštruktúry a manažéri staníc po dohode s orgánmi verejnej moci prijímajú primerané opatrenia vo svojich príslušných oblastiach zodpovednosti a prispôbujú ich bezpečnostnej úrovni stanovenej orgánmi verejnej moci, aby zabezpečili osobnú bezpečnosť cestujúcich na železničných staniciach a vo vlakoch a aby riadili riziká. Spolupracujú a vymieňajú si informácie o najlepších postupoch pri predchádzaní činom, ktoré by mohli narušiť úroveň bezpečnosti.

Článok 28

Sťažnosti

1. Každý železničný podnik a manažér stanice na stanici, ktorá denne odbaví na základe ročného priemeru viac ako 10 000 cestujúcich, zavedie vo svojich príslušných oblastiach zodpovednosti mechanizmus vybavovania sťažností, ktoré sa týkajú práv a povinností podľa tohto nariadenia. Oboznámi cestujúcich so svojimi kontaktnými údajmi a pracovnými jazykmi. Tento mechanizmus sa neuplatňuje na účely kapitoly III.

2. Cestujúci môžu prostredníctvom mechanizmu uvedeného v odseku 1 podať ktorémukoľvek železničnému podniku alebo manažérovi stanice sťažnosť týkajúcu sa ich príslušnej oblasti zodpovednosti. Takáto sťažnosť sa musí predložiť do troch mesiacov od incidentu, ktorého sa týka. Do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti adresát buď odpovie s uvedením dôvodov alebo v opodstatnených prípadoch informuje cestujúceho, že odpoveď dostane najneskôr do troch mesiacov od dátumu prijatia sťažnosti. Železničné podniky a manažéri staníc uchovávajú údaje potrebné na vyhodnotenie sťažností po celú dobu trvania postupu vybavovania sťažností – vrátane postupov vybavovania sťažností uvedených v článkoch 33 a 34 – a na požiadanie uvedené údaje sprístupnia vnútroštátnym orgánom presadzovania.

3. Podrobné informácie o postupoch vybavovania sťažností sa sprístupnia verejnosti vrátane osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou. Tieto informácie sú na požiadanie k dispozícii aspoň v úradnom jazyku alebo úradných jazykoch členského štátu, v ktorom železničný podnik prevádzkuje svoju činnosť.

4. Železničný podnik uverejní v správe uvedenej v článku 29 ods. 2 počet a typy prijatých sťažností a spracovaných sťažností, dĺžku ich vybavovania a prípadné opatrenia prijaté na nápravu situácie.

Článok 29

Normy kvality služieb

1. Železničné podniky stanovujú normy kvality služieb a implementujú systém riadenia kvality, aby udržali kvalitu služieb. Normy kvality služieb sa vzťahujú aspoň na položky uvedené v prílohe III.

2. Železničné podniky monitorujú svoju vlastnú činnosť z hľadiska noriem kvality služieb. Do 30. júna 2023 a potom každé dva roky uverejnia na svojom webovom sídle správu o plnení noriem kvality svojich služieb. Tieto správy sa tiež uverejnia na webovom sídle Železničnej agentúry Európskej únie.

3. Manažéri staníc stanovujú normy kvality služieb na základe príslušných položiek uvedených v prílohe III. Monitorujú svoju činnosť podľa uvedených noriem a na požiadanie poskytujú prístup k informáciám o plnení noriem kvality vnútroštátnym orgánom verejnej moci.

KAPITOLA VII

INFORMOVANIE A PRESADZOVANIE

Článok 30

Informovanie cestujúcich o ich právach

1. Železničné podniky, manažéri staníc, predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zájazdov informujú cestujúcich pri predaji cestovných lístkov o ich právach a povinnostiach podľa tohto nariadenia. Na splnenie tejto informačnej požiadavky môžu použiť zhrnutie ustanovení tohto nariadenia, ktoré Komisia vypracuje vo všetkých úradných jazykoch Únie a poskytne im ich. Uvedené informácie poskytnú v tlačenej, elektronickej alebo akejkoľvek inej forme vrátane prístupných formátov v súlade s ustanoveniami smernice (EÚ) 2019/882 a nariadenia (EÚ) č. 1300/2014. Uvedú, kde možno dané informácie získať v prípade odrieknutia spoja, zmeškaného prípoja alebo dlhého meškania.

2. Železničné podniky a manažéri staníc primeraným spôsobom informujú cestujúcich na stanici, vo vlaku a na ich webových sídlach, a to aj v prístupných formátoch v súlade s ustanoveniami smernice (EÚ) 2019/882 a nariadenia (EÚ) č. 1300/2014, o ich právach a povinnostiach podľa tohto nariadenia, ako aj o kontaktných údajoch orgánu či orgánov určených členskými štátmi podľa článku 31.

Článok 31

Určenie vnútroštátnych orgánov presadzovania

1. Každý členský štát určí orgán alebo orgány zodpovedné za presadzovanie tohto nariadenia. Každý orgán prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie dodržiavania práv cestujúcich.

2. Každý orgán je nezávislý z hľadiska svojej organizácie, rozhodovania v oblasti financovania, právnej štruktúry a rozhodovania od akéhokoľvek manažéra infraštruktúry, spoplatňovacieho orgánu, pridelovacieho orgánu alebo železničného podniku.

3. Členské štáty poskytnú Komisii informácie o orgáne alebo orgánoch, ktoré určili v súlade s týmto článkom, a o jeho alebo ich právomociach. Komisia a určené orgány uverejnia tieto informácie na svojich webových sídlach.

4. Pokiaľ ide o manažérov staníc a manažérov infraštruktúry, povinnosti v oblasti presadzovania stanovené v tejto kapitole sa nevzťahujú na Cyprus alebo Maltu, dokým sa na ich území nevybuduje železničný systém, a pokiaľ ide o železničné podniky, dokým licenčný orgán určený Cyprusom alebo Maltou v súlade s článkom 2 ods. 1 nevydal licenciu žiadnemu železničnému podniku.

Článok 32

Úlohy v oblasti presadzovania

1. Vnútroštátne orgány presadzovania dôsledne monitorujú dodržiavanie tohto nariadenia, ako aj nariadení (EÚ) č. 454/2011 a (EÚ) č. 1300/2014 v rozsahu, v akom sa na uvedené nariadenia odkazuje v tomto nariadení, a prijímajú opatrenia potrebné na zaistenie dodržiavania práv cestujúcich.

2. Na účely odseku 1 železničné podniky, manažéri staníc, manažéri infraštruktúry, predajcovia cestovných lístkov a prevádzkovatelia zájazdov poskytnú vnútroštátnym orgánom presadzovania na požiadanie relevantné dokumenty a informácie, a to bez zbytočného odkladu a v každom prípade do jedného mesiaca od doručenia žiadosti. V zložitých prípadoch môže vnútroštátny orgán presadzovania túto lehotu predĺžiť najviac na tri mesiace od doručenia žiadosti. Vnútroštátne orgány presadzovania pri výkone svojich funkcií zohľadňujú informácie, ktoré im poskytol orgán na vybavovanie sťažností určený podľa článku 33, ak ide o odlišný orgán. O opatreniach v oblasti presadzovania môžu rozhodnúť aj na základe individuálnych sťažností, ktoré postúpil takýto orgán.

3. Vnútroštátne orgány presadzovania uverejňujú každé dva roky správy obsahujúce štatistiky o ich činnosti vrátane uložených sankcií, a to do 30. júna nasledujúceho kalendárneho roka. Uvedené správy sa sprístupnia na webovom sídle Železničnej agentúry Európskej únie.

4. Železničné podniky poskytnú svoje kontaktné údaje vnútroštátnemu orgánu či orgánom presadzovania v členských štátoch, v ktorých prevádzkujú svoju činnosť.

Článok 33

Vybavovanie sťažností vnútroštátnymi orgánmi presadzovania a inými orgánmi

1. Bez toho, aby boli dotknuté práva spotrebiteľov na alternatívnu nápravu v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2013/11/EÚ⁽¹⁵⁾, po neúspešnej sťažnosti železničnému podniku alebo manažérovi stanice podľa článku 28 cestujúci môže podať sťažnosť vnútroštátnemu orgánu presadzovania alebo akémukoľvek inému orgánu určenému podľa odseku 2 tohto článku v lehote troch mesiacov odvtedy, čo mu bola doručená informácia o zamietnutí pôvodnej sťažnosti. Ak v lehote troch mesiacov od podania pôvodnej sťažnosti nie je doručená žiadna odpoveď, cestujúci má právo podať sťažnosť vnútroštátnemu orgánu presadzovania alebo akémukoľvek inému orgánu určenému podľa odseku 2. Daný orgán v prípade potreby informuje sťažovateľa o jeho práve sťažovať sa orgánom alternatívneho riešenia sporov a žiadať individuálnu nápravu.

2. Sťažnosti na údajné porušenie tohto nariadenia môže každý cestujúci podať buď vnútroštátnemu orgánu presadzovania alebo akémukoľvek inému orgánu určenému členským štátom na tento účel.

3. Vnútroštátny orgán presadzovania alebo akýkoľvek iný orgán určený podľa odseku 2 potvrdí prijatie sťažnosti do dvoch týždňov od jej prijatia. Postup vybavovania sťažností smie trvať najviac tri mesiace od dátumu otvorenia spisu sťažnosti. V zložitých prípadoch môže uvedený orgán túto lehotu predĺžiť na šesť mesiacov. V takom prípade informuje cestujúceho o dôvodoch tohto predĺženia, ako aj o očakávanom čase potrebnom na uzavretie prípadu. Dlhšie ako šesť mesiacov smú trvať len prípady zahŕňajúce súdne konania. Ak je uvedený orgán zároveň orgánom alternatívneho riešenia sporov v zmysle smernice 2013/11/EÚ, prednosť majú lehoty stanovené v uvedenej smernici.

Postup vybavovania sťažností musí byť prístupný osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou.

4. Sťažnosti cestujúcich na incidenty zahŕňajúce určitý železničný podnik vybavuje vnútroštátny orgán presadzovania alebo akýkoľvek iný orgán určený podľa odseku 2 toho členského štátu, ktorý danému podniku udelil licenciu.

5. Ak sa sťažnosť týka údajného porušenia pravidiel manažérmi stanice alebo infraštruktúry, sťažnosť vybavuje vnútroštátny orgán presadzovania alebo akýkoľvek iný orgán určený podľa odseku 2 toho členského štátu, na území ktorého k incidentu došlo.

6. V rámci spolupráce podľa článku 34 sa môžu vnútroštátne orgány presadzovania odchýliť od odseku 4 alebo 5 tohto článku, alebo od oboch uvedených odsekov, ak je to odôvodnené v záujme cestujúceho, najmä vzhľadom na jazyk alebo miesto pobytu.

Článok 34

Výmena informácií a cezhraničná spolupráca vnútroštátnych orgánov presadzovania

1. Ak sú podľa článkov 31 a 33 určené odlišné orgány, vytvoria sa oznamovacie mechanizmy na zaistenie vzájomnej výmeny informácií medzi nimi v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679, a to s cieľom pomôcť vnútroštátnemu orgánu presadzovania pri výkone jeho úloh dohľadu a presadzovania, ako aj na to, aby orgán vybavovania sťažností určený podľa článku 33 mohol získať informácie potrebné na preskúmanie jednotlivých sťažností.

2. Vnútroštátne orgány presadzovania si na účely koordinácie vymieňajú informácie o svojej práci a zásadách a postupoch pri prijímaní rozhodnutí. Komisia ich v tejto úlohe podporuje.

3. V zložitých prípadoch, ako sú napríklad prípady zahŕňajúce viacero sťažností alebo viacero prevádzkovateľov, cezhraničné cesty alebo nehody na území iného členského štátu než toho, ktorý udelil danému podniku licenciu, a najmä ak nie je jasné, ktorý vnútroštátny orgán presadzovania je vo veci príslušný, alebo v prípadoch, ak by to uľahčilo či urýchlilo vybavenie sťažnosti, určia vnútroštátne orgány presadzovania spoločne vedúci orgán, ktorý vo vzťahu k cestujúcim prevezme úlohu jednotného kontaktného miesta. Všetky zapojené vnútroštátne orgány presadzovania spolupracujú s cieľom uľahčiť vybavenie sťažnosti vrátane zdieľania informácií, pomoci s prekladmi dokumentov a poskytovania informácií o okolnostiach incidentov. Cestujúci sú informovaní o tom, ktorý orgán je vedúcim orgánom.

⁽¹⁵⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2013/11/EÚ z 21. mája 2013 o alternatívnom riešení spotrebiteľských sporov, ktorou sa mení nariadenie (ES) č. 2006/2004 a smernica 2009/22/ES (Ú. v. EÚ L 165, 18.6.2013, s. 63).

KAPITOLA VIII

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 35

Sankcie

1. Členské štáty stanovujú pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení tohto nariadenia, a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich uplatňovania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto pravidlá a opatrenia Komisii a bezodkladne jej oznámia každú nasledujúcu zmenu, ktorá ich ovplyvní.

2. Vnútroštátny orgán presadzovania, ktorý je príslušný na účely článku 33 ods. 4 alebo 5, vyšetrí v rámci spolupráce uvedenej v článku 34 na žiadosť vnútroštátneho orgánu presadzovania, ktorý sťažnosť vybavuje, porušenie tohto nariadenia zistené uvedeným orgánom a podľa potreby uloží sankcie.

Článok 36

Delegované akty

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 37, ktorými sa mení toto nariadenie, s cieľom:

- a) upraviť výšku sumy stanovenej v článku 15 ods. 2, aby sa zohľadnili zmeny v celoúnijnom harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien s vylúčením energie a nespracovaných potravín, ktorý uverejňuje Komisia (Eurostat);
- b) zmeniť prílohu I, aby sa zohľadnili úpravy Jednotných právnych predpisov pre Zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožiny (CIV) stanovených v dodatku A k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF).

Článok 37

Vykonávanie delegovania právomoci

- 1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
- 2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 36 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
- 3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 36 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
- 4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
- 5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
- 6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 36 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 38

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 39

Správa

Komisia do ... *[päť rokov po prijatí tohto nariadenia]* predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a výsledkoch tohto nariadenia.

Táto správa je založená na informáciách, ktoré je potrebné poskytnúť v súlade s týmto nariadením. K správe sa v prípade potreby pripoja vhodné návrhy.

Článok 40

Zrušenie

Nariadenie (ES) č. 1371/2007 sa zrušuje s účinnosťou od ... *[24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]*.

Odkazy na zrušené nariadenie sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe IV.

Článok 41

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od ... *[24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]*.

Článok 6 ods. 4 sa však uplatňuje od ... *[48 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]*.

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

V ...

Za Európsky parlament
predseda

...

Za Radu
predseda

...

PRÍLOHA I

VÝŇATOK Z JEDNOTNÝCH PRÁVNÝCH PREDPISOV PRE ZMLUVU O MEDZINÁRODNEJ ŽELEZNIČNEJ PREPRAVE CESTUJÚCICH A BATOŽÍN (CIV)

Dodatok A

k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980 zmenenému Protokolom o zmene Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave z 3. júna 1999

HLAVA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely týchto jednotných právnych predpisov

- a) „dopravca“ je zmluvný dopravca, s ktorým cestujúci uzavrel prepravnú zmluvu podľa týchto jednotných právnych predpisov, alebo nadväzujúci dopravca, ktorý je zodpovedný na základe tejto zmluvy;
- b) „vykonávajúci dopravca“ je dopravca, ktorý neuzavrel prepravnú zmluvu s cestujúcim, ale ktorého dopravca uvedený v písmene a) poveril vykonaním celej železničnej prepravy alebo jej časti;
- c) „všeobecné prepravné podmienky“ sú platné právne záväzné podmienky dopravcu vo forme všeobecných obchodných podmienok alebo taríf v každom členskom štáte, ktoré sa uzavretím prepravnej zmluvy stali ich súčasťou;
- d) „vozidlo“ je motorové vozidlo alebo prípojné vozidlo, ktoré sa prepravujú pri preprave osôb.

HLAVA II

UZATVÁRANIE A VYKONÁVANIE PREPRAVNEJ ZMLUVY

Článok 6

Prepravná zmluva

- 1. Dopravca je na základe prepravnej zmluvy povinný prepraviť cestujúceho a prípadne batožinu a vozidlá na miesto určenia a vydať batožinu a vozidlá na mieste určenia.
- 2. Prepravná zmluva musí byť potvrdená jedným alebo viacerými cestovnými lístkami vydanými cestujúcemu. Bez toho, aby bol dotknutý článok 9, však chýbajúcim cestovným lístkom, chybami v ňom alebo jeho stratou nie je dotknutá existencia ani platnosť zmluvy, na ktorú sa naďalej vzťahujú tieto jednotné právne predpisy.
- 3. Pokiaľ sa nepreukáže opak, cestovné lístky sa považujú za dôkaz uzatvorenia a obsahu prepravnej zmluvy.

Článok 7

Cestovný lístok

- 1. Všeobecné prepravné podmienky stanovujú formu a obsah cestovných lístkov, ako aj jazyk a písmo, ktoré sa majú pri ich tlači a vyplňovaní používať.
- 2. Na cestovnom lístku musia byť uvedené aspoň tieto údaje:
 - a) dopravca alebo dopravcovia;

- b) vyhlásenie, že aj pri dohode o opaku sa na prepravu vzťahujú tieto jednotné právne predpisy; na tento účel sa môže použiť skratka CIV;
 - c) každý iný údaj potrebný na preukázanie uzavretia a obsahu prepravnej zmluvy a údaj, ktorý cestujúcemu umožňuje uplatniť jeho práva vyplývajúce z tejto zmluvy.
- 3. Cestujúci sa pri prijatí cestovného lístka musí uistiť, že bol vystavený podľa jeho pokynov.
 - 4. Cestovný lístok je prenosný vtedy, ak nie je vystavený na meno a ak sa cesta ešte nezačala.
 - 5. Cestovný lístok môže pozostávať z elektronickej registrácie údajov, ktorú je možné previesť do čitateľných písaných symbolov. Postupy záznamu a spracovania údajov musia byť funkčne rovnocenné, najmä z hľadiska dôkaznej hodnoty takto vytvoreného cestovného lístka.

Článok 8

Úhrada a vrátenie cestovného

- 1. Ak medzi cestujúcim a dopravcom nebolo dohodnuté inak, cestovné sa platí vopred.
- 2. Podmienky, za ktorých sa cestovné vracia, stanovujú všeobecné prepravné podmienky.

Článok 9

Právo na prepravu. Vylúčenie z prepravy

- 1. Cestujúci je povinný mať od začiatku cesty platný cestovný lístok a predložiť ho na kontrolu prepravných dokladov. Všeobecné prepravné podmienky môžu stanoviť:
 - a) že cestujúci, ktorý sa nepreukáže platným cestovným lístkom, je povinný zaplatiť okrem cestovného aj prirážku;
 - b) že cestujúci, ktorý odmietne ihneď zaplatiť cestovné alebo prirážku, môže byť vylúčený z prepravy;
 - c) či a za akých podmienok možno prirážku vrátiť.
- 2. Všeobecné prepravné podmienky môžu stanoviť, že cestujúci, ktorí:
 - a) ohrozujú bezpečnosť a prevádzkový poriadok alebo bezpečnosť spolucestujúcich;
 - b) neprijateľným spôsobom obťažujú spolucestujúcich,

sa vylúčia z prepravy alebo z nej môžu byť vylúčení počas cesty a že tieto osoby nemajú nárok na náhradu zaplateného cestovného a dovozného za prepravu cestovnej batožiny.

Článok 10

Dodržiavanie administratívnych právnych predpisov

Cestujúci je povinný dodržiavať colné predpisy alebo iné predpisy správnych orgánov.

Článok 11

Odrieknutie spoja a meškanie vlaku. Zmeškanie prípoja

Dopravca je povinný v prípade odrieknutia spoja alebo zmeškania prípoja potvrdiť túto skutočnosť na cestovnom lístku.

HLAVA III

PREPRAVA PRÍRUČNEJ BATOŽINY, ZVIERAT, CESTOVNEJ BATOŽINY A VOZIDIEL

KAPITOLA I

Spoločné ustanovenia

Článok 12

Povolené predmety a zvieratá

1. Cestujúci je oprávnený brať so sebou ľahko prenosné predmety (príručnú batožinu) a živé zvieratá v súlade so všeobecnými prepravnými podmienkami. Cestujúci môže okrem toho brať so sebou neskladné predmety podľa osobitných ustanovení všeobecných prepravných podmienok. Predmety a zvieratá, ktoré by mohli byť ostatným cestujúcim na ťarchu alebo ktoré by mohli spôsobiť škodu, nie je dovolené brať ako príručnú batožinu.
2. Cestujúci môže podať predmety a zvieratá ako cestovnú batožinu podľa všeobecných prepravných podmienok.
3. Dopravca môže v rámci prepravy cestujúcich povoliť prepravu vozidiel v súlade s osobitnými ustanoveniami všeobecných prepravných podmienok.
4. Preprava nebezpečného tovaru v príručnej batožine, cestovnej batožine a vo vozidlách alebo na nich, ktoré sú podľa tejto hlavy prepravované po železnici, musí byť v súlade s Poriadkom pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID).

Článok 13

Preskúmanie

1. Ak sa možno oprávnene domnievať, že nie sú dodržané prepravné podmienky, dopravca je oprávnený preskúmať, či prepravované predmety (príručná batožina, cestovná batožina, vozidlá vrátane nákladu) a zvieratá spĺňajú prepravné podmienky, ak to nezakazujú zákony alebo iné predpisy štátu, v ktorom sa má preskúmanie vykonať. Cestujúci musí byť pozvaný k účasti na preskúmaní. Ak sa nedostaví alebo ak ho nemožno kontaktovať, musí dopravca prizvať dvoch nezávislých svedkov.
2. Ak sa zistí, že neboli dodržané prepravné podmienky, dopravca môže požadovať od cestujúceho zaplatenie nákladov na preskúmanie.

Článok 14

Dodržiavanie administratívnych právnych predpisov

Cestujúci je povinný dodržiavať colné predpisy alebo iné predpisy správnych orgánov, keď má počas prepravy so sebou predmety (príručná batožina, cestovná batožina, vozidlá vrátane nákladu) a zvieratá. Musí byť prítomný pri prehliadke týchto predmetov, ak zákony a predpisy jednotlivých štátov neustanovujú inak.

KAPITOLA II

Príručná batožina a zvieratá

Článok 15

Dohľad

Cestujúci je povinný dohliadať na príručnú batožinu a zvieratá, ktoré berie so sebou.

KAPITOLA III

Cestovná batožina

Článok 16

Podanie cestovnej batožiny

1. Zmluvné povinnosti pri preprave cestovnej batožiny sa musia uviesť na batožinovom lístku, ktorý sa vydá cestujúcemu.
2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 22, chýbajúcim batožinovým lístkom, chybami v ňom alebo jeho stratou nie je dotknutá existencia ani platnosť zmlúv o preprave cestovnej batožiny, na ktoré sa naďalej vzťahujú tieto jednotné právne predpisy.
3. Batožinový lístok slúži ako doklad o podaní batožiny a o podmienkach jej prepravy do preukázania opaku.
4. Pokiaľ sa nepreukáže opak, predpokladá sa, že cestovná batožina bola pri prevzatí dopravcom navonok v dobrom stave a že počet a hmotnosť jednotlivých kusov batožiny súhlasí s údajmi uvedenými na batožinovom lístku.

Článok 17

Batožinový lístok

1. Všeobecné prepravné podmienky stanovujú formu a obsah batožinového lístka, ako aj jazyk a písmo, ktoré sa majú používať pri jeho tlači a vyplňovaní. Primerane platí článok 7 ods. 5.
2. Na batožinovom lístku musia byť uvedené aspoň tieto údaje:
 - a) dopravca alebo dopravcovia;
 - b) vyhlásenie, že aj pri dohode o opaku sa na prepravu vzťahujú tieto jednotné právne predpisy; na tento účel sa môže použiť skratka CIV;
 - c) každý iný údaj potrebný na preukázanie zmluvnej povinnosti pri preprave cestovnej batožiny, ktorý umožní cestujúcemu uplatniť jeho práva vyplývajúce z prepravnej zmluvy.
3. Cestujúci sa pri prijatí batožinového lístka musí uistiť, že bol vystavený podľa jeho pokynov.

Článok 18

Registrácia a preprava

1. Pokiaľ všeobecné prepravné podmienky nestanovujú inak, batožina sa prevezme na prepravu len po predložení cestovného lístka, ktorý je platný aspoň do miesta určenia batožiny. Inak podanie batožiny prebieha podľa predpisov platných v mieste jej podania.
2. Ak všeobecné prepravné podmienky dovoľujú príjem batožiny bez predloženia cestovného lístka, platia pre odosielateľa batožiny primerane ustanovenia týchto jednotných právnych predpisov o právach a povinnostiach cestujúceho, týkajúce sa cestovnej batožiny.
3. Dopravca môže prepraviť cestovnú batožinu iným vlakom alebo iným dopravným prostriedkom a inou trasou, než ktoré sa použijú na prepravu cestujúceho.

Článok 19

Úhrada dovozného za cestovnú batožinu

Ak medzi cestujúcim a dopravcom nebolo dohodnuté inak, dovozné za cestovnú batožinu sa platí pri podaní.

Článok 20

Označenie cestovnej batožiny

Cestujúci je povinný označiť na každom kuse cestovnej batožiny na dobre viditeľnom mieste trvanlivo a zreteľne:

- a) svoje meno a adresu;
- b) miesto určenia.

Článok 21

Právo nakladať s cestovnou batožinou

1. Cestujúci môže požiadať o vrátenie batožiny v mieste jej podania po vrátení batožinového lístka, a ak to vyžadujú všeobecné prepravné podmienky po predložení cestovného lístka, ak to povoľujú okolnosti a ak to neodporuje colným predpisom alebo predpisom iných správnych orgánov.
2. Všeobecné prepravné podmienky môžu obsahovať iné ustanovenia týkajúce sa práva nakladať s cestovnou batožinou, najmä zmeny miesta určenia a prípadné s tým súvisiace finančné dôsledky pre cestujúceho.

Článok 22

Vydanie

1. Cestovná batožina sa vydá po vrátení batožinového lístka a po zaplatení prípadných výdavkov viaznucich na zásielke.

Doprovodca je oprávnený, nie však povinný, presvedčiť sa o tom, či je držiteľ batožinového lístka oprávnený batožinu prevziať.

2. Za vydanie batožiny držiteľovi batožinového lístka sa tiež považuje, ak v súlade s predpismi platnými v mieste určenia:

- a) bola batožina odovzdaná colnému orgánu alebo orgánu daňovej správy do ich výpravných miest alebo skladísk, ak tieto nie sú pod dohľadom dopravcu;
- b) boli živé zvieratá odovzdané na opatrovanie tretej osobe.

3. Držiteľ batožinového lístka je oprávnený žiadať vydanie batožiny v mieste určenia, len čo uplynul dohodnutý čas, prípadne čas potrebný na vybavenie colnými alebo inými správnymi orgánmi.

4. Ak batožinový lístok nebol vrátený, dopravca je povinný vydať batožinu iba tomu, kto svoje oprávnenie preukáže; pri nedostatočnom preukázaní môže dopravca požadovať zloženie zábezpeky.

5. Batožina sa vydá v mieste určenia uvedenom pri jej podaní.

6. Držiteľ batožinového lístka, ktorému sa batožina nevydá, môže požadovať, aby mu bol na batožinovom lístku potvrdený deň a hodina, kedy podľa odseku 3 žiadal o vydanie batožiny.
7. Ak na žiadosť oprávnenej osoby dopravca v jej prítomnosti nepreskúma cestovnú batožinu, aby overil jeho tvrdenie o škode, môže oprávnená osoba odmietnuť batožinu prevziať.
8. Inak sa vydanie batožiny spravuje predpismi platnými v mieste určenia.

KAPITOLA IV

Vozidlá

Článok 23

Prepravné podmienky

Osobitné ustanovenia o preprave vozidiel vo všeobecných prepravných podmienkach stanovia hlavne podmienky pre príjem vozidiel na prepravu, odbavenie, naloženie a prepravu, vyloženie a vydanie, ako aj povinnosti cestujúceho.

Článok 24

Prepravný doklad vozidla

1. Zmluvné povinnosti pri preprave vozidiel sa uvedú v prepravnom doklade vozidla, ktorý sa vydá cestujúcemu. Prepravný doklad vozidla môže byť súčasťou cestovného lístka cestujúceho.
2. Osobitné ustanovenia o preprave vozidiel vo všeobecných prepravných podmienkach stanovia formu a obsah prepravného dokladu vozidla a jazyk a písmo, ktoré sa majú pri tlači a vyplňovaní použiť. Primerane platí článok 7 ods. 5.
3. Na prepravnom doklade vozidla musia byť uvedené aspoň tieto údaje:
 - a) dopravca alebo dopravcovia;
 - b) vyhlásenie, že aj pri dohode o opaku sa na prepravu vzťahujú tieto jednotné právne predpisy; na tento účel sa môže použiť skratka CIV;
 - c) každý iný údaj potrebný na preukázanie zmluvných povinností súvisiacich s prepravou vozidiel a údaj, ktorý umožní cestujúcemu uplatniť jeho práva vyplývajúce z prepravnej zmluvy.
4. Cestujúci sa pri prijatí prepravného dokladu vozidla musí uistiť, že bol vystavený podľa jeho pokynov.

Článok 25

Uplatniteľné právo

S výhradou ustanovení tejto kapitoly platia pre vozidlá ustanovenia kapitoly III o preprave batožiny.

HLAVA IV

ZODPOVEDNOSŤ DOPRAVCU

KAPITOLA I

Zodpovednosť pri usmrtení a zranení cestujúcich

Článok 26

Základ zodpovednosti

1. Dopravca zodpovedá za škodu, ktorá vznikne tým, že dôjde k usmrteniu alebo zraneniu cestujúceho alebo k inému poškodeniu jeho telesného alebo duševného zdravia v dôsledku úrazu v súvislosti so železničnou prevádzkou počas pobytu cestujúceho v železničných vozňoch alebo pri nastupovaní a vystupovaní, a to nezávisle od toho, ktorá železničná infraštruktúra sa využíva.

2. Dopravca je od tejto zodpovednosti oslobodený, ak:
- a) úraz spôsobili okolnosti, ktoré nemajú pôvod v železničnej prevádzke a ktorým dopravca nemohol napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii zabrániť a ich následky odvrátiť;
 - b) k úrazu došlo v dôsledku zavinenia cestujúceho;
 - c) úraz spôsobilo správanie tretej osoby a dopravca nemohol tomuto správaniu napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii zabrániť a jeho následky odvrátiť; iný podnik, ktorý používa tú istú železničnú infraštruktúru, sa nepovažuje za tretiu osobu; tým nie sú dotknuté práva na postih.
3. Ak úraz spôsobilo správanie tretej osoby a ak napriek tomu dopravca nie je celkom zbavený zodpovednosti podľa odseku 2 písm. c), nesie úplnú zodpovednosť s obmedzeniami podľa týchto jednotných právnych predpisov bez ohľadu na prípadné právo dopravcu na postih voči tretej osobe.
4. Prípadná zodpovednosť dopravcu v prípadoch, ktoré nie sú stanovené v odseku 1, nie je dotknutá týmito jednotnými právnymi predpismi.
5. Ak sa preprava, ktorá je predmetom jednej prepravnej zmluvy, vykonáva po sebe nasledujúcimi dopravcami, zodpovedá pri usmrtení a zranení cestujúceho ten dopravca, ktorý mal podľa prepravnej zmluvy vykonávať prepravný výkon, pri ktorom došlo k úrazu. Ak prepravný výkon, pri ktorom došlo k úrazu, nevykonával dopravca podľa prepravnej zmluvy, ale vykonávajúci dopravca, zodpovedajú podľa týchto jednotných právnych predpisov obaja spoločne a nerozdielne.

Článok 27

Náhrada škody pri usmrtení

1. Pri usmrtení cestujúceho náhrada škody zahŕňa:
- a) potrebné výdavky vyvolané úmrtím cestujúceho, najmä výdavky na prevoz a pohreb;
 - b) ak smrť nastala bezprostredne, náhradu škody podľa článku 28.
2. Ak smrťou cestujúceho stratili svojho živiteľa osoby, ktoré bol cestujúci podľa zákona povinný alebo by bol v budúcnosti povinný vyživovať, musí sa aj táto ujma nahradiť. Nároky na náhradu škody osôb, ktorým cestujúci poskytoval výživu bez zákonnej povinnosti, sa spravujú vnútroštátnym právom.

Článok 28

Náhrada škody pri zranení

Pri zranení alebo inom poškodení telesného alebo duševného zdravia cestujúceho náhrada škody zahŕňa:

- a) potrebné výdavky, najmä liečebné a ošetrovacie výdavky a výdavky na dopravu;
- b) majetkovú ujmu, ktorú cestujúci utrpí úplnou alebo čiastočnou práceneschopnosťou alebo zvýšením svojich potrieb.

Článok 29

Náhrada iných škôd na zdraví osôb

To, či a do akej miery je dopravca povinný poskytnúť náhradu za iné škody na zdraví spôsobené osobám ako tie, ktoré sú uvedené v článkoch 27 a 28, sa určí podľa vnútroštátneho práva.

Článok 30

Forma a výška náhrady škody pri usmrtení a zranení

1. Náhrada škody uvedená v článku 27 ods. 2 a v článku 28 písm. b) sa poskytne vo forme jednorazového vyplatenia peňažnej sumy. Ak však vnútroštátne právo pripúšťa udelenie renty, poskytne sa náhrada škody týmto spôsobom, ak o to zranený cestujúci alebo osoby oprávnené podľa článku 27 ods. 2 požiadajú.

2. Výška náhrady škody, ktorá sa má poskytnúť podľa odseku 1, sa určí podľa vnútroštátneho práva. Pri uplatnení týchto jednotných právnych predpisov sa však určí pre každého cestujúceho najvyššia hranica 175 000 zúčtovacích jednotiek pre jednorazovo vyplatenú sumu alebo tejto sume zodpovedajúca ročná renta, pokiaľ vnútroštátne právo určuje najvyššiu hranicu v nižšej výmere.

Článok 31

Iné dopravné prostriedky

1. Ustanovenia o zodpovednosti dopravcu pri usmrtení a zranení cestujúcich sa s výhradou odseku 2 nepoužijú na škodu vzniknutú počas prepravy, ktorá sa podľa prepravnej zmluvy nevykonáva po železnici.

2. Ak sa však železničné vozne prepravujú na trajektovej lodi, na škodu, ktorú cestujúci utrpí následkom úrazu v súvislosti so železničným prevozom počas svojho pobytu v týchto vozňoch, pri nastupovaní do týchto vozňov alebo pri vystupovaní z týchto vozňov, sa uplatnia ustanovenia článku 26 ods. 1 a článku 33 ods. 1 o zodpovednosti za škodu pri usmrtení a zranení cestujúcich.

3. Ak je v dôsledku výnimočných okolností preprava po železnici dočasne prerušená a cestujúci sú prepravovaní iným dopravným prostriedkom, dopravca je zodpovedný podľa ustanovení týchto jednotných právnych predpisov.

KAPITOLA II

Zodpovednosť pri nedodržaní cestovného poriadku

Článok 32

Zodpovednosť pri odrieknutí, meškaní spoja a zmeškaní prípoja

1. Dopravca nesie voči cestujúcemu zodpovednosť za stratu alebo poškodenie, ktoré vznikli tým, že v ceste nemožno pokračovať v ten istý deň pre odrieknutie vlaku, meškanie spoja alebo zmeškanie prípoja, alebo ak za daných okolností nemožno pokračovanie v ceste v ten istý deň odôvodnene očakávať. Náhrada škody zahŕňa primerané výdavky, ktoré cestujúcemu vznikli v súvislosti s prenocovaním a podaním správy osobám, ktoré ho očakávali.

2. Dopravca je od tejto zodpovednosti oslobodený, ak odrieknutie, meškanie spoja alebo zmeškanie prípoja boli spôsobené niektorou z týchto príčin:

a) okolnosti, ktoré nesúvisia so železničnou prevádzkou, ktorým dopravca napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii nemohol zabrániť a ich následky nemohol odvrátiť;

b) zavinenie cestujúceho alebo

c) správanie tretej osoby, ktorému dopravca nemohol napriek vynaloženiu starostlivosti zodpovedajúcej danej situácii zabrániť a jeho následky nemohol odvrátiť; iný podnik, ktorý používa tú istú železničnú infraštruktúru, sa nepovažuje za tretiu osobu; tým nie sú dotknuté práva na poistnú.

3. Či a v akom rozsahu je dopravca povinný poskytnúť náhradu za iné škody ako tie, ktoré sú uvedené v odseku 1, sa určí podľa vnútroštátneho práva. Tým nie je dotknutý článok 44.

KAPITOLA III

Zodpovednosť za príručnú batožinu, zvieratá, cestovnú batožinu a vozidlá

Oddiel 1

Príručná batožina a zvieratá

Článok 33

Zodpovednosť

1. V prípade úmrtia cestujúceho alebo jeho zranenia nesie dopravca zodpovednosť aj za úplnú alebo čiastočnú stratu alebo poškodenie vecí, ktoré mal cestujúci na sebe alebo so sebou ako príručnú batožinu; to platí aj pre zvieratá, ktoré cestujúci vезie so sebou. Primerane platí článok 26.

2. V ostatných prípadoch zodpovedá dopravca za úplnú alebo čiastočnú stratu alebo poškodenie vecí, príručnej batožiny alebo zvierat, na ktoré je povinný cestujúci dozerať podľa článku 15, len ak boli spôsobené zavinením dopravcu. Ostatné články hlavy IV, s výnimkou článku 51, a hlavy VI sa na tento prípad nevzťahujú.

Článok 34

Obmedzenie náhrady škody pri strate alebo poškodení vecí

Ak je železničný podnik zodpovedný podľa článku 33 ods. 1, musí vyplatiť náhradu až do výšky 1 400 účtovných jednotiek na cestujúceho.

Článok 35

Vylúčenie zodpovednosti

Doprovca nezodpovedá cestujúcemu za stratu alebo škodu, ktorá vznikne tým, že cestujúci nedodrжал predpisy colných alebo iných správnych orgánov.

Oddiel 2

Cestovná batožina

Článok 36

Základ zodpovednosti

1. Dopravca zodpovedá za škodu vzniknutú úplnou alebo čiastočnou stratou alebo poškodením cestovnej batožiny v čase od jej prijatia na prepravu až po jej vydanie a za škodu vzniknutú jej oneskoreným vydaním.

2. Dopravca je oslobodený od tejto zodpovednosti, ak strata, poškodenie alebo oneskorené vydanie boli zavinené cestujúcim, jeho príkazom, ktorý nevyplýva zo zavinenia dopravcu, vadami samotnej cestovnej batožiny alebo okolnosťami, ktorým dopravca nemohol zabrániť a ich následky nemohol odvrátiť.

3. Dopravca je oslobodený od tejto zodpovednosti, ak strata alebo poškodenie vznikli z osobitného nebezpečenstva spojeného s jednou alebo viacerými nasledujúcimi okolnosťami:

a) obal chýba alebo je nedostatočný;

b) osobitná povaha batožiny;

c) podanie predmetov, ktoré sú vylúčené z prepravy ako cestovná batožina.

Článok 37**Dôkazné bremeno**

1. Podat' dôkaz o tom, že strata, poškodenie alebo oneskorené vydanie boli spôsobené niektorou z príčin uvedených v článku 36 ods. 2, je povinnosťou dopravcu.
2. Ak dopravca preukáže, že strata alebo poškodenie podľa okolností prípadu mohli vzniknúť z jedného alebo viacerých osobitných nebezpečenstiev uvedených v článku 36 ods. 3, platí domnienka, že škoda vznikla z tohto dôvodu. Oprávnená osoba má však právo dokázať, že strata alebo poškodenie neboli spôsobené úplne alebo čiastočne niektorým z týchto nebezpečenstiev.

Článok 38**Nadväzujúci dopravcovia**

Ak prepravu, ktorá je predmetom jednej prepravnej zmluvy, vykonávajú nadväzujúci dopravcovia, pristupuje každý dopravca k prepravnej zmluve vo vzťahu k preprave batožiny alebo vozidiel podľa údajov batožinového lístka alebo prepravného dokladu vozidla tým, že preberie batožinu s batožinovým lístkom alebo vozidlo s prepravným dokladom vozidla, a preberá na seba záväzky, ktoré z toho vyplývajú. V takom prípade zodpovedá každý dopravca za vykonanie prepravy po celej trase až po vydanie batožiny.

Článok 39**Vykonávajúci dopravca**

1. Ak dopravca poveril vykonaním celej prepravy alebo jej časti vykonávajúcemu dopravcu, zostáva dopravca bez ohľadu na to, či mal na to právo podľa prepravnej zmluvy, zodpovedný vo vzťahu k celkovej preprave.
2. Všetky ustanovenia týchto jednotných právnych predpisov o zodpovednosti dopravcu platia aj pre zodpovednosť vykonávajúcemu dopravcu za prepravu, ktorú vykonáva. Články 48 a 52 sa použijú, ak sa uplatnia nároky voči zamestnancom alebo iným osobám, ktorých službu vykonávajúci dopravca využíva pri vykonávaní prepravy.
3. Osobitná dohoda, podľa ktorej preberá dopravca záväzky, ktoré mu nevyplývajú z týchto jednotných právnych predpisov, alebo sa zriekne práv priznaných týmito jednotnými právnymi predpismi, je voči vykonávajúcemu dopravcovi účinná iba vtedy, ak s tým výslovne a písomne súhlasil. Bez ohľadu na to, či s tým vykonávajúcim dopravcom súhlasil, viažu sa povinnosti alebo vyhlásenia o zrieknutí sa práv vyplývajúce z takejto osobitnej dohody naďalej na dopravcu.
4. Ak a v rozsahu, v akom dopravca a vykonávajúci dopravca nesú zodpovednosť, zodpovedajú spoločne a nerozdielne.
5. Celková výška náhrady, ktorú má vyplatiť dopravca, vykonávajúci dopravca a jeho zamestnanci a iné osoby, ktorých služby využívajú pri vykonávaní prepravy, neprekročí obmedzenia stanovené v týchto jednotných právnych predpisoch.
6. Týmto článkom nie sú dotknuté práva dopravcu a vykonávajúcemu dopravcu na vzájomný postih.

Článok 40**Domnienka o strate**

1. Oprávnená osoba môže bez ďalšieho preukazovania považovať jednotlivý kus batožiny za stratený, ak nebol vydaný alebo ak nebol pripravený na vydanie do 14 dní odo dňa požiadania o jeho vydanie podľa článku 22 ods. 3.
2. Ak sa kus batožiny, ktorý bol považovaný za stratený, nájde do jedného roka po tom, ako sa žiadalo o jeho vydanie, dopravca je povinný o tom informovať oprávnenú osobu, ak je jej adresa známa alebo ak ju možno zistiť.

3. Oprávnená osoba môže do 30 dní po prijatí informácie uvedenej v odseku 2 požiadať o vydanie batožiny. V tomto prípade je povinná zaplatiť výdavky za prepravu batožiny z miesta jej podania na miesto jej dodania a vrátiť prijatú náhradu škody, po prípadnom odpočítaní výdavkov, ktoré v nej boli zahrnuté. Zachová si však nároky na náhradu škody pre oneskorené vydanie podľa článku 43.

4. Ak sa nepožiada o vrátenie nájdeného kusu batožiny v lehote stanovenej v odseku 3 alebo ak sa kus batožiny našiel neskôr ako jeden rok od požiadania o jeho vydanie, dopravca s ním naloží podľa zákonov a predpisov platných v mieste, kde sa batožina nachádza.

Článok 41

Náhrada škody pri strate

1. Pri úplnej alebo čiastočnej strate cestovnej batožiny je dopravca povinný bez ďalšej náhrady škody zaplatiť:
 - a) ak je výška spôsobenej straty alebo škody dokázaná, náhradu v tejto výške, ktorá však nesmie presiahnuť 80 zúčtovacích jednotiek za každý chýbajúci kilogram hrubej hmotnosti alebo 1 200 zúčtovacích jednotiek za každý kus batožiny;
 - b) ak nie je výška spôsobenej straty alebo škody dokázaná, paušálnu náhradu škody vo výške 20 zúčtovacích jednotiek za každý chýbajúci kilogram hrubej hmotnosti alebo vo výške 300 zúčtovacích jednotiek za každý kus batožiny.

Spôsob náhrady škody za každý chýbajúci kilogram alebo za každý kus batožiny stanovujú všeobecné prepravné podmienky.

2. Dopravca je povinný okrem toho nahradiť dovoznú za batožinu a iné sumy zaplatené v súvislosti s prepravou strateného kusu batožiny, ako aj už zaplatené clo a spotrebné dane.

Článok 42

Náhrada škody pri poškodení

1. Pri poškodení cestovnej batožiny je dopravca povinný bez ďalšej náhrady škody zaplatiť náhradu zodpovedajúcu zníženiu hodnoty batožiny.
2. Náhrada škody nesmie presiahnuť:
 - a) ak je poškodením znehodnotená celá batožina, sumu, ktorú by bolo treba zaplatiť v prípade úplnej straty;
 - b) ak je poškodením znehodnotená iba časť batožiny, sumu, ktorú by bolo treba zaplatiť v prípade straty znehodnotenej časti.

Článok 43

Náhrada škody pri oneskorenom vydaní

1. Pri oneskorenom vydaní cestovnej batožiny je dopravca povinný zaplatiť za každých začatých 24 hodín od požiadania o jej vydanie, najviac však za 14 dní:
 - a) ak oprávnená osoba preukáže, že oneskorením vydania vznikla škoda, náhradu vo výške škody až do sumy 0,80 zúčtovacej jednotky za každý kilogram hrubej hmotnosti alebo 14 zúčtovacích jednotiek za každý kus oneskorene vydané batožiny;
 - b) ak oprávnená osoba nepreukáže, že oneskorením vydania vznikla škoda, paušálnu náhradu škody 0,14 zúčtovacej jednotky za každý kilogram hrubej hmotnosti alebo 2,80 zúčtovacej jednotky za každý kus oneskorene vydané batožiny.

Spôsob náhrady škody za každý chýbajúci kilogram alebo za každý kus batožiny stanovujú všeobecné prepravné podmienky.

2. Pri úplnej strate batožiny sa náhrada škody podľa odseku 1 neposkytuje súbežne s náhradou škody podľa článku 41.
3. Pri čiastočnej strate batožiny sa vypláti náhrada škody podľa odseku 1 za časť, ktorá sa nestratila.
4. Pri poškodení batožiny, ktoré nenastalo oneskorením vydania, sa poskytuje náhrada škody podľa odseku 1 prípadne spolu s náhradou škody podľa článku 42.
5. Náhrada škody podľa odseku 1 spolu s náhradou škody podľa článkov 41 a 42 nesmie v žiadnom prípade presiahnuť výšku náhrady škody pri úplnej strate batožiny.

Oddiel 3

Vozidlá

Článok 44

Náhrada škody pri meškaní

1. Ak je vozidlo z dôvodov spôsobených dopravcom naložené neskoršie alebo oneskorene vydané a ak oprávnená osoba preukáže, že tým vznikla strata alebo škoda, dopravca je povinný zaplatiť náhradu škody v sume neprekračujúcej výšku prepravného za vozidlo.
2. Ak sa oprávnená osoba pri oneskorenej nakládke z dôvodu na strane dopravcu vzdá vykonania prepravnej zmluvy, vráti sa jej prepravné. Ak preukáže, že týmto meškaním vznikla strata alebo škoda, môže okrem toho žiadať náhradu vo výške neprekračujúcej prepravné za prepravu vozidla.

Článok 45

Náhrada škody pri strate

Pri úplnej alebo čiastočnej strate vozidla sa náhrada za preukázanú stratu alebo škodu oprávnenej osobe vypočíta podľa všeobecnej hodnoty vozidla. Táto náhrada nepresiahne 8 000 zúčtovacích jednotiek. Príves s nákladom alebo bez neho sa považuje za samostatné vozidlo.

Článok 46

Zodpovednosť za iné predmety

1. Za škodu na predmetoch ponechaných vo vozidle alebo na predmetoch nachádzajúcich sa v schránkach (napr. obaly na batožinu alebo boxy na lyže), ktoré sú pevne upevnené na vozidle, zodpovedá dopravca len vtedy, ak ju sám zavinil. Celková náhrada škody nepresiahne 1 400 zúčtovacích jednotiek.
2. Za predmety upevnené na vozidlo zvonka vrátane schránok podľa odseku 1 zodpovedá dopravca len vtedy, ak sa preukáže, že strata alebo škoda bola zavinená konaním alebo opomenutím dopravcu buď s úmyslom takúto stratu alebo škodu spôsobiť, alebo z ľahkomyselnosti a s vedomím, že takáto strata alebo škoda pravdepodobne vznikne.

Článok 47

Uplatniteľné právo

S výhradou ustanovení tohto oddielu sa na vozidlá vzťahujú ustanovenia oddielu 2 o zodpovednosti za batožinu.

KAPITOLA IV

Spoločné ustanovenia

Článok 48

Strata práva na obmedzenie zodpovednosti

Obmedzenia zodpovednosti určené týmito jednotnými právnymi predpismi a ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré obmedzujú náhradu škody pevnou sumou, sa neuplatnia, ak sa preukáže, že strata alebo škoda bola spôsobená konaním alebo opomenutím dopravcu buď s úmyslom takúto stratu alebo škodu spôsobiť, alebo z ľahkomyselnosti a s vedomím, že takáto strata alebo škoda pravdepodobne vznikne.

Článok 49

Prepočet a úročenie

1. Ak sa pri výpočte náhrady škody musia prepočítavať sumy vyjadrené v cudzej mene, prepočítavajú sa podľa kurzu platného v deň a v mieste výplaty náhrady škody.
2. Oprávnená osoba si môže nárokovať úroky z náhrady škody vo výške päť percent ročne, a to odo dňa reklamácie podľa článku 55 alebo, ak nebola podaná reklamácia, odo dňa podania žaloby.
3. Z náhrady škody podľa článkov 27 a 28 však úroky plynú až odo dňa, v ktorom došlo k rozhodujúcim okolnostiam pre výpočet náhrady škody, ak je tento deň neskorší ako deň reklamácie alebo podania žaloby.
4. Pri batožine sa môžu nárokovať úroky len vtedy, ak náhrada škody prekročí 16 zúčtovacích jednotiek za každý batožinový lístok.
5. Ak pri batožine oprávnená osoba nepredloží dopravcovi doklady potrebné na konečné vybavenie reklamácie v primeranej lehote, ktorá sa jej poskytla, nepočítajú sa úroky od uplynutia tejto lehoty do doby predloženia týchto dokladov.

Článok 50

Zodpovednosť pri jadrovej udalosti

Doprovca je oslobodený od zodpovednosti podľa týchto jednotných právnych predpisov, ak stratu alebo škodu spôsobila jadrová udalosť a ak podľa vnútroštátnych zákonov a predpisov o zodpovednosti v oblasti jadrovej energie zodpovedá za túto stratu alebo škodu prevádzkovateľ jadrového zariadenia alebo iná osoba, ktorá ho zastupuje.

Článok 51

Osoby, za ktoré zodpovedá dopravca

Doprovca zodpovedá za svojich zamestnancov a za iné osoby, ktorých službu využíva pri vykonávaní prepravy, ak títo zamestnanci a iné osoby vykonávajú svoje povinnosti. Manažéri infraštruktúry, na ktorej sa uskutočňuje preprava, sa považujú za osoby, ktorých službu dopravca využíva pri vykonávaní prepravy.

Článok 52

Iné nároky

1. Vo všetkých prípadoch, na ktoré sa vzťahujú tieto jednotné právne predpisy, možno uplatniť voči dopravcovi nárok na náhradu škody, bez ohľadu na jeho právnu podstatu, len za predpokladov a v medziach stanovených v týchto jednotných právnych predpisoch.
2. To isté platí pre nároky voči zamestnancom a iným osobám, za ktoré zodpovedá dopravca podľa článku 51.

HLAVA V

ZODPOVEDNOSŤ CESTUJÚCEHO

Článok 53

Osobitné zásady zodpovednosti

Cestujúci zodpovedá dopravcovi za každú škodu:

a) ktorá vznikne tým, že si nesplní povinnosti, ktoré preňho vyplývajú z

1. článkov 10, 14 a 20;
2. osobitných ustanovení všeobecných prepravných podmienok o preprave vozidiel alebo
3. z Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID), alebo

b) ktorú zapríčinia predmety alebo zvieratá, ktoré si berie so sebou,

ak nepreukáže, že stratu alebo škodu spôsobili okolnosti, ktorým napriek správaniu zodpovedného cestujúceho nemohol zabrániť a ktorých následky nemohol odvrátiť. Týmto ustanovením nie je dotknutá zodpovednosť dopravcu podľa článku 26 a článku 33 ods. 1.

HLAVA VI

UPLATŇOVANIE NÁROKOV

Článok 54

Zistenie čiastočnej straty alebo poškodenia

1. Ak dopravca zistí alebo ak sa domnieva, že došlo k čiastočnej strate alebo poškodeniu prepravovaného predmetu (batožiny, vozidla), ktorý je pod jeho ochranou, alebo ak to tvrdí oprávnená osoba, dopravca je povinný bezodkladne podľa možnosti v prítomnosti oprávnenej osoby spísať zápisnicu, v ktorej podľa povahy straty alebo škody uvedie stav predmetu a pokiaľ je to možné tiež rozsah a príčinu straty alebo škody, ako aj čas jej vzniku.
2. Odpis tejto zápisnice sa vydá bezplatne oprávnenej osobe.
3. Ak oprávnená osoba neuzná zistenia uvedené v zápisnici, môže požiadať, aby stav batožiny alebo vozidla, ako aj príčinu a rozsah straty alebo škody zistil znalec určený stranami prepravnej zmluvy alebo súdom. Pre toto konanie platia zákony a predpisy štátu, v ktorom sa zistenie robí.

Článok 55

Reklamácie

1. Reklamácie, ktoré sa týkajú zodpovednosti dopravcu pri usmrtení a zranení cestujúcich, je potrebné podať písomne dopravcovi, voči ktorému možno uplatňovať nároky súdnou cestou. V prípade prepravy, ktorá bola predmetom jednej zmluvy a bola uskutočnená po sebe nasledujúcimi dopravcami, možno podať reklamáciu u prvého alebo posledného dopravcu, ako aj u dopravcu, ktorý má v štáte trvalého bydliska alebo obvyklého pobytu cestujúceho hlavné miesto podnikateľskej činnosti, pobočku alebo obchodné zastúpenie, prostredníctvom ktorých bola uzavretá prepravná zmluva.
2. Ostatné reklamácie na základe prepravnej zmluvy sa podávajú písomne dopravcovi uvedenému v článku 56 ods. 2 a 3.
3. Doklady, ktoré chce oprávnená osoba priložiť k reklamácii, sa musia predložiť v origináli alebo v druhopise, ktorý musí byť na žiadosť dopravcu riadne overený. Na vybavenie reklamácie môže dopravca žiadať odovzdanie cestovného lístka, batožinového lístka a prepravného dokladu vozidla.

Článok 56

Dopravcovia, voči ktorým možno uplatňovať nároky súdnou cestou

1. Nároky na náhradu škody na základe zodpovednosti dopravcu pri usmrtení a zranení cestujúcich možno uplatniť súdnou cestou iba voči dopravcovi zodpovednému v zmysle článku 26 ods. 5.
2. S výhradou odseku 4 možno uplatniť iné nároky cestujúceho na základe prepravnej zmluvy len voči prvému, poslednému alebo tomu dopravcovi, ktorý vykonal časť prepravy, v priebehu ktorej nastali skutočnosti odôvodňujúce tento nárok.
3. Ak je pri preprave po sebe nasledujúcimi dopravcami uvedený na batožinovom lístku alebo v prepravnom doklade vozidla s jeho súhlasom dopravca zodpovedný za jej vydanie, možno voči nemu uplatniť súdnou cestou nároky podľa odseku 2 aj vtedy, ak nedostal batožinu alebo neprevzal vozidlo.
4. Nároky na vrátenie sumy, ktorá bola zaplatená na základe prepravnej zmluvy, možno uplatniť súdnou cestou voči dopravcovi, ktorý sumu vybral, alebo voči dopravcovi, v mene ktorého sa suma vybrala.
5. Protižalobou alebo námietkami možno uplatniť nároky tiež voči iným dopravcom, než sú dopravcovia uvedení v odsekoch 2 a 4, ak sa hlavná žaloba zakladá na tej istej prepravnej zmluve.
6. Ak sa tieto jednotné právne predpisy uplatnia na vykonávajúceho dopravcu, možno nároky uplatniť súdnou cestou aj voči nemu.
7. Ak má žalobca možnosť voľby medzi viacerými dopravcami, jeho právo voľby zanikne, len čo podá žalobu voči jednému z nich; to platí aj vtedy, ak má žalobca možnosť voľby medzi jedným alebo viacerými dopravcami a vykonávajúcim dopravcom.

Článok 58

Zánik nárokov pri usmrtení alebo zranení cestujúcich

1. Všetky nároky oprávnenej osoby vyplývajúce zo zodpovednosti dopravcu pri usmrtení alebo zranení cestujúceho zanikajú, ak oprávnená osoba najneskoršie do 12 mesiacov po tom, ako sa dozvedela o strate alebo poškodení, neoznámí úraz cestujúceho niektorému z dopravcov, ktorému možno podať reklamáciu podľa článku 55 ods. 1. Ak oprávnená osoba oznámí úraz dopravcovi ústne, musí dopravca o tomto ústnom oznámení vyhotoviť potvrdenie.
2. Nároky však nezanikajú, ak:
 - a) oprávnená osoba podala počas lehoty stanovenej v odseku 1 reklamáciu niektorému z dopravcov uvedených v článku 55 ods. 1;
 - b) sa zodpovedný dopravca dozvedel počas lehoty stanovenej v odseku 1 o úraze cestujúceho iným spôsobom;
 - c) opomenutie alebo meškanie oznámenia spôsobili okolnosti, ktoré nemožno pričítať na ťarchu oprávnenej osoby;
 - d) oprávnená osoba preukáže, že úraz bol spôsobený zavinením dopravcu.

Článok 59

Zánik nárokov pri preprave batožiny

1. Prevzatím batožiny oprávnenou osobou zanikajú všetky nároky voči dopravcovi z prepravnej zmluvy pri čiastočnej strate, poškodení alebo oneskorenom vydaní.

2. Nároky však nezanikajú:

a) pri čiastočnej strate alebo poškodení, ak

1. stratu alebo poškodenie zistila oprávnená osoba podľa článku 54 pred prevzatím batožiny;

2. zistenie, ktoré sa malo uskutočniť podľa článku 54, sa opomenulo iba zavinením dopravcu;

b) pri zjavne nepoznateľnej strate alebo poškodení, ktorú zistila oprávnená osoba až po prevzatí batožiny, ak

1. požiada o zistenie podľa článku 54 ihneď po objavení straty alebo poškodenia a najneskôr tri dni po prevzatí batožiny a

2. okrem toho preukáže, že k strate alebo poškodeniu došlo v čase od prijatia batožiny na prepravu do jej vydania;

c) pri oneskorenom vydaní, ak oprávnená osoba uplatnila v priebehu 21 dní svoje práva voči niektorému z dopravcov uvedených v článku 56 ods. 3;

d) ak oprávnená osoba preukáže, že strata alebo poškodenie vznikli zavinením dopravcu.

Článok 60

Premlčanie

1. Nároky na náhradu škody vyplývajúce zo zodpovednosti dopravcu pri usmrtení a zranení cestujúcich sa premlčujú takto:

a) nároky cestujúceho – po troch rokoch, počítajúc od prvého dňa po úraze;

b) nároky ostatných oprávnených osôb – po troch rokoch, počítajúc od prvého dňa po úmrtí cestujúceho, najneskôršie však po piatich rokoch, počítajúc od prvého dňa po úraze.

2. Ostatné nároky vyplývajúce z prepravnej zmluvy sa premlčujú po jednom roku. Premlčacia lehota je však dva roky pri nárokoch na náhradu straty alebo poškodenia spôsobeného konaním alebo nekonaním buď s úmyslom takúto stratu alebo poškodenie spôsobiť, alebo z ľahkomyseľnosti a s vedomím, že takáto strata alebo poškodenie pravdepodobne vznikne.

3. Premlčacia lehota podľa odseku 2 sa začína pri nárokoch:

a) na náhradu škody pri úplnej strate štrnástym dňom po uplynutí lehoty stanovenej v článku 22 ods. 3;

b) na náhradu škody pri čiastočnej strate, poškodení alebo oneskorenom vydaní dňom vydania;

c) vo všetkých ostatných prípadoch týkajúcich sa prepravy cestujúcich dňom, v ktorom uplynula platnosť cestovného lístka.

Deň označený ako začiatok premlčacej lehoty sa do nej nepočíta.

4. Inak pre neplynutie a prerušenie premlčania platí vnútroštátne právo.

HLAVA VII

VZÁJOMNÉ VZŤAHY MEDZI DOPRAVCAMI

Článok 61

Rozdelenie cestovného a prepravného

1. Každý dopravca je povinný zaplatiť zúčastneným dopravcom podiel, ktorý na nich pripadá z cestovného a prepravného, ktoré vybral alebo mal vybrať. Spôsob platenia určujú dohody uzavreté medzi dopravcami.
2. Článok 6 ods. 3, článok 16 ods. 3 a článok 25 sa vzťahujú aj na vzťahy medzi po sebe nasledujúcimi dopravcami.

Článok 62

Právo na postih

1. Ak dopravca zaplatil náhradu škody podľa týchto jednotných právnych predpisov, má právo na postih voči dopravcom zúčastneným na preprave podľa nasledujúcich ustanovení:
 - a) dopravca sám zodpovedá za škodu, ktorú spôsobil;
 - b) ak stratu alebo škodu spôsobili viacerí dopravcovia, každý z nich zodpovedá za stratu alebo škodu, ktorú spôsobil; ak takéto rozlíšenie nie je možné, náhrada škody sa rozdelí medzi dopravcov podľa písmena c);
 - c) ak nemožno dokázať, ktorý dopravca spôsobil stratu alebo škodu, rozdelí sa náhrada škody medzi všetkých dopravcov s výnimkou tých dopravcov zúčastnených na preprave, ktorí dokážu, že stratu alebo škodu nespôsobili; rozdelenie sa vykoná v pomere k príslušnému podielu cestovného a prepravného, ktorý na nich pripadá.
2. Pri platobnej neschopnosti niektorého z týchto dopravcov sa nezaplatený podiel, ktorý na neho pripadá, rozdelí medzi ostatných dopravcov zúčastnených na preprave, a to v pomere k cestovnému a prepravnému, ktoré na nich pripadá.

Článok 63

Konanie pri postihu

1. Dopravca, voči ktorému sa uplatňuje postih podľa článku 62, nemôže popierať platnosť výplaty náhrady dopravcom, ktorý uplatňuje tento postih, ak bola náhrada škody stanovená súdom a ak bol skôr menovaný dopravca riadne oboznámený s právnym sporom a týmto spôsobom mal možnosť do neho vstúpiť. Súd, ktorý vedie hlavný spor, určí lehoty na oznámenie sporu a na vstup do neho.
2. Dopravca, ktorý uplatňuje postih, musí podať len jednu žalobu na tom istom súde proti všetkým dopravcom, s ktorými sa nedohodol, inak stráca právo na postih voči tým dopravcom, ktorých nežaloval.
3. Súd je povinný v jednom rozsudku rozhodnúť o všetkých postihoch, o ktorých pojednáva.
4. Dopravca, ktorý chce uplatniť právo na postih súdnou cestou, môže uplatniť svoj nárok na príslušnom súde štátu, na území ktorého má jeden z dopravcov zúčastnených na preprave hlavné miesto podnikateľskej činnosti, pobočku alebo obchodné zastúpenie, prostredníctvom ktorých bola uzavretá prepravná zmluva.
5. Ak sa má podať žaloba voči viacerým dopravcom, žalujúci dopravca má možnosť voľby medzi príslušnými súdmi podľa odseku 4.
6. Konanie pri postihu sa nesmie spájať s konaním o náhrade škody, ktoré iniciovala oprávnená osoba na základe prepravnej zmluvy.

Článok 64

Dohody o postihoch

Dopravcovia môžu medzi sebou uzavrieť dohody, ktoré sa odchyľujú od článkov 61 a 62.

PRÍLOHA II

MINIMÁLNE INFORMÁCIE, KTORÉ MAJÚ POSKYTOVAŤ ŽELEZNIČNÉ PODNIKY A PREDAJCOVIA CESTOVNÝCH LÍSTKOV

Časť I: Informácie pred cestou

Všeobecné podmienky uplatniteľné na zmluvu

Cestovný poriadok a podmienky najrýchlejšej cesty

Cestovný poriadok a podmienky pre všetky typy dostupného cestovného, so zvýraznením najnižšieho cestovného

Prístupnosť, podmienky prístupu a dostupnosť zariadení pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou vo vlaku v súlade so smernicou (EÚ) 2019/882 a nariadeniami (EÚ) č. 454/2011 a (EÚ) č. 1300/2014

Dostupnosť kapacít a podmienky prístupu pre bicykle

Dostupnosť sedadiel v prvej a druhej triede, ako aj v ležadlových vozňoch a lôžkových vozňoch

Narušenie cesty a meškanie (plánované a v reálnom čase)

Dostupnosť zariadení vo vlaku vrátane Wi-Fi a toaliet, a služieb vo vlaku vrátane pomoci, ktorú cestujúcim poskytuje personál

Informácie pred nákupom o tom, či cestovný lístok alebo cestovné lístky predstavujú priamy cestovný lístok

Postupy reklamácie stratenej batožiny

Postupy predloženia sťažností

Časť II: Informácie počas cesty

Služby a zariadenia vo vlaku vrátane Wi-Fi

Nasledujúca stanica

Narušenie cesty a meškanie (plánované a v reálnom čase)

Hlavné prípoje

Otázky bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany

Časť III: Operácie týkajúce sa rezervačných systémov

Žiadosti týkajúce sa dostupnosti služieb železničnej prepravy vrátane platných taríf

Žiadosti o rezerváciu služieb železničnej prepravy

Žiadosti o čiastočné alebo úplné zrušenie rezervácie

PRÍLOHA III

MINIMÁLNE NORMY KVALITY SLUŽIEB

Informácie a cestovné lístky

Presnosť spojov a všeobecné zásady o narušení spojov

Meškania

- i) celkové priemerné meškanie spojov ako percento v každej kategórii spojov (diaľkové, regionálne a mestské/prímestské);
- ii) percentuálny podiel meškaní spôsobených okolnosťami uvedenými v článku 19 ods. 10;
- iii) percento spojov s meškaním pri odchode;
- iv) percento spojov s meškaním pri príchode:
 - percento meškaní v trvaní menej ako 60 minút;
 - percento meškaní v trvaní od 60 do 119 minút;
 - percento meškaní v trvaní 120 minút a viac;

Odrieknutie spojov

- i) odrieknutie spojov ako percento v každej kategórii spojov (medzinárodné, vnútroštátne diaľkové, regionálne a mestské/prímestské);
- ii) odrieknutie spojov, ktoré bolo spôsobené okolnosťami uvedenými v článku 19 ods. 10, ako percento v každej kategórii spojov (medzinárodné, vnútroštátne diaľkové, regionálne a mestské/prímestské).

Čistota železničných vozidiel a zariadení na staniciach (kvalita vzduchu a regulátor teploty vo vozňoch, hygiena sociálnych zariadení atď.)

Prieskum spokojnosti zákazníkov

Vybavovanie sťažností, vrátenie peňazí a náhrady škody v prípade nedodržania noriem kvality služieb

Pomoc poskytovaná osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou a diskusie o tejto pomoci so zastupiteľskými organizáciami a prípadne so zástupcami osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou

PRÍLOHA IV

TABUĽKA ZHODY

Nariadenie (ES) č. 1371/2007	Toto nariadenie
článok 1	článok 1
článok 1 písm. a)	článok 1 písm. a)
článok 1 písm. b)	článok 1 písm. b)
—	článok 1 písm. c)
článok 1 písm. c)	článok 1 písm. d)
—	článok 1 písm. e)
článok 1 písm. d)	článok 1 písm. f)
článok 1 písm. e)	článok 1 písm. g)
—	článok 1 písm. h)
článok 1 písm. f)	článok 1 písm. i)
článok 2	článok 2
článok 2 ods. 1	článok 2 ods. 1
článok 2 ods. 2	—
článok 2 ods. 3	—
článok 2 ods. 4	—
článok 2 ods. 5	článok 2 ods. 6 písm. a), článok 2 ods. 8
článok 2 ods. 6	článok 2 ods. 6 písm. b)
článok 2 ods. 7	článok 2 ods. 7
—	článok 2 ods. 2
—	článok 2 ods. 3
—	článok 2 ods. 4
—	článok 2 ods. 5
článok 3	článok 3
článok 3 bod 1	článok 3 bod 1
článok 3 body 2 a 3	—
článok 3 bod 4	článok 3 bod 2

Nariadenie (ES) č. 1371/2007	Toto nariadenie
článok 3 bod 5	článok 3 bod 3
článok 3 bod 6	článok 3 bod 4
článok 3 bod 7	článok 3 bod 5
článok 3 bod 8	článok 3 bod 6
—	článok 3 bod 7
článok 3 bod 9	článok 3 bod 8
článok 3 bod 10	článok 3 bod 9
—	článok 3 bod 10
—	článok 3 bod 11
článok 3 bod 11	článok 3 bod 12
—	článok 3 bod 13
—	článok 3 bod 14
—	článok 3 bod 15
—	článok 3 bod 16
článok 3 bod 12	článok 3 bod 17
—	článok 3 bod 18
článok 3 bod 13	článok 3 bod 19
—	článok 3 bod 20
článok 3 bod 15	článok 3 bod 21
—	článok 3 bod 22
článok 4	článok 4
—	článok 5
článok 5	článok 6
článok 6	článok 7
článok 7	článok 8
článok 8	článok 9
—	článok 10

Nariadenie (ES) č. 1371/2007	Toto nariadenie
článok 9	článok 11
—	článok 12
článok 11	článok 13
článok 12	článok 14
článok 13	článok 15
článok 14	článok 16
článok 15	článok 17
článok 16	článok 18
—	článok 18 ods. 2, 3, 4, 5, 6, 7
článok 17 ods. 1	článok 19 ods. 1, 2, 3, 4
—	článok 19 ods. 5, 6
článok 17 ods. 2	článok 19 ods. 7
článok 17 ods. 3	článok 19 ods. 8
článok 17 ods. 4	článok 19 ods. 9
—	článok 19 ods. 10
článok 18	článok 20
—	článok 20 ods. 6
článok 19	článok 21
článok 20	článok 22
článok 21 ods. 1	—
článok 21 ods. 2	článok 23 ods. 1 písm. g)
články 22 a 23	článok 23
článok 22 ods. 2	—
článok 24	článok 24
článok 25	článok 25 ods. 1, 2 a 3
—	článok 26
článok 26	článok 27

Nariadenie (ES) č. 1371/2007	Toto nariadenie
článok 27	článok 28
—	článok 28 ods. 3
článok 27 ods. 3	článok 28 ods. 4
článok 28	článok 29
článok 29	článok 30
článok 30	článok 31
—	článok 32, 33
článok 31	článok 34
—	článok 34 ods. 1 a 3
článok 32	článok 35
—	článok 35 ods. 2
článok 33	—
článok 34	článok 36
článok 35	článok 38
—	článok 37
článok 36	článok 39
—	článok 40
článok 37	článok 41
príloha I	príloha I
príloha II	príloha II
príloha III	príloha III
—	príloha IV

Odôvodnené stanovisko Rady: Pozícia Rady (EÚ) č. 1/2021 v prvom čítaní na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie)

(2021/C 68/02)

I. ÚVOD

1. Európska komisia 27. septembra 2017 prijala návrh na prepracovanie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave.
2. Hlavnými dôvodmi Komisie na predloženie návrhu na prepracovanie bolo vyriešiť identifikované problémy týkajúce sa najmä situácií vyššej moci, používania výnimiek, práv osôb so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou a dostupnosti tzv. priamych cestovných lístkov a informácií o nich.
3. Rada (doprava, telekomunikácie a energetika) sa 2. decembra 2019 dohodla na všeobecnom smerovaní.
4. Európsky parlament prijal pozíciu v prvom čítaní 15. novembra 2018.
5. Medzi januárom a októbrom 2020 sa uskutočnili rokovania medzi Európskym parlamentom, Radou a Komisiou s cieľom dosiahnuť dohodu o návrhu. Na štvrtom zasadnutí trialógu 1. októbra sa dosiahla predbežná dohoda, ktorú Výbor stálych predstaviteľov schválil 21. októbra 2020.
6. Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) potvrdil politickú dohodu 29. októbra 2020.
7. Rada pri svojej práci zohľadnila stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 18. januára 2018. Výbor regiónov sa rozhodol stanovisko nevydať.
8. Rada pre zahraničné veci sa vyzvala, aby vzhľadom na uvedenú dohodu a následnú revíziu právnikov lingvistov prijala na zasadnutí 25. januára 2021 pozíciu Rady v prvom čítaní v súlade s riadnym legislatívnym postupom ustanoveným v článku 294 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

II. CIEĽ

9. Všeobecným cieľom návrhu je posilniť práva cestujúcich v železničnej preprave lepšou ochranou cestujúcich vlakom v prípade meškania, odrieknutia spoja alebo diskriminácie a v špecifických prípadoch znížiť zaťaženie železničných podnikov, najmä v súvislosti s meškami spôsobenými vonkajšími príčinami a mimo kontroly železničného podniku (vyššia moc).
10. Cestujúci v železničnej preprave by mali byť plne chránení bez ohľadu na to, kde v EÚ cestujú. V nariadení sa stanovujú záruky týkajúce sa primeraného informovania cestujúcich a výrazne sa posilňujú práva cestujúcich so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou.
11. Rada na základe návrhu Komisie súhlasí s vložením nových ustanovení, ktorých účelom je zohľadniť nový vývoj. Rada prekročila rámec návrhu Komisie tým, že sa dohodla aj na revízii alebo doplnení ustanovení o vybavení koľajových vozidiel miestami pre bicykle, presmerovaní, zavedení povinnosti týkajúcej sa priamych cestovných lístkov, skrátení lehoty na predbežné informovanie pre osoby so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou, ako aj tým, že sa ďalej objasnil mechanizmus vybavovania sťažností.

III. ANALÝZA POZÍCIE RADY V PRVOM ČÍTANÍ

12. Kompromis, ktorý sa premietol do pozície Rady v prvom čítaní, obsahuje tieto kľúčové prvky

a) Vyššia moc

13. V pozícii Rady sa pozmeňuje doložka o vyššej moci s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky a konzistentnosť vo vzťahu k podobným doložkám pre iné druhy dopravy. Pôvodne sa táto doložka obmedzovala na extrémne poveternostné podmienky a veľké prírodné katastrofy. So zreteľom na nedávny vývoj a vzhľadom na pandémiu COVID-19 sa v pozícii Rady ako mimoriadne okolnosti zavádzajú „rozsiahle krízy v oblasti verejného zdravia“ a uplatňovanie vyššej moci sa rozširuje aj na iné udalosti, ako sú teroristické útoky alebo opatrenia na presadzovanie práva.

14. V súvislosti s vyššou mocou sa v pozícii Rady stanovuje, že prevádzkovatelia by boli zbavení iba povinnosti zaplatiť náhradu škody, zatiaľ čo iné náhrady by sa ešte museli uhradiť.

b) Využívanie výnimiek

15. Rada sa dohodla, že nové pravidlá nadobudnú účinnosť po 24 mesiacoch, aby prevádzkovatelia a orgány mali čas pripraviť sa na hladký prechod. Keďže stupeň rozvoja železničnej infraštruktúry a služieb je v členských štátoch stále rozličný, Rada považuje za dôležité umožniť špecifické výnimky, aby sa členským štátom poskytlo viac času na vykonanie osobitných aspektov.
16. Pozícia Rady umožňuje posledné predĺženie súčasných výnimiek pre vnútroštátne železničné služby o päť rokov pre tie členské štáty, ktoré tieto výnimky využívajú. Členské štáty sa môžu za osobitných okolností a na neurčité obdobie rozhodnúť aj o čiastočnom vyňatí cezhraničných regionálnych, mestských a prímestských spojov. Členské štáty však nemôžu vyňať práva osôb so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou, prepravu bicyklov a ustanovenia o priamych cestovných lístkoch a presmerovaní z cezhraničných spojov.

c) Práva osôb so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou

17. Rada sa dohodla na zosúladiení práv osôb so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou v tomto nariadení a zabezpečení súladu s inými právnymi nástrojmi, najmä s Európskym aktom o prístupnosti [smernica 2019/882/EÚ o požiadavkách na prístupnosť výrobkov a služieb] a Dohovorom Organizácie Spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím (UNCPRD). Členské štáty už nebudú môcť udeľovať výnimky z poskytovania pomoci a náhrady za poškodené mobilné vybavenie. V záujme dosiahnutia lepších služieb pre osoby so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou, ktoré cestujú vlakom, sa postupy pre ne zjednodušili, objasnili a stali sa menej zafašujúcimi.
18. Žiadosti o pomoc na staniciach bude namiesto súčasných 48 hodín stačiť zaslať najneskôr 24 hodín pred cestou, a bez dodatočných nákladov; členské štáty však môžu do 30. júna 2026 umožniť predĺženie tejto lehoty na najviac 36 hodín. V prípade, že sa nedôjde k predbežnému informovaniu, ale na stanici je k dispozícii vyškolený personál, pomoc sa poskytne pri nástupe alebo výstupe z vlaku. Ak sa vyžaduje sprevádzajúca osoba, táto osoba cestuje bezplatne a osobám so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou, ktoré využívajú asistenčného psa, musí byť zaručené, že zvieratá môžu cestovať s nimi.

d) Vybavenie koľajových vozidiel miestami pre bicykle

19. Rada sa dohodla na všeobecnej zásade, že by sa mala umožniť preprava bicyklov vlakom. Celkovým cieľom je mať v každej zostave vlaku aspoň štyri miesta pre bicykle. Členské štáty sa môžu rozhodnúť ísť nad rámec tohto počtu, ale v prípade, že by v zostave vlaku boli menej ako štyri miesta, malo by to byť odôvodnené osobitnými okolnosťami. Železničný podnik môže toto právo ďalej obmedziť iba v osobitných a odôvodnených prípadoch, najmä z dôvodu obmedzenia kapacity v čase dopravnej špičky, alebo keď to neumožňujú koľajové vozidlá. Železničný podnik môže v náležitých prípadoch účtovať primeraný poplatok.
20. Železničné podniky sú pri objednávaní nových koľajových vozidiel alebo pri vykonávaní rozsiahlej modernizácie existujúcich koľajových vozidiel povinné zabezpečiť priestor pre bicykle. Železničný podnik je tiež povinný zverejňovať informácie o dostupnosti týchto miest pre bicykle. Na osobitné postupy verejného obstarávania na zabezpečenie miest pre bicykle v koľajových vozidlách sa bude vzťahovať 48-mesačné prechodné obdobie.

e) Priame cestovné lístky

21. Rada súhlasí s povinnosťou ponúkať priame cestovné lístky na spoje, ktoré prevádzkuje jediný železničný podnik: na medzinárodné a diaľkové spoje od dátumu začatia uplatňovania a po piatich rokoch aj na regionálne spoje. Znamená to, že ak sa takáto cesta skladá z rôznych častí, kombinácia všetkých častí sa považuje za jeden cestovný lístok. Ak sa železničný podnik nepovažuje za jediný podnik, musí vynaložiť všetko primerané úsilie na to, aby ponúkal priame cestovné lístky vrátane dobrej spolupráce medzi železničnými podnikmi.
22. Ak predajcovia z vlastnej iniciatívy spájajú cestovné lístky a cestujúci si kúpil lístok v rámci jednej obchodnej transakcie a nebol informovaný o tom, že nejde o priamy cestovný lístok, predajcovia budú v prípade narušenia cesty podliehať zvýšenej zodpovednosti.

f) Právo na vlastné presmerovanie

23. Rada sa dohodla, že lehotu, po ktorej uplynutí môžu cestujúci sami zabezpečiť presmerovanie, ak im železničný podnik neoznami možnosti presmerovania, skráti na 100 minút. Železničný podnik zabezpečí aj náhradu nákladov na vlastné presmerovanie v prípadoch vyššej moci.

g) Cestovné a dopravné informácie v reálnom čase

24. Rada sa dohodla, že dopravné a cestovné informácie v reálnom čase sa majú sprístupňovať iným poskytovateľom služieb. Tým, že sa umožní lepší a jednoduchší prístup k dopravným a cestovným informáciám o sa budú môcť ponúknuť nové služby, ktoré vytvárajú osobitné obchodné príležitosti a ktoré by mali atraktívniť železničnú dopravu pre existujúcich aj nových zákazníkov. V špecifických prípadoch môže členský štát udeliť manažérovi infraštruktúry výnimku na deväť rokov; členské štáty však musia každé dva roky opätovne posúdiť situáciu a možnosť poskytovať informácie.

h) Vybavovanie sťažností

25. Rada súhlasí s ďalším objasnením postupu vybavovania sťažností. Bude potrebné, aby Komisia vypracovala vzor žiadosti o náhradu škody a náhradu cestovného a zabezpečila, aby takéto formuláre boli k dispozícii v prístupnom formáte pre osoby so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou. Ďalej sa zlepšuje spolupráca medzi vnútroštátnymi orgánmi presadzovania, a to najmä zavedením koncepcie „vedúceho orgánu“ pre zložité prípady a jeho určením.

i) Doložka o nediskriminácii

26. Rada sa dohodla, že sa vloží nový článok, v ktorom sa stanoví a objasní, že sa zakazuje akákoľvek priama alebo nepriama diskriminácia na základe štátnej príslušnosti cestujúceho alebo sídla železničného podniku, predajcu cestovných lístkov alebo prevádzkovateľa zjazdu v Únii.

IV. ZÁVER

27. Do pozície Rady v prvom čítaní sa v plnej miere premietol kompromis, ktorý sa za pomoci Komisie dosiahol počas rokovaní medzi Radou a Európskym parlamentom. Tento kompromis potvrdila predsedníčka Výboru Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) v liste predsedovi Výboru stálych predstaviteľov (30. októbra 2020). V tomto liste predsedníčka výboru TRAN uviedla, že členom výboru a následne aj plénu odporučí, aby pozíciu Rady v prvom čítaní Parlament prijal v druhom čítaní bez pozmeňujúcich návrhov s výhradou overenia právnikmi lingvistami oboch inštitúcií.
28. Rada sa preto domnieva, že jej pozícia v prvom čítaní predstavuje vyvážený výsledok a že prepracované nariadenie po prijatí prispeje k zabezpečeniu práv cestujúcich, najmä osôb so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou využívajúcich železničné služby, na jednej strane a k jasnému stanoveniu povinností prevádzkovateľov železničnej dopravy a poskytovateľov cestovných služieb na strane druhej.
-

ISSN 1977-1037 (elektronické vydanie)
ISSN 1725-5236 (papierové vydanie)



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK