



Výbor pre dopravu a cestovný ruch

2017/0237(COD)

26.2.2018

*****I**

NÁVRH SPRÁVY

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie)
(COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajca: Bogusław Liberadzki

(Recast – Rule 104 of the Rules of Procedure)

Označenie postupov

- * Konzultácia
- *** Súhlas
- ***I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- ***II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- ***III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v dvoch stĺpcoch

Vypustenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v ľavom stĺpci. Nahradenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v oboch stĺpcoch. Nový text sa označuje ***hrubou kurzívou*** v pravom stĺpci.

Prvý a druhý riadok záhlavia každého pozmeňujúceho návrhu vymedzujú príslušnú časť v návrhu aktu predloženého na prerokovanie. Ak sa pozmeňujúci návrh týka platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, záhlavie navyše obsahuje tretí riadok uvádzajúci platný akt a štvrtý riadok uvádzajúci príslušné ustanovenie tohto aktu.

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v podobe konsolidovaného textu

Nové časti textov sa označujú ***hrubou kurzívou***. Vypustené časti textu sa označujú symbolom ***■*** alebo sa prečiarkujú. V prípade nahradenia sa nový text vyznačí ***hrubou kurzívou*** a nahradený text sa vymaže alebo sa prečiarkne.

Čisto technické zmeny, ktoré vykonávajú útvary s cieľom vypracovať konečný text, sa však nevyznačujú.

OBSAH

	strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA	40
PRÍLOHA: LIST VÝBORU PRE PRÁVNE VECI	44
PRÍLOHA: STANOVISKO KONZULTAČNEJ PRACOVNEJ SKUPINY PRÁVNÝCH SLUŽIEB EURÓPSKEHO PARLAMENTU, RADY A KOMISIE.....	45
ANNEX: LIST OF ENTITIES OR PERSONS FROM WHOM THE RAPPORTEUR HAS RECEIVED INPUT	47

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie)
(COM(2017)0548 – C8-0324/2017 – 2017/0237(COD))

(Riadny legislatívny postup – prepracovanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2017)0548),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh (C8-0324/2017),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 18. januára 2018¹,
 - po porade s Výborom regiónov,
 - so zreteľom na Medziinštitucionálnu dohodu z 28. novembra 2001 o systematickejšom používaní techniky prepracovania právnych aktov²,
 - so zreteľom na list Výboru pre právne veci z 24. júla 2017 adresovaný Výboru pre dopravu a cestovný ruch v súlade s článkom 104 ods. 3 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na články 104 a 59 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanovisko Výboru pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa (A8-0000/2018),
- A. keďže podľa stanoviska konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie návrh Komisie neobsahuje žiadne zásadné zmeny okrem tých, ktoré sú ako také označené v návrhu, a keďže, pokiaľ ide o kodifikáciu nezmenených ustanovení skorších aktov spolu s uvedenými zmenami, predmetom návrhu je iba jasná a jednoduchá kodifikácia platných aktov bez zmeny ich podstaty;
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní, pričom berie do úvahy odporúčania konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak nahradí, podstatne zmení alebo má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh;
 3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným

¹ Zatiaľ neuverejnené v Úradnom vestníku.

² Ú. v. ES C 77, 28.3.2002, s. 1.

parlamentom.

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 7

Text predložený Komisiou

(7) Cieľom tohto nariadenia je zlepšiť služby osobnej železničnej prepravy v Únii . Preto by mali mať členské štáty možnosť udeliť výnimku pre služby v regiónoch, v ktorých sa podstatná časť prepravy uskutočňuje mimo územia Únie , **pokiaľ sa zaistí primeraná úroveň práv cestujúcich na tej časti takýchto služieb, ktorá sa poskytuje na území daných členských štátov, v súlade s ich vnútroštátnym právom .**

Pozmeňujúci návrh

(7) Cieľom tohto nariadenia je zlepšiť služby osobnej železničnej prepravy v Únii . Preto by mali mať členské štáty možnosť udeliť výnimku pre služby v regiónoch, v ktorých sa podstatná časť prepravy uskutočňuje mimo územia Únie.

Or. en

Odôvodnenie

Dvojstranné vládne dohody a zmluvné dohody medzi leteckými dopravcami z EÚ a mimo EÚ upravujú ochranu cestujúcich v železničnej preprave medzi členskými a nečlenskými krajinami EÚ. V prípade služieb železničnej prepravy nemožno použiť odkaz na uplatňovanie vnútroštátneho práva.

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 7 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

7a. Železničné podniky v niektorých členských štátoch môžu naraziť na ťažkosti pri uplatňovaní všetkých ustanovení tohto nariadenia v čase nadobudnutia jeho účinnosti. Členské štáty by preto mali mať možnosť udeliť dočasné výnimky z uplatňovania ustanovení tohto nariadenia pre diaľkové vnútroštátne služby osobnej železničnej dopravy. Dočasná výnimka by sa však nemala vzťahovať na tie ustanovenia tohto nariadenia, ktoré zaručujú prístup

k železničnej preprave osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou, na právo osôb, ktoré si chcú kúpiť cestovný lístok na železničnú prepravu, aby tak mohli urobiť bez zbytočných komplikácií, na ustanovenia o zodpovednosti železničných podnikov voči cestujúcim a za ich batožinu, na požiadavku, aby boli podniky primerane poistené, a nemala by sa vzťahovať ani na požiadavku, aby tieto podniky prijali primerané opatrenia na zaistenie osobnej bezpečnosti cestujúcich na železničných staniciach a vo vlakoch a na riadenie rizík.

Or. en

Odôvodnenie

Členské štáty, ktoré stále uplatňujú výnimky na vnútroštátne diaľkové služby, sú prevažne štáty strednej a východnej Európy, v ktorých sú služby železničnej dopravy ovplyvnené nedostatočnými investíciami do odvetvia železničnej dopravy v minulosti. Členské štáty budú mať možnosť udeliť takéto obmedzené výnimky do 3. decembra 2024, ako je stanovené v súčasnom nariadení. Zmena tohto termínu pred jeho plánovaným uplynutím môže narušiť plány vykonávania na úrovni členského štátu. Tento pozmeňujúci návrh je neoddeliteľne spojený s revíziou, ktorú navrhuje Komisia (článok 2, nekodifikovaná časť návrhu).

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 13

Text predložený Komisiou

(13) Rastúca obľúba cyklistiky v Únii ovplyvňuje celkovú mobilitu a cestovný ruch. Rastúci podiel železničnej dopravy a cyklistiky zmierňuje vplyvy dopravy na životné prostredie. Železničné podniky by preto mali v maximálnej možnej miere uľahčovať kombináciu cyklistiky a železničnej dopravy, najmä **povolením prepravy bicyklov vo vlakoch**.

Pozmeňujúci návrh

(13) Rastúca obľúba cyklistiky v Únii ovplyvňuje celkovú mobilitu a cestovný ruch. Rastúci podiel železničnej dopravy a cyklistiky zmierňuje vplyvy dopravy na životné prostredie. Železničné podniky by preto mali v maximálnej možnej miere uľahčovať kombináciu cyklistiky a železničnej dopravy, najmä **umiestnením stojanov na bicykle na prepravu montovaných bicyklov vo všetkých druhoch vlakov vrátane vysokorýchlostných, diaľkových a cezhraničných vlakov**.

Odôvodnenie

Bicykle sú dôležitým dopravným prostriedkom. Kombinovanie železničnej a cyklistickej dopravy by sa malo podporovať v prípade všetkých druhov vlakov.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 15*Text predložený Komisiou*

(15) 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 v dôsledku postihnutia, veku alebo z akéhokoľvek iného dôvodu majú ako všetci ostatní občania rovnaké právo na voľný pohyb a nediskrimináciu. Osobitná pozornosť by sa mala okrem iného venovať poskytovaniu informácií o prístupnosti železničných služieb, podmienkach prístupu k vozňom a k zariadeniam vo vlaku osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou. S cieľom poskytnúť najlepšie informácie o meškaniach pre cestujúcich s poškodením zmyslových orgánov by sa mali používať vizuálne a zvukové systémy, podľa toho, čo je vhodné. **Osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou by mali mať možnosť zakúpiť si prepravné doklady vo vlaku bez dodatočných poplatkov.** Personál by mal byť primerane vyškolený, aby dokázal reagovať na potreby osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou, najmä pri

Pozmeňujúci návrh

(15) 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 v dôsledku postihnutia, veku alebo z akéhokoľvek iného dôvodu majú ako všetci ostatní občania rovnaké právo na voľný pohyb a nediskrimináciu. Osobitná pozornosť by sa mala okrem iného venovať poskytovaniu informácií o prístupnosti železničných služieb, podmienkach prístupu k vozňom a k zariadeniam vo vlaku osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou. S cieľom poskytnúť najlepšie informácie o meškaniach pre cestujúcich s poškodením zmyslových orgánov by sa mali používať vizuálne a zvukové systémy, podľa toho, čo je vhodné. 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 takýmto osobám **bezplatne** poskytovať pomoc **pri nastupovaní do vlaku i vystupovaní z**

poskytovaní pomoci. Aby sa zaistili rovnaké podmienky cestovania, mala by sa takýmto osobám poskytovať pomoc **na staniciach, ako aj vo vlaku po celý čas premávky vlakov, a nielen v určitých denných časoch.**

neho.

Or. en

Odôvodnenie

Pomoc pri nastupovaní a vystupovaní by sa mala vždy poskytovať bezplatne. Navyše pokiaľ ide o „právo na prepravu“ podľa článku 20, železničné podniky by mali vždy umožniť osobám so zníženou pohyblivosťou prístup k službám železničnej dopravy. Ak v tejto súvislosti nemožno poskytnúť pomoc pri nastupovaní a vystupovaní, napríklad na staniciach alebo vo vlakoch bez personálu, alebo ak nie je možný predaj cestovných lístkov vo vlaku, železničné podniky by mali informovať osoby so zníženou pohyblivosťou o alternatívnych riešeniach predaja cestovných lístkov alebo dopravných prostriedkoch, napríklad do najbližšej prístupnej stanice.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh nariadenia Odôvodnenie 16

Text predložený Komisiou

(16) Železničné podniky a manažéri staníc by mali zohľadniť potreby osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou prostredníctvom dodržiavania **TSI pre osoby so zníženou pohyblivosťou. Okrem toho** v súlade s **pravidlami verejného obstarávania Únie, a najmä so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ, by sa** všetky budovy a železničné koľajové vozidlá mali stať bezbariérovými postupným odstránením fyzických prekážok a funkčných obmedzení pri nákupe nového materiálu alebo pri výstavbe alebo významných renováciách.

Pozmeňujúci návrh

(16) Železničné podniky a manažéri staníc by mali zohľadniť potreby osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou prostredníctvom dodržiavania **nariadenia Komisie 1300/2014^{25a}. Predovšetkým by sa** v súlade s **vnútroštátnymi plánmi vykonávania stanovenými podľa článku 8 tohto nariadenia** všetky budovy a železničné koľajové vozidlá mali stať bezbariérovými postupným odstránením fyzických prekážok a funkčných obmedzení pri nákupe nového materiálu alebo pri výstavbe alebo významných renováciách.

^{25a} **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 (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 110).

²⁶ *Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65).*

Or. en

Odôvodnenie

Prebiehajúce a budúce vnútroštátne investičné plány zamerané na postupné odstránenie fyzických prekážok sú založené na požiadavkách týkajúcich sa prístupnosti špecifických pre odvetvie a uvedených v nariadení 1300/2014 (technická špecifikácia interoperability pre osoby so zníženou pohyblivosťou).

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 21

Text predložený Komisiou

(21) Železničný podnik by však nemal byť povinný platiť náhradu, ak môže preukázať, že meškanie **spôsobili mimoriadne nepriaznivé poveternostné podmienky alebo veľké prírodné katastrofy, ktoré ohrozovali bezpečnú prevádzku daného spoja**. Tieto prípady by sa mali vzťahovať len na výnimočné živelné pohromy, teda nie bežné sezónne poveternostné javy ako jesenné búrky či pravidelné záplavy v mestských oblastiach v dôsledku prílivu alebo topenia snehu. Železničné podniky by mali preukázať, že meškanie nemohli predvídať, ani mu predísť, a to ani keby sa boli prijali všetky primerané opatrenia.

Pozmeňujúci návrh

(21) Železničný podnik by však nemal byť povinný platiť náhradu, ak môže preukázať, že meškanie **možno pripísať jednej z príčin uvedených v článku 32 ods. 2 prílohy I k tomuto nariadeniu**. Tieto prípady by sa mali vzťahovať len na výnimočné živelné pohromy, teda nie bežné sezónne poveternostné javy ako jesenné búrky či pravidelné záplavy v mestských oblastiach v dôsledku prílivu alebo topenia snehu. Železničné podniky by mali preukázať, že meškanie nemohli predvídať, ani mu predísť, a to ani keby sa boli prijali všetky primerané opatrenia.

Or. en

Odôvodnenie

Prípady vyššej moci alebo mimoriadnych okolností opísané v jednotných právnych predpisoch CIV by sa mali uplatňovať, keďže sú už stanovené. Mali by sa zohľadniť vhodne formulované riešenia vychádzajúce zo zavedeného medzinárodného práva.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 22

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(22) V spolupráci s manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi by manažéri staníc mali vypracovať pohotovostné plány na minimalizáciu dosahu výrazných narušení poskytovania služieb tým, že sa uviaznutým cestujúcim poskytnú primerané informácie a starostlivosť.

vypúšťa sa

Or. en

Odôvodnenie

Ustanovenia týkajúce sa pohotovostných plánov sú zahrnuté v štvrtom železničnom balíku (článok 13a smernice 2016/2370), kde sa povinnosť železničných podnikov poskytovať pomoc cestujúcim v zmysle článku 18 tohto nariadenia koordinuje na úrovni členského štátu. Preto nie je potrebné vytvárať dvojité alebo vzájomne nezlučiteľné povinnosti. Napríklad manažéri staníc nie sú vhodným predmetom ustanovení o koordinácii, keďže ich štruktúra a zodpovednosť sa líšia naprieč celou EÚ.

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 23

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(23) Toto nariadenie by nemalo obmedzovať práva železničných podnikov domáhať sa náhrady od ktorejkoľvek osoby vrátane tretích strán v súlade s platným vnútroštátnym právom.

vypúšťa sa

Or. en

Odôvodnenie

Ide o nariadenie o vzťahu podnik – zákazník. Zmluvný vzťah medzi dopravcom a cestujúcim by mal i naďalej zostať ťažiskom tohto návrhu.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 2 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, z ktorej podstatná časť vrátane najmenej jedného plánovaného zastavenia na vlakovej stanici sa uskutočňuje mimo Únie, ***pod podmienkou, že príslušné vnútroštátne právne predpisy primerane zabezpečujú práva cestujúcich na území členského štátu, ktorý výnimku udelil.***

Pozmeňujúci návrh

b) medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, z ktorej podstatná časť vrátane najmenej jedného plánovaného zastavenia na vlakovej stanici sa uskutočňuje mimo Únie.

Or. en

Odôvodnenie

Dvojstranné vládne dohody a zmluvné dohody medzi dopravcami z EÚ a mimo EÚ upravujú ochranu cestujúcich v železničnej preprave medzi EÚ a nečlenskými krajinami EÚ.

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 2 – písmeno b a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ba) služby vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy, ak bola takáto výnimka udelená podľa nariadenia (ES) č. 1371/2007. V takomto prípade výnimky už nie sú platné po 3. decembri 2024.

Or. en

Odôvodnenie

Členské štáty, ktoré stále uplatňujú výnimky na vnútroštátne diaľkové služby, sú prevažne štáty strednej a východnej Európy, v ktorých sú služby železničnej dopravy ovplyvnené nedostatočnými investíciami do odvetvia železničnej dopravy v minulosti. Členské štáty majú

možnosť udeľovať takéto obmedzené výnimky do 3. decembra 2024, ako je stanovené v súčasnom nariadení. Zmena tohto dátumu pred jeho plánovaným uplynutím môže narušiť plány vykonávania na úrovni členského štátu.

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Na všetky služby osobnej železničnej dopravy uvedené v odseku 1 vrátane služieb vyňatých v súlade s odsekom 2 písm. a) **a b)** sa uplatňujú články 5, 10, 11 a 25 a kapitola V.

Pozmeňujúci návrh

4. Na všetky služby osobnej železničnej dopravy uvedené v odseku 1 vrátane služieb vyňatých v súlade s odsekom 2 písm. a) sa uplatňujú články 5, 10, 11, **12** a 25 a kapitola V.

Or. en

Odôvodnenie

Výnimku pre služby medzinárodnej železničnej osobnej dopravy, v prípade ktorých sa podstatná časť prevádzkuje mimo EÚ, treba zachovať, aby bolo možné udržať dôležité železničné spojenia medzi stredoeurópskymi a východoeurópskymi členskými štátmi EÚ a nečlenskými krajinami EÚ.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Toto nariadenie sa neuplatňuje na služby, ktoré sú prevádzkované hlavne pre ich historický význam alebo turistickú hodnotu, ako je uvedené v článku 1 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007.

Or. en

Odôvodnenie

Týmto pozmeňujúcim návrhom sa zosúladí rozsah uplatňovania tohto nariadenia s nariadením č. 1370/2007.

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. „dopravca“ je zmluvný železničný podnik, s ktorým cestujúci uzavrel prepravnú zmluvu, alebo viaceré po sebe nasledujúce železničné podniky, ktoré sú zodpovedné na základe tejto zmluvy;

Or. en

Odôvodnenie

Týmto pozmeňujúcim návrhom sa toto nariadenie zosúladí s predpismi upravujúcimi práva cestujúcich v rámci iných druhov dopravy, kde je úloha dopravcu takisto kľúčová. Zmluvný vzťah medzi dopravcom a cestujúcim by mal zostať ťažiskom tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 1 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1b. „vykonávajúci dopravca“ je železničný podnik, ktorý neuzavrel prepravnú zmluvu s cestujúcim, ale je železničným podnikom, ktorý je zmluvnou stranou prepravnej zmluvy, poverený vykonaním celej železničnej prepravy alebo jej časti;

Or. en

Odôvodnenie

Týmto pozmeňujúcim návrhom sa toto nariadenie zosúladí s predpismi upravujúcimi práva cestujúcich v rámci iných druhov dopravy, kde je úloha dopravcu takisto kľúčová. Zmluvný vzťah medzi dopravcom a cestujúcim by mal zostať ťažiskom tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 4

Text predložený Komisiou

(4) „prevádzkovateľ zázrazdu“ je organizátor alebo maloobchodný predajca odlišný od železničného podniku v zmysle článku 3 ods. 8 **a 9** smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302³⁰;

³⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorou sa mení nariadenie (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).

Pozmeňujúci návrh

(4) „prevádzkovateľ zázrazdu“ je organizátor alebo maloobchodný predajca odlišný od železničného podniku v zmysle článku 3 ods. 8 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302³⁰;

³⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/2302 z 25. novembra 2015 o balíkoch cestovných služieb a spojených cestovných službách, ktorou sa mení nariadenie (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).

Or. en

Odôvodnenie

Z naliehavých dôvodov vnútornej logiky textu by sa malo vypustiť slovo „predajca“. Je to v súlade so smernicou o balíku cestovných služieb, v rámci ktorého existujú dve rôzne vymedzenia pojmov „organizátor“ a „maloobchodník“, z ktorých vyplýva, že ide o dva rôzne subjekty s odlišnými povinnosťami a zodpovednosťou.

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 5

Text predložený Komisiou

(5) „predajca **prepravných dokladov**“ je každý predajca služieb železničnej prepravy, ktorý **uzatvára prepravné zmluvy a** predáva **prepravné doklady** v mene železničného podniku **alebo vo vlastnom mene**;

Pozmeňujúci návrh

(5) „predajca **cestovných lístkov**“ je každý predajca služieb železničnej prepravy, ktorý predáva **cestovné lístky** v mene železničného podniku;

Or. en

Odôvodnenie

Prepravná zmluva sa uzatvára medzi dopravcom a cestujúcim. Toto presnejšie vymedzenie

pojmu je potrebné kvôli vnútornej logike znenia, keďže Komisia zavádza povinnosti pre predajcov cestovných lístkov v článkoch 9, 10 a 18 (t. j. v nekodifikovaných častiach návrhu).

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 6

Text predložený Komisiou

(6) „prepravná zmluva“ je zmluva o platenej alebo neplatenej preprave medzi železničným podnikom **alebo predajcom prepravných dokladov** a cestujúcim o poskytnutí jednej alebo viacerých dopravných služieb;

Pozmeňujúci návrh

(6) „prepravná zmluva“ je zmluva o platenej alebo neplatenej preprave medzi železničným podnikom a cestujúcim o poskytnutí jednej alebo viacerých dopravných služieb;

Or. en

Odôvodnenie

Prepravná zmluva sa uzatvára medzi dopravcom a cestujúcim. Tento pozmeňujúci návrh je kvôli vnútornej logike textu prepojený s pozmeňujúcim návrhom k článku 3 bodu 5 ods. 1.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 13

Text predložený Komisiou

(13) „meškanie“ je časový rozdiel medzi **časom plánovaného príchodu cestujúceho podľa zverejneného cestovného poriadku a skutočným alebo očakávaným príchodom do konečnej cieľovej stanice** ;

Pozmeňujúci návrh

(13) „meškanie“ je časový rozdiel medzi **príchodom podľa cestovného poriadku vrátane zmien, ktoré sa cestujúcim oznamujú najmenej dva týždne pred odchodom vlaku, a reálnym časom jeho príchodu do cieľovej stanice**;

Or. en

Odôvodnenie

Tento pozmeňujúci návrh je neoddeliteľne spojený s článkami 16 – 17 týkajúcimi sa náhrad (nekodifikovaná časť), pre ktoré je vymedzenie pojmu „meškanie“ základom. V odvetví leteckej dopravy sú cestujúci povinní informovať sa o akýchkoľvek zmenách letového poriadku. Podľa nariadenia (ES) 261/2004 cestujúci nedostanú náhradu, ak boli informovaní o zrušení letu dva týždne pred plánovaným letom. Táto lehota je ešte kratšia, ak letecký dopravca zároveň oznámi cestujúcim nové časy letov. Rovnaké zásady by sa mali uplatňovať

na odvetvie železničnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 13 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

13a. „príchod“ je okamih, keď sa na nástupišti v cieľovej stanici otvorí dvere vlaku a povolí sa vystupovanie;

Or. en

Odôvodnenie

Pojem „príchod“ by sa mal vymedziť s cieľom chrániť cestujúcich pred jeho znevýhodňujúcim výkladom železničnými podnikmi. Napríklad niekedy sa stáva, že vlaky prídu na nástupišť, ale otvorenie dverí sa pre technické problémy oneskorí. Tento pozmeňujúci návrh je neoddeliteľne spojený s vymedzením pojmu „meškanie“, teda s článkami 16 – 17 (nekodifikovaná časť).

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 15

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(15) „zmeškaný prípoj“ označuje situáciu, keď cestujúci v priebehu jednej cesty zmešká jeden alebo viacero spojov v dôsledku meškania alebo odrieknutia jedného alebo viacerých predchádzajúcich spojov;

(15) „zmeškaný prípoj“ označuje situáciu, keď cestujúci v **rámci jednej prepravnej zmluvy** v priebehu jednej cesty zmešká jeden alebo viacero spojov v dôsledku meškania alebo odrieknutia jedného alebo viacerých predchádzajúcich spojov;

Or. en

Odôvodnenie

V prípade zaradenia vymedzenia pojmu „zmeškaný prípoj“ treba toto vymedzenie zosúladiť s právami cestujúcich, ktoré upravujú iné druhy dopravy.

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Cestujúci majú nárok , **prípadne** za primeraný poplatok, **vziať si do vlaku bicykle**. Svoje bicykle musia mať počas cesty pod dohľadom a musia sa uistiť, že neobťažujú ani nepoškodzujú ostatných cestujúcich, mobilné pomôcky, batožinu či prevádzku železničnej prepravy. Prepravu bicyklov možno zamietnuť alebo obmedziť z bezpečnostných alebo prevádzkových dôvodov za predpokladu, že železničné podniky, predajcovia cestovných lístkov, prevádzkovatelia zázrazdov **a prípadne manažéri staníc** informujú cestujúcich o podmienkach takéhto zamietnutia alebo obmedzenia v súlade s **nariadením** (EÚ) č. 454/2011.

Pozmeňujúci návrh

Cestujúci majú nárok **vziať si do vlaku bicykle, v náležitých prípadoch** za primeraný poplatok **alebo ako registrovanú batožinu**. Svoje bicykle musia mať počas cesty **podľa možnosti** pod dohľadom a musia sa uistiť, že neobťažujú ani nepoškodzujú ostatných cestujúcich, mobilné pomôcky, batožinu či prevádzku železničnej prepravy. Prepravu bicyklov možno zamietnuť alebo obmedziť z bezpečnostných alebo prevádzkových dôvodov za predpokladu, že železničné podniky, predajcovia cestovných lístkov **a** prevádzkovatelia zázrazdov informujú cestujúcich o podmienkach takéhto zamietnutia alebo obmedzenia. **Informácie o obmedzení alebo zamietnutí prepravy bicyklov by sa mali cestujúcim poskytovať** v súlade s **oddielom 4.2.7 prílohy I k nariadeniu** (EÚ) č. 454/2011.

Or. en

Odôvodnenie

Cestujúci nemajú vždy možnosť mať svoje bicykle pod dohľadom, napríklad pri preprave bicyklov ako registrovanej batožiny v osobitnom priestore.

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Železničné podniky alebo prípadne príslušné orgány zodpovedné za zmluvy o služby vo verejnom záujme vhodnými prostriedkami vrátane foriem prístupných pre osoby so zdravotným postihnutím v súlade s požiadavkami na prístupnosť

Pozmeňujúci návrh

Železničné podniky alebo prípadne príslušné orgány zodpovedné za zmluvy o služby vo verejnom záujme **v oblasti železničnej dopravy** vhodnými prostriedkami vrátane foriem prístupných pre osoby so zdravotným postihnutím v

stanovenými v smernici XXX³¹ zverejnia informácie o **dočasnom či trvalom** zrušení spojov ešte pred tým, ako toto zrušenie vykonajú.

³¹ Smernica XXX o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov, pokiaľ ide o požiadavky na prístupnosť výrobkov a služieb (Európsky akt o prístupnosti) (Ú. v. EÚ L X, X.X.XXXX, s. X).

súlade s požiadavkami na prístupnosť stanovenými v smernici XXX³¹ **a nariadení Komisie 1300/2014** zverejnia informácie o zrušení spojov ešte pred tým, ako toto zrušenie vykonajú.

³¹ Smernica XXX o aproximácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení členských štátov, pokiaľ ide o požiadavky na prístupnosť výrobkov a služieb (Európsky akt o prístupnosti) (Ú. v. EÚ L X, X.X.XXXX, s. X).

Or. en

Odôvodnenie

Nariadenie by malo aj naďalej odkazovať na požiadavky na prístupnosť špecifické pre dané odvetvie, z ktorých vychádzajú prebiehajúce i budúce investičné plány na úrovni členských štátov. Ustanovenia o informovaní zákazníkov v prípade dočasného zrušenia už upravuje článok 9 tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh nariadenia Článok 9 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Železničné podniky **a tam, kde je to možné, predajcovia cestovných lístkov** poskytnú cestujúcemu počas cesty, a to aj na prípojových staniaciach, aspoň informácie uvedené v prílohe II časti II.

Pozmeňujúci návrh

2. Železničné podniky poskytnú cestujúcemu počas cesty, a to aj na prípojových staniaciach, aspoň informácie uvedené v prílohe II časti II.

Or. en

Odôvodnenie

Prepravná zmluva sa uzatvára medzi dopravcom a cestujúcim. Nie je vhodné ukladať predajcom cestovných lístkov právne povinnosti, pokiaľ ide o poskytovanie priebežných cestovných informácií.

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh nariadenia Článok 9 – odsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

**4. Manažéri staníc a manažéri
infraštruktúry nediskriminačne
sprístupnia železničným podnikom a
predajcom cestovných lístkov údaje v
reálnom čase o vlakoch vrátane tých,
ktoré prevádzkujú iné železničné podniky.**

vypúšťa sa

Or. en

Odôvodnenie

Ide o nariadenie o vzťahu podnik – zákazník. Zmluvný vzťah medzi dopravcom a cestujúcim by mal byť ťažiskom tohto nariadenia. Ustanovenia o informovaní (pred cestou a počas cesty) zákazníkov sú upravené v článku 9 a prílohe II.

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 2 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty môžu vyžadovať,
aby železničný podnik poskytoval
prepravné doklady na služby poskytované
v rámci zmlúv o službách vo verejnom
záujme na viac než jednom predajnom
mieste.

**Príslušné orgány uvedené v nariadení
(ES) č. 1370/2007** môžu vyžadovať,
aby železničný podnik poskytoval **cestovné
lístky** na služby poskytované v rámci
zmlúv o službách vo verejnom záujme
na viac než jednom predajnom mieste.

Or. en

Odôvodnenie

Týmto pozmeňujúcim návrhom sa zosúladzuje toto nariadenie s nariadením 1370/2007. Príslušné orgány rozhodujú o tom, akú úroveň služieb si želajú v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 5

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5. Ak sa na železničnej stanici

5. Ak sa na železničnej stanici

odchodu vlakov nenachádza predajňa **prepravných dokladov** ani predajný automat, osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou sa umožní **zakúpenie prepravných dokladov** vo vlaku bez príplatku.

odchodu vlakov nenachádza predajňa **cestovných lístkov** ani predajný automat, **ani žiadne iné zariadenie na kúpu cestovných lístkov vopred**, osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou sa umožní **kúpa cestovných lístkov** vo vlaku bez príplatku.

Or. en

Odôvodnenie

Predaj cestovných lístkov vo vlaku nie je vždy možný, ako sa uvádza v odsekoch 2 a 3, či už z dôvodov bezpečnosti, boja proti podvodom, komerčných alebo prevádzkových dôvodov. V týchto prípadoch treba zabezpečiť alternatívne dostupné riešenia predaja cestovných lístkov, napríklad vtedy, keď automaty na predaj cestovných lístkov nie sú dostupné. Predaj cestovných lístkov vo vlaku nie je vždy možný, ako sa uvádza v odsekoch 2 a 3, či už z dôvodov bezpečnosti, boja proti podvodom, komerčných alebo prevádzkových dôvodov. V týchto prípadoch treba zabezpečiť alternatívne dostupné riešenia predaja cestovných lístkov, napríklad vtedy, keď automaty na predaj cestovných lístkov nie sú dostupné. Predaj cestovných lístkov vo vlaku nie je vždy možný, ako sa uvádza v odsekoch 2 a 3, či už z dôvodov bezpečnosti, boja proti podvodom, komerčných alebo prevádzkových dôvodov. V týchto prípadoch treba zabezpečiť alternatívne dostupné riešenia predaja cestovných lístkov, napríklad vtedy, keď automaty na predaj cestovných lístkov nie sú dostupné.

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh nariadenia

Článok 10 – odsek 6

Text predložený Komisiou

6. Ak cestujúci dostane osobitné lístky na **jednu** cestu s viacerými nadväzujúcimi železničnými spojmi jedného alebo viacerých železničných podnikov, jeho právo na informácie, pomoc, **starostlivosť** a náhradu musia byť rovnaké, ako pri priamom cestovnom lístku, a musia sa vzťahovať na celú cestu od stanice odchodu až po cieľovú stanicu, pokiaľ cestujúci nie je **písomne** výslovne informovaný o opaku. V takejto informácii sa musí najmä uviesť, že v prípade zmeškania prípoja cestujúci nemá nárok na pomoc alebo náhradu v závislosti od celkovej dĺžky cesty. Bremeno preukázania, že táto informácia bola

Pozmeňujúci návrh

6. Ak cestujúci dostane osobitné lístky na cestu s viacerými nadväzujúcimi železničnými spojmi jedného alebo viacerých železničných podnikov, jeho právo na informácie, pomoc a náhradu musia byť rovnaké ako pri priamom cestovnom lístku a musia sa vzťahovať na celú cestu od stanice odchodu až po cieľovú stanicu, pokiaľ cestujúci nie je výslovne informovaný o opaku **prostredníctvom všeobecných prepravných podmienok**. V takejto informácii sa musí najmä uviesť, že v prípade zmeškania prípoja cestujúci nemá nárok na pomoc alebo náhradu v závislosti od celkovej dĺžky cesty. Bremeno

poskytnutá, spočíva na **železničnom podniku, jeho zástupcovi, prevádzkovateľovi zázrazdu alebo predajcovi cestovných lístkov.**

preukázania, že táto informácia bola poskytnutá, spočíva na **subjekte, ktorý predal cestovný lístok.**

Or. en

Odôvodnenie

Dôležité je objasniť, že dôkazné bremeno a zodpovednosť nesie subjekt, ktorý predal cestovný lístok zákazníčkovi. Pojem „starostlivosť“ je zopakovaním pojmu „pomoc“.

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh nariadenia

Článok 16 – odsek 1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) pokračovanieím alebo presmerovanieím do cieľovej stanice za porovnateľných prepravných podmienok neskôr podľa prania cestujúceho.

Pozmeňujúci návrh

c) pokračovaním alebo presmerovaním do cieľovej stanice za porovnateľných prepravných podmienok neskôr podľa prania cestujúceho, **ale najneskôr 72 hodín po obnovení služby.**

Or. en

Odôvodnenie

Tento pozmeňujúci návrh sa uvádza do súladu s nariadením o právach cestujúcich v leteckej doprave, v ktorom je stanovené obmedzenie obdobia, keď možno požiadať o presmerovanie alebo pokračovanie. Pozmeňujúci návrh je potrebný kvôli vnútornej logike a odzrkadľuje zmeny v návrhu Komisie (článok 16 ods. 2 a 3); nekodifikovaná časť).

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh nariadenia

Článok 16 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Na účely odseku 1 písm. b) môže porovnateľné presmerovanie uskutočniť ktorýkoľvek železničný podnik a môže zahrňať dopravu vo vyššej triede aj v iných druhoch dopravy bez toho, aby cestujúcemu vznikli dodatočné náklady. Železničné podniky vynaložia primerané

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

úsilie, aby neboli potrebné dodatočné prípoje. Celkový čas cesty pri použití iných druhov dopravy na časť cesty, ktorá nebola ukončená podľa plánu, musí byť porovnateľný s plánovaným časom pôvodnej cesty. Cestujúci nesmú byť prepravení dopravnými prostriedkami nižšej triedy, pokiaľ nejde o jedinou dostupnú možnosť presmerovania.

Or. en

Odôvodnenie

Presmerovanie a pokračovanie je predmetom článku 16 ods. 1. Navrhované znenie budí dojem, že vedie k nerealistickým požiadavkám vzhľadom na vyššiu kapacitu železničnej dopravy v porovnaní s inými druhmi dopravy. Zoznam Komisie s najlepšimi postupmi uvedený v rámci usmernení Komisie z roku 2015 by železničné spoločnosti mali používať ako usmernenie.

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh nariadenia

Článok 16 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Poskytovatelia presmerovacieho dopravného spoja musia venovať osobitnú pozornosť poskytovaniu porovnateľnej prístupnosti alternatívneho spoja pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

Pozmeňujúci návrh

3. Poskytovatelia presmerovacieho dopravného spoja musia venovať osobitnú pozornosť poskytovaniu porovnateľnej prístupnosti alternatívneho spoja pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou. ***Tento alternatívny spoj môže byť spoločný pre všetkých cestujúcich alebo ním na základe rozhodnutia dopravcu môže byť individuálny dopravný prostriedok prispôsobený osobitným potrebám určitých osôb so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou.***

Or. en

Odôvodnenie

Tento pozmeňujúci návrh sa predkladá s cieľom v čo najväčšej miere zosúladiť ochranu cestujúcich v rámci všetkých druhov dopravy. Uvádza sa do súladu s nariadením o právach cestujúcich v leteckej doprave, v ktorom je stanovené obmedzenie obdobia, keď možno

požiadat' o presmerovanie cesty alebo pokračovanie v nej. Je reakciou na naliehavý dôvod vnútornej logiky právnych predpisov EÚ o právach cestujúcich.

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh nariadenia

Článok 17 – odsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

1. Cestujúci môže bez straty práva na prepravu žiadať od železničného podniku náhradu za meškanie, ak je vystavený meškaniu medzi východiskovým a cieľovým miestom uvedeným **v prepravnej zmluve, za ktoré mu cena prepravného dokladu** nebola preplatená v súlade s článkom 16. Minimálna náhrada za meškanie je:

Pozmeňujúci návrh

1. Cestujúci môže bez straty práva na prepravu žiadať od železničného podniku náhradu za meškanie, ak je vystavený meškaniu medzi východiskovým a cieľovým miestom uvedeným **na cestovnom lístku, ktorého** cena nebola preplatená v súlade s článkom 16. Minimálna náhrada za meškanie je:

Or. en

Odôvodnenie

Miesto odchodu a cieľová stanica sú uvedené na cestovnom lístku, nie v prepravnej zmluve.

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh nariadenia

Článok 17 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Odsek 1 sa vzťahuje aj na cestujúcich, ktorí sú držiteľmi predplatného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka. Ak sa počas obdobia platnosti predplatného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka viackrát stretli s meškaním alebo odrieknutím spoja, môžu žiadať o primeranú náhradu v súlade s opatreniami železničného podniku o náhradách. Tieto opatrenia ustanovujú kritériá na určenie meškania a na výpočet náhrady. **Ak počas platnosti predplatného alebo časového cestovného lístka dôjde opakovane k meškaniu v trvaní menej ako**

Pozmeňujúci návrh

2. Odsek 1 sa vzťahuje aj na cestujúcich, ktorí sú držiteľmi predplatného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka. Ak sa počas obdobia platnosti predplatného cestovného lístka alebo časového cestovného lístka viackrát stretli s meškaním alebo odrieknutím spoja, môžu žiadať o primeranú náhradu v súlade s opatreniami železničného podniku o náhradách. Tieto opatrenia ustanovujú kritériá na určenie meškania a na výpočet náhrady.

60 minút, meškania sa sčítavajú a cestujúcim sa vyplátí náhrada v súlade s opatreniami daného železničného podniku o náhradách.

Or. en

Odôvodnenie

Prísnejšie prahové hodnoty pre meškanie v prípade predplatných alebo časových cestovných lístkov sú nevhodné z hľadiska finančného rámca, v ktorom pôsobí mnoho spoločností naprieč EÚ.

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh nariadenia Článok 17 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Náhrada ceny **prepravného dokladu** sa vypláca do jedného mesiaca po podaní žiadosti o náhradu. Náhrada môže byť vyplatená vo forme poukázok a/alebo iných spojov, ak sú zmluvné podmienky (najmä vzhľadom na obdobie platnosti a cieľovú stanicu) flexibilné. Náhrada sa vyplátí v hotovosti na požiadanie cestujúceho.

Pozmeňujúci návrh

5. Náhrada ceny **cestovného lístka** sa vypláca do jedného mesiaca po podaní žiadosti o náhradu. **V riadne odôvodnených mimoriadnych prípadoch môže byť náhrada vyplatená do troch mesiacov od predloženia žiadosti.** Náhrada môže byť vyplatená vo forme poukázok a/alebo iných spojov, ak sú zmluvné podmienky (najmä vzhľadom na obdobie platnosti a cieľovú stanicu) flexibilné. Náhrada sa vyplátí v hotovosti na požiadanie cestujúceho.

Or. en

Odôvodnenie

Postupy poskytovania náhrady a riešenia sťažností by sa mali zosúladiť. Vyváženým prístupom v rámci postupu poskytovania náhrady, ktorý pripúšťa výnimočné okolnosti, sa stanoví rovnaké podmienky ako pri ostatných druhoch dopravy. Tento pozmeňujúci návrh je neoddeliteľne spojený s novým článkom navrhovaným Komisiou o vybavovaní sťažností (články 25, 28 a 33; nekodifikovaná časť).

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh nariadenia Článok 17 – odsek 8

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

8. Železničný podnik nie je povinný platiť náhradu, ak môže preukázať, že **meškanie spôsobili mimoriadne nepriaznivé poveternostné podmienky alebo veľké prírodné katastrofy, ktoré ohrozovali bezpečnú prevádzku daného spoja a ktoré nebolo možné predvídať či predísť im, ani keby sa boli prijali všetky primerané opatrenia.**

8. Železničný podnik nie je povinný platiť náhradu, ak môže preukázať, že **príčinou meškania alebo odrieknutia spoja je jedna z príčin uvedených v článku 32 odseku 2 výňatku z jednotných pravidiel týkajúcich sa zmluvy o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožiny (CIV) uvedenej v prílohe I k tomuto nariadeniu.**

Or. en

Odôvodnenie

Týmto pozmeňujúcim návrhom sa toto nariadenie uvádza do súladu s predpismi upravujúcimi práva cestujúcich v rámci iných druhov dopravy. Vyššia moc, resp. mimoriadne okolnosti sú skutočne koncepciou spoločnou pre všetky odvetvia a druhy dopravy.

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh nariadenia Článok 18 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. V prípade meškania pri príchode alebo odchode informuje železničný podnik, **predajca cestovných lístkov** alebo manažér stanice cestujúcich o situácii a predpokladanom čase odchodu a predpokladanom čase príchodu hneď, ako sú tieto informácie k dispozícii.

1. V prípade meškania pri príchode alebo odchode informuje železničný podnik alebo manažér stanice cestujúcich o situácii a predpokladanom čase odchodu a predpokladanom čase príchodu hneď, ako sú tieto informácie k dispozícii.

Or. en

Odôvodnenie

Prepravná zmluva sa uzatvára medzi dopravcom a cestujúcim. Nie je vhodné ukladať predajcom cestovných lístkov právne povinnosti, pokiaľ ide o poskytovanie priebežných cestovných informácií.

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh nariadenia Článok 18 – odsek 6

6. **Okrem povinností železničných podnikov podľa článku 13a ods. 3 smernice 2012/34/EÚ manažér železničnej stanice, ktorá denne odbaví na základe ročného priemeru aspoň 10 000 cestujúcich, musí zabezpečiť riadny pohotovostný plán na koordináciu chodu stanice, činností železničných podnikov a manažéra infraštruktúry s cieľom pripraviť sa na možnosť výrazného narušenia a dlhých meškaní, pre ktoré by na stanici zostal uviaznutý veľký počet cestujúcich. V tomto pláne sa musí zabezpečiť, aby sa uviaznutým cestujúcim poskytla primeraná pomoc a informácie vrátane prístupných formátov v súlade s požiadavkami na prístupnosť stanovenými v smernici XXX. Manažér stanice uvedený plán a všetky jeho zmeny na požiadanie sprístupní vnútroštátnemu orgánu presadzovania alebo akémukoľvek inému orgánu, ktorý určí členský štát. Manažéri železničných staníc, ktoré denne odbavia na základe ročného priemeru menej ako 10 000 cestujúcich, vynaložia primerané úsilie, aby v takýchto situáciách koordinovali činnosti používateľov stanice a aby uviaznutým cestujúcim poskytli pomoc a informácie.**

vypúšťa sa

Or. en

Odôvodnenie

Ustanovenia týkajúce sa pohotovostných plánov sú zahrnuté v štvrtom železničnom balíku (článok 13a smernice 2016/2370), kde sa povinnosť železničných podnikov poskytovať pomoc cestujúcim v zmysle článku 18 tohto nariadenia koordinuje na úrovni členských štátov. Preto nie je potrebné vytvárať dvojité alebo vzájomne nezlučiteľné povinnosti. Napríklad manažéri staníc nie sú vhodným predmetom takéhoto ustanovenia o koordinácii, keďže ich štruktúra a zodpovednosť sa líšia naprieč celou EÚ.

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh nariadenia

Článok 19 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Ak železničný podnik vyplatí náhradu alebo si splní iné povinnosti podľa tohto nariadenia, žiadne ustanovenie tohto nariadenia ani vnútroštátnych právnych predpisov nemožno vykladať tak, aby obmedzovalo jeho právo na kompenzáciu nákladov od akejkoľvek osoby vrátane tretích strán v súlade s platným právom. Konkrétne toto nariadenie nijako neobmedzuje právo daného železničného podniku na odškodnenie od tretej strany, s ktorou má zmluvu a ktorá prispela k udalosti vedúcej k potrebe náhrady či iným povinnostiam. Žiadne ustanovenie tohto nariadenia nemožno vykladať tak, aby obmedzovalo právo tretej strany inej než cestujúceho, s ktorou má železničný podnik zmluvu, žiadať odškodnenie či náhradu od železničného podniku v súlade s príslušnou platnou legislatívou.

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Or. en

Odôvodnenie

Ide o nariadenie o vzťahu podnik – zákazník. Zmluvný vzťah medzi dopravcom a cestujúcim by mal byť ťažiskom tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh nariadenia

Článok 20 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Železničné podniky a manažéri staníc za aktívnej účasti organizácií zastupujúcich osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou ustanovia alebo zavedú pravidlá prístupu na nediskriminačnom

Pozmeňujúci návrh

1. Železničné podniky a manažéri staníc za aktívnej účasti organizácií zastupujúcich osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou ustanovia alebo zavedú pravidlá prístupu na nediskriminačnom

základe uplatniteľné vo vzťahu k preprave osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou vrátane osôb, ktoré ich sprevádzajú. Tieto pravidlá musia cestujúcemu umožniť sprievod asistenčného psa v súlade so všetkými relevantnými vnútroštátnymi pravidlami.

základe uplatniteľné vo vzťahu k preprave osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou vrátane osôb, ktoré ich sprevádzajú. Tieto pravidlá musia cestujúcemu **bez ďalších nákladov** umožniť sprievod **certifikovaného** asistenčného psa v súlade so všetkými relevantnými vnútroštátnymi pravidlami.

Or. en

Odôvodnenie

Treba zamedziť podvodom v oblasti prepravy zvierat osôb, resp. cestujúcich, ktorí nepatria medzi osoby so zdravotným postihnutím.

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh nariadenia Článok 20 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 20a

Prístupnosť

Železničné podniky a manažéri staníc v súlade s technickou špecifikáciou interoperability (TSI) pre osoby so zníženou pohyblivosťou zabezpečia, aby stanice, nástupištia, železničné vozidlá a iné zariadenia boli prístupné pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

Or. en

Odôvodnenie

Prebiehajúce a budúce vnútroštátne investičné plány zamerané na postupné odstránenie fyzických prekážok sú založené na požiadavkách týkajúcich sa prístupnosti, špecifických pre odvetvie a uvedených v nariadení 1300/2014 (technická špecifikácia interoperability pre osoby so zníženou pohyblivosťou).

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh nariadenia Článok 22 – odsek 1

1. Pri odchode osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou zo železničnej stanice s personálom, prechode cez ňu alebo príchode na ňu zabezpečí manažér stanice alebo príslušný železničný podnik, alebo obaja, bezplatnú pomoc takým spôsobom, aby táto osoba mohla nastúpiť do odchádzajúceho spoja alebo vystúpiť z prichádzajúceho spoja, na ktorý si kúpila **prepravný doklad**, bez toho, aby boli dotknuté pravidlá prístupu uvedené v článku 20 ods. 1.

1. Pri odchode osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou zo železničnej stanice s personálom, prechode cez ňu alebo príchode na ňu zabezpečí manažér stanice alebo príslušný železničný podnik, alebo obaja, bezplatnú pomoc takým spôsobom, aby táto osoba mohla nastúpiť do odchádzajúceho spoja alebo vystúpiť z prichádzajúceho spoja, na ktorý si kúpila **cestovný lístok**, bez toho, aby boli dotknuté pravidlá prístupu uvedené v článku 20 ods. 1. **Rezervácia pomoci musí byť vždy bezplatná, bez ohľadu na použitý komunikačný kanál.**

Or. en

Odôvodnenie

Zatiaľ čo nariadenie jasne stanovuje, že pomoc sa poskytuje bezplatne, neuvádza sa v ňom, že aj rezervácia tejto pomoci musí byť bezplatná. Niektoré železničné podniky teda cestujúcim účtujú rezerváciu pomoci. Malo by sa tiež spresniť, že komunikačné prostriedky, ako sú telefonický hovor, online rezervácia atď., musia byť bezplatné. Tento pozmeňujúci návrh je v súlade s výkladovými usmerneniami Komisie týkajúcimi sa nariadenia (ES) č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave, v ktorých sa už jasne stanovuje, že rezervácia pomoci musí byť bezplatná. Tento pozmeňujúci návrh je potrebný z naliehavých dôvodov vnútornej logiky.

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh nariadenia Článok 22 – odsek 2

2. V prípade neprítomnosti **pomocného** personálu na stanici železničné podniky a manažéri staníc vynakladajú **všetko** primerané úsilie s cieľom umožniť osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou prístup k železničnej preprave.

2. V prípade neprítomnosti **sprievodného** personálu **vo vlaku alebo** na stanici železničné podniky a manažéri staníc vynakladajú primerané úsilie s cieľom umožniť osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou prístup k železničnej preprave.

Odôvodnenie

Vlaky bez personálu a/alebo vlaky bez vodiča sú realitou a sú dôležité z hľadiska konkurencieschopnosti odvetvia železničnej dopravy vo vzťahu k iným druhom dopravy. Cestujúci so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou musia mať prístup k železničnej preprave prostredníctvom bezplatného poskytovania pomoci pri nastupovaní do vlaku a vystupovaní z neho. Tento pozmeňujúci návrh je tiež potrebný z dôvodov právnej konzistentnosti znenia.

Pozmeňujúci návrh 42**Návrh nariadenia****Článok 22 – odsek 4**

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4. Pomoc musí byť v staniciach k dispozícii po celý čas prevádzky služieb železničnej dopravy. **vypúšťa sa**

Or. en

Odôvodnenie

Malé stanice sú často bez personálu a vybavenia (napríklad mobilné rampy alebo výťahy pre invalidné vozíky) na pomoc pri nastupovaní a vystupovaní.

Pozmeňujúci návrh 43**Návrh nariadenia****Článok 23 – odsek 4**

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4. Pomoc musí byť vo vlaku k dispozícii po celý čas prevádzky služieb železničnej dopravy. **vypúšťa sa**

Or. en

Odôvodnenie

Malé stanice sú často bez personálu a vybavenia (napríklad mobilné rampy alebo výťahy pre invalidné vozíky) na pomoc pri nastupovaní a vystupovaní.

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia

Článok 24 – odsek 1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

a) pomoc sa poskytuje pod podmienkou, že sa železničnému podniku, manažérovi stanice, predajcovi cestovných lístkov alebo prevádzkovateľovi zázjazu, u ktorého bol zakúpený **prepravný doklad**, potreba takejto pomoci oznámi najmenej **48** hodín pred tým, ako je pomoc osobe potrebná. Ak **prepravný doklad** alebo časový cestovný lístok umožňuje uskutočniť viaceré cesty, postačí jedno oznámenie pod podmienkou, že sa poskytnú primerané informácie o časovom harmonograme následných spojov. Tieto oznámenia sa postúpia všetkým ostatným železničným podnikom a manažérom staníc, ktorých sa cesta danej osoby týka;

Pozmeňujúci návrh

a) pomoc sa poskytuje **v čase prevádzky služieb železničnej dopravy** pod podmienkou, že sa železničnému podniku, manažérovi stanice, predajcovi cestovných lístkov alebo prevádzkovateľovi zázjazu, u ktorého bol zakúpený **cestovný lístok**, potreba takejto pomoci oznámi najmenej **24** hodín pred tým, ako je pomoc osobe potrebná. Ak **cestovný lístok** alebo časový cestovný lístok umožňuje uskutočniť viaceré cesty, postačí jedno oznámenie pod podmienkou, že sa poskytnú primerané informácie o časovom harmonograme následných spojov. Tieto oznámenia sa postúpia všetkým ostatným železničným podnikom a manažérom staníc, ktorých sa cesta danej osoby týka;

Or. en

Odôvodnenie

Celý železničný systém v EÚ by mal byť pre osoby so zníženou pohyblivosťou prístupný do 24 hodín od oznámenia. Tento pozmeňujúci návrh je potrebný z naliehavých dôvodov súdržnosti textu, keďže jeho cieľom je posilniť práva osôb so zníženou pohyblivosťou.

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh nariadenia

Článok 25 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Ak železničné podniky a manažéri staníc spôsobia stratu alebo poškodenie invalidných vozíkov, iného mobilného vybavenia alebo asistenčných zariadení či asistenčných psov používaných osobami so zdravotným postihnutím a osobami so zníženou pohyblivosťou, sú za takúto stratu alebo

Pozmeňujúci návrh

1. Ak železničné podniky a manažéri staníc spôsobia stratu alebo poškodenie invalidných vozíkov, iného mobilného vybavenia alebo asistenčných zariadení či **certifikovaných** asistenčných psov používaných osobami so zdravotným postihnutím a osobami so zníženou pohyblivosťou, sú za takúto stratu alebo

poškodenie zodpovední a sú povinní ich nahradit'.

poškodenie zodpovední a sú povinní ich nahradit'.

Or. en

Odôvodnenie

Treba zamedziť podvodom v oblasti prepravy zvierat osôb, resp. cestujúcich, ktorí nepatria medzi osoby so zdravotným postihnutím.

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh nariadenia

Článok 25 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Výška náhrady uvedenej v odseku 1 sa rovná nákladom na výmenu **alebo opravu** vybavenia alebo zariadení, ktoré sa stratili alebo poškodili.

Pozmeňujúci návrh

2. Výška náhrady **straty alebo poškodenia** uvedenej v odseku 1 sa **vykoná včas a rovná sa všetkým** nákladom na výmenu, **vychádzajúc zo skutočnej hodnoty invalidného vozíka**, vybavenia alebo zariadení, ktoré sa stratili alebo poškodili, **alebo všetkým nákladom na ich opravu, alebo strate alebo zraneníu certifikovaného asistenčného psa. Náhrada zahŕňa aj náklady na dočasnú výmenu v prípade opravy, ak tieto náklady znáša cestujúci.**

Or. en

Odôvodnenie

Treba zabezpečiť primeranú výmenu a náhradu poškodeného, strateného alebo zničeného zariadenia podľa jeho skutočnej hodnoty. Väčšina zariadení, napríklad invalidné vozíky, sú prispôbované konkrétnym potrebám osoby, ktorá zariadenie používa, a teda jeho výmena je často nákladná.

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh nariadenia

Článok 26 – odsek 1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) zabezpečia, aby všetci noví zamestnanci pri prijatí do zamestnania

Pozmeňujúci návrh

c) zabezpečia, aby všetci noví zamestnanci, **ktorí poskytujú cestujúcim so**

absolvovali školenie o zdravotných postihnutiach a aby personál pravidelne absolvoval opakovacie školenia;

zdravotným postihnutím a cestujúcim s obmedzenou pohyblivosťou priamu pomoc, pri prijatí do zamestnania absolvovali školenie o zdravotných postihnutiach a aby personál pravidelne absolvoval opakovacie školenia;

Or. en

Odôvodnenie

Treba zabezpečiť efektívne vynaloženie zdrojov na zamestnancov, ktorí prichádzajú do kontaktu s cestujúcimi so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou, keďže práve oni budú priamo reagovať na osobitné potreby týchto cestujúcich.

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh nariadenia

Článok 26 – odsek 1 – písmeno d

Text predložený Komisiou

d) ***na požiadanie akceptujú, aby sa na týchto školeniach zúčastnili zamestnanci*** so zdravotným postihnutím, ***cestujúci*** so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou a/alebo ***organizácie***, ktoré ich zastupujú.

Pozmeňujúci návrh

d) ***zvážia účasť zamestnancov*** so zdravotným postihnutím, ***cestujúcich*** so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou a/alebo ***organizácií***, ktoré ich zastupujú, ***na koncipovaní týchto školení.***

Or. en

Odôvodnenie

Cenné odborné znalosti organizácií zastupujúcich osoby so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou by sa mali využívať pri koncipovaní školení. Mali by sa podieľať na interných školeniach spoločností po dohode s príslušným železničným podnikom.

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh nariadenia

Článok 28 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Každý železničný podnik, ***predajca cestovných lístkov, manažér stanice a manažér infraštruktúry pri staniciach, ktoré denne odbavia na základe ročného***

Pozmeňujúci návrh

1. Každý železničný podnik zavedie vo svojej príslušnej oblasti zodpovednosti mechanizmus riešenia sťažností, ktoré sa týkajú práv a povinností

priemeru viac ako 10 000 cestujúcich, zavedie vo svojej príslušnej oblasti zodpovednosti mechanizmus riešenia sťažností, ktoré sa týkajú práv a povinností podľa tohto nariadenia. Oboznámi cestujúcich so svojimi kontaktnými údajmi a pracovným(-ými) jazykom(-mi).

podľa tohto nariadenia. Oboznámi cestujúcich so svojimi kontaktnými údajmi a pracovným(-ými) jazykom(-mi).

Or. en

Odôvodnenie

Cestujúci v prípade vybavovania sťažností požadujú jednotné kontaktné miesto. Ťažiskom tohto nariadenia by mal zostať zmluvný vzťah medzi dopravcom a cestujúcim.

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh nariadenia Článok 28 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Cestujúci môžu podať každému zainteresovanému železničnému podniku, predajcovi cestovných lístkov, manažérovi železničnej stanice alebo infraštruktúry sťažnosť. Sťažnosť sa musí predložiť do šiestich mesiacov od incidentu, ktorého sa týka. Do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti adresát buď odpovie, vysvetľujúc dôvody, alebo v odôvodnených prípadoch informuje cestujúceho, **do akého dátumu môže odpoveď očakávať**, najneskôr však tri mesiace od dátumu prijatia sťažnosti. **Železničné podniky, predajcovia cestovných lístkov, manažéri staníc a manažéri infraštruktúry uchovávajú údaje o incidentoch potrebné na vyhodnotenie sťažnosti po obdobie dvoch rokov a na požiadanie ich sprístupnia vnútroštátnym orgánom presadzovania.**

Pozmeňujúci návrh

2. Cestujúci môžu podať každému zainteresovanému železničnému podniku, predajcovi cestovných lístkov, manažérovi železničnej stanice alebo infraštruktúry sťažnosť. Sťažnosť sa musí predložiť do šiestich mesiacov od incidentu, ktorého sa týka. Do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti adresát buď odpovie, vysvetľujúc dôvody, alebo v odôvodnených prípadoch informuje cestujúceho, **že cestujúci dostane** odpoveď najneskôr tri mesiace od dátumu prijatia sťažnosti.

Or. en

Odôvodnenie

Cestujúci v prípade vybavovania sťažností požadujú jednotné kontaktné miesto. Ťažiskom tohto nariadenia by mal zostať zmluvný vzťah medzi dopravcom a cestujúcim.

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh nariadenia

Článok 32 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Vnútroštátne orgány presadzovania dôsledne monitorujú súlad s týmto nariadením a prijímú opatrenia potrebné na zaistenie dodržiavania práv cestujúcich. Na tento účel poskytnú železničné podniky, manažéri staníc a manažéri infraštruktúry daným orgánom na požiadanie relevantné dokumenty a informácie. Pri výkone svojich funkcií tieto orgány zohľadnia informácie, ktoré im predložil orgán určený v zmysle článku 33 na riešenie sťažností, pokiaľ ide o iný orgán. **O presadzovacích opatreniach môžu rozhodnúť aj na základe individuálnych sťažností postúpených od takéhoto orgánu.**

Pozmeňujúci návrh

1. Vnútroštátne orgány presadzovania **práva** dôsledne monitorujú súlad s týmto nariadením a prijímú opatrenia potrebné na zaistenie dodržiavania práv cestujúcich. Na tento účel poskytnú železničné podniky, manažéri staníc a manažéri infraštruktúry daným orgánom na požiadanie relevantné dokumenty a informácie. Pri výkone svojich funkcií tieto orgány zohľadnia informácie, ktoré im predložil orgán určený v zmysle článku 33 na riešenie sťažností, pokiaľ ide o iný orgán. **Vnútroštátny orgán presadzovania práva dostane právomoci a má spôsobilosť presadzovať individuálne sťažnosti cestujúcich podľa tohto nariadenia.**

Or. en

Odôvodnenie

Právomoci vnútroštátnych orgánov presadzovania práva nie sú naprieč EÚ harmonizované: niektoré majú právomoci presadzovania práva, zatiaľ čo iné môžu iba poskytovať informácie. Všeobecnou zásadou je, že vnútroštátne orgány presadzovania práva musia mať potrebné právomoci na presadzovanie práva, ako aj spôsobilosť presadzovať jednotlivé nároky cestujúcich. Okrem toho by členské štáty mali zriadiť špecializovaný subjekt pre alternatívne riešenie sporov, ktorý by sa zaoberal iba sťažnosťami v odvetví dopravy. Tento subjekt pre alternatívne riešenie sporov by mal mať takisto potrebné právomoci a spôsobilosť účinne riešiť sťažnosti cestujúcich v súlade s článkom 33 ods. 1.

Pozmeňujúci návrh 52

Návrh nariadenia

Článok 32 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Vnútroštátne orgány presadzovania práva vykonávajú v spolupráci s organizáciami osôb so

zdravotným postihnutím pravidelné audity poskytovaných služieb pomoci a uverejňujú ich výsledky vo formátoch prístupných verejnosti.

Or. en

Odôvodnenie

Vnútroštátne orgány presadzovania práva by mali vykonávať pravidelné audity služieb pomoci poskytovaných na staniciach a vo vlakoch. Výsledky týchto auditov by mali byť pokiaľ možno verejne prístupné v zrozumiteľných formátoch a vykonané v spolupráci s organizáciami osôb so zdravotným postihnutím s cieľom preveriť ich skúsenosti z reálneho života. Pomohlo by to zabezpečiť vysokú kvalitu a zodpovednosť na strane železničných podnikov alebo poskytovateľov služieb, s ktorými uzatvorili zmluvu.

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh nariadenia

Príloha III – časť -I (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

-I Informácie a cestovné lístky

Presnosť spojov a všeobecné zásady o narušeníach spojov

Odrieknutie spojov

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

***Prieskum spokojnosti zákazníkov
Vybavovanie sťažností, vrátenie peňazí a náhrada škody v prípade nedodržania noriem kvality služieb
Pomoc poskytovaná osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou.***

Or. en

Odôvodnenie

Povinnosti týkajúce sa podávania správ by mali byť primerané a mali by cestujúcim priniesť pridanú hodnotu.

Pozmeňujúci návrh 54

Návrh nariadenia Príloha III – časť I

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

[...]

vypúšťa sa

Or. en

Odôvodnenie

Povinnosti týkajúce sa podávania správ by mali byť primerané a mali by cestujúcim priniesť pridanú hodnotu.

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh nariadenia Príloha III – časť II

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

**II Požiadavky na manažérov staníc a
infraštruktúry**

vypúšťa sa

***Správy o kvalite služieb musia obsahovať
aspoň informácie o týchto aspektoch:***

(1) Informácie a prepravné doklady

**i) postup pri vybavovaní žiadostí o
informácie na stanici;**

**ii) postup a spôsob poskytovania
informácií o cestovných poriadkoch
vlakov, výške cestovného a nástupištiach;
kvalita týchto informácií;**

**iii) vystavenie informácií o právach a
povinnostiach v zmysle nariadenia, ako aj
kontaktných údajov vnútroštátnych
orgánov presadzovania;**

**iv) prostriedky na zakúpenie
prepravných dokladov;**

**v) dostupnosť staničného personálu
na získanie informácií a zakúpenie
prepravných dokladov;**

**vi) poskytovanie informácií osobám so
zdravotným postihnutím alebo zníženou**

pohyblivosťou;

(2) Všeobecné zásady riešenia narušenia spojov

i) počet cestujúcich, ktorým bola poskytnutá starostlivosť a pomoc;

ii) náklady na túto starostlivosť a pomoc;

(3) Opis zavedených opatrení na zaistenie čistoty staničných zariadení (toalety atď.).

i) upratovacie intervaly;

ii) dostupnosť toaliet;

(4) Prieskum spokojnosti zákazníkov

- Zahrnú sa minimálne tieto kategórie:

i) informovanie cestujúcich v prípade meškania;

ii) presnosť, dostupnosť a prístupnosť informácií o časoch vlakov/nástupištiach;

iii) úroveň bezpečnosti na stanici;

iv) čas potrebný na vybavenie žiadosti o informácie na stanici;

v) dostupnosť kvalitných toaliet na stanici (vrátane prístupnosti);

vi) čistota a stav údržby staníc;

vii) prístupnosť stanice a jej zariadení.

viii) počet incidentov a kvalita pomoci osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou na stanici.

Or. en

Odôvodnenie

Povinnosti týkajúce sa podávania správ by mali byť primerané a mali by cestujúcim priniesť pridanú hodnotu.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Úvod

Odvetvie železničnej dopravy prešlo od roku 1991, keď bol zverejnený prvý legislatívny návrh na úrovni EÚ, významnými zmenami¹. Odvtedy sme svedkami úplnej reštrukturalizácie tzv. etablovaných prevádzkovateľov, príchodu nových účastníkov a čiastočnej realizácie skutočného jednotného železničného priestoru EÚ, ktorý je založený na spoločných technických a administratívnych normách. Stále však treba uskutočniť mnohé projekty, okrem iného migráciu nových technológií, ako je Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS).

Jedným z hlavných úspechov v odvetví železničnej dopravy je vytvorenie právneho rámca na ochranu práv cestujúcich ako súčasť širšej politiky EÚ týkajúcej sa práv spotrebiteľov. Komisia vo svojej správe o vykonávaní² uznala, že nariadenie (ES) č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave sa v rámci odvetvia uplatňuje správne. Niekoľko členských štátov však v plnom súlade s týmto nariadením udeľuje výnimky pre niektoré články nariadenia z dôvodu chýbajúcich finančných prostriedkov na modernizáciu zanedbanej železničnej infraštruktúry alebo zastaraných železničných vozidiel. Takéto výnimky by však nemali byť možné od decembra 2024. Práva cestujúcich v železničnej preprave budú teda čoskoro rovnako zabezpečené vo všetkých členských štátoch EÚ.

Napriek niektorým potrebným a neustálym zlepšeniam treba zdôrazniť, že železničný systém EÚ je v porovnaní s mnohými krajinami sveta jedným z najefektívnejších, najmodernejších a z hľadiska spotrebiteľa najpriateľnejších. Spravodajca sa však domnieva, že zlepšenie a modernizácia železničného odvetvia by mali byť i naďalej trvalými cieľmi pre toto odvetvie vrátane ochrany cestujúcich v železničnej preprave.

Toto prepracované znenie je stimulom na ďalšie zlepšenie systému železničnej prepravy v EÚ a vytvára ešte jasnejší rámec pre vzťah medzi dopravcami a zákazníkmi.

Spravodajca preto víta návrh Komisie, najmä pokiaľ ide o poskytovanie pomoci osobám so zníženou mobilitou alebo so zdravotným postihnutím a náhradu v prípade narušenia cesty.

Domnieva sa, že je nevyhnutné vytvoriť rámec s vymožitelnými právami, ktorý na jednej strane nabáda členské štáty, aby vykonávali platné právne predpisy EÚ, a na druhej strane koherentnejším spôsobom chráni zákazníkov, pričom treba zohľadniť, že cestovanie železničnou dopravou by malo zostať cenovo prijateľné a čoraz prístupnejšie pre osoby so zníženou pohyblivosťou.

Spravodajca zdôrazňuje, že v záujme konkurencieschopnosti musí odvetvie železničnej dopravy poskytovať zákazníkom moderné služby na vynikajúcej úrovni a za prijateľnú cenu. Z hľadiska zabezpečenia udržateľnosti dopravy a sociálnej súdržnosti je skutočne mimoriadne dôležité prilákať do železničnej dopravy nových cestujúcich. V tejto súvislosti je potrebné, aby železnice fungovali za rovnakých podmienok ako ostatné druhy dopravy. Hospodárska súťaž

¹ Smernica 91/440 (ES).

² Správa o uplatňovaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave z 23. októbra 2007, COM(2013)587 final, 14. augusta 2013.

by mala byť spravodlivá. Nespochybniteľná priorita, ktorou je posilnenie ochrany občanov EÚ pri cestovaní železničnou dopravou, by mala ísť ruka v ruke s potrebou udržiavať administratívnu záťaž odvetvia železničnej dopravy na čo najnižšej úrovni. V rámci tohto prepracovaného znenia sa preto treba vyhnúť opatreniam, ktoré sa prekrývajú s existujúcimi právnymi predpismi EÚ.

Hlavné obavy

Rozsah pôsobnosti

Spravodajca vo všeobecnosti podporuje návrh Európskej komisie čo najviac obmedziť členským štátom možnosť udeľovať výnimky. Služby medzinárodnej osobnej železničnej dopravy medzi nečlenskými a členskými krajinami EÚ by mali byť ponechané mimo rozsahu pôsobnosti tohto prepracovaného znenia, keďže železničné spoločnosti EÚ by nemali niesť zodpovednosť za stav železničnej infraštruktúry v krajinách mimo EÚ alebo za činnosť dopravcov z krajín mimo EÚ, ktorým poskytujú trakčné služby.

Pokiaľ ide o diaľkové vnútroštátne služby, členské štáty by pre ne po roku 2024 nemali udeľovať už žiadne výnimky, ako je stanovené v platnom nariadení. Malo by sa zamedziť skoršiemu ukončeniu s cieľom zohľadniť financovanie železničného systému v strednej a východnej časti Európy, kde sa na diaľkové služby (okrem Spojeného kráľovstva) stále vzťahuje čiastočná výnimka.

Spravodajca by okrem toho rád zdôraznil, že právne predpisy týkajúce sa práv spotrebiteľov by sa mali zameriavať na vzťah medzi zákazníkom a poskytovateľom služieb. V prípade tohto prepracovaného znenia ide o železničný podnik, inými slovami o dopravcu. Vzťahy medzi podnikmi by mali byť predmetom iných právnych predpisov, napríklad železničných balíkov. Spravodajca preto odstránil požiadavky týkajúce sa výmeny údajov (článok 9 ods. 4), takzvané „pohotovostné plánovanie“ (článok 18 ods. 6) a „právo na nápravu“ (článok 19).

Prístupnosť

Spravodajca rozhodne podporuje potrebu uľahčiť prístup k železničnej doprave pre osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou. Vlaky by mali byť rovnako ľahko prístupné pre všetkých občanov EÚ. V tejto súvislosti spravodajca pripomína, že v rámci štvrtého železničného balíka bol stanovený právny rámec s cieľom prispôbiť železničnú infraštruktúru osobám so zníženou pohyblivosťou a umožniť im tak využívať úplnú nezávislosť. Treba zdôrazniť, že v kontexte starnúcej spoločnosti bude prístupnosť odvetvia dopravy čoraz dôležitejšou výzvou.

Spravodajca preto zastáva názor, že odvetvie železničnej dopravy by malo vyvinúť maximálne úsilie s cieľom zabezpečiť prístupné železničné stanice a vlaky. Navrhuje teda zaručiť osobám so zníženou pohyblivosťou prístup k celému železničnému systému EÚ s čo najkratším predbežným oznámením nepresahujúcim 24 hodín. V prípade potreby sa pomoc poskytne v čase prevádzky služieb železničnej dopravy, pričom by mala byť bezplatná. Vnútroštátne orgány presadzovania práva vykonávajú v záujme cieľového zlepšenia audit kvality prístupnosti železničného systému.

Spravodajca uznáva, že vybavenie na zabezpečenie mobility, napríklad invalidné vozíky alebo asistenčné zariadenia, sú pre osoby so zníženou pohyblivosťou nielen nevyhnutné, ale aj špeciálne prispôbené a často drahé. Preto je veľmi dôležité, aby bola náhrada za stratu alebo poškodenie zrealizovaná včas a boli zaistené všetky náklady na výmenu na základe skutočnej hodnoty.

Spravodajca sa domnieva, že rozhodujúci význam pre zabezpečenie primeranej a kvalitnej pomoci osobám so zníženou pohyblivosťou má odborná príprava zamestnancov. Preto navrhuje, aby boli prostriedky na odbornú prípravu zamestnancov dané k dispozícii zamestnancom, ktorí sú v bezprostrednom kontakte s osobami so zníženou pohyblivosťou alebo ktorí poskytujú služby týkajúce sa osôb so zníženou pohyblivosťou. To umožní lepšiu a cielenejšiu odbornú prípravu.

Cestovné lístky

Kľúčovým cieľom spravodajcu je čo najviac zvýšiť prítťaživosť prístupu k železničnej doprave s cieľom podporiť prechod z iných druhov dopravy na železničnú dopravu, ako bolo zdôraznené i v Bielej knihe o doprave¹. Cestujúci v železničnej doprave si vysoko cenia priame cestovné lístky. Ich dostupnosť je kľúčovým prvkom na zvýšenie prítťaživosti cestovania železničnou dopravou. Spravodajca sa však domnieva, že nie je úlohou zákonodarcu, aby v rámci otvárania trhu stanovil povinnú spoluprácu medzi podnikmi v oblasti predaja cestovných lístkov. K odvetviu železničnej dopravy by sa malo pristupovať rovnako ako k ostatným druhom dopravy. Podobne ako v odvetví leteckej dopravy, kde nie je zavedené žiadne povinné „zdieľanie“, by železničné spoločnosti mali mať možnosť slobodne si zvoliť, s ktorými aktérmi budú spolupracovať, a to aj v záujme oživenia intermodálnej hospodárskej súťaže, ktorá je už desaťročia jedným z hlavných prvkov politiky EÚ.

V tejto súvislosti prináša realizácia odvetvovej iniciatívy železničných spoločností a predajcov cestovných lístkov, ktorá sa nazýva aj „model kompletných služieb“, prvé konkrétne výsledky. Napríklad na stránke www.bahn.com je už možné objednať si celú škálu vnútroštátnych a medzinárodných cestovných lístkov spoločností Trenitalia a ÖBB, čo cestujúcim umožňuje naraz si objednať, zaplatiť a dostať cestovný lístok na cestu zo severného Nemecka cez Rakúsko na juh Talianska prevádzkovanú viacerými dopravcami.

Spravodajca sa však nazdáva, že zákonodarca by mal zohrávať kľúčovú úlohu pri zabezpečení primeranej úrovne ochrany zákazníkov v odvetví železničnej dopravy, najmä tým, že zabezpečí, aby cestujúci v železničnej doprave boli pri kúpe všetkých druhov cestovných lístkov riadne informovaní, a teda mohli využívať režimy náhrady a pomoci stanovené v tomto nariadení.

Železničný systém je veľmi zložitý, a to nielen z technického hľadiska, ale aj z hľadiska bezpečnosti a ochrany cestujúcich. Zároveň železničné spoločnosti uskutočňujú inovácie a automatizácia sa už stala realitou. Opatrenia, ktoré si vyžadujú predaj cestovných lístkov prostredníctvom osobitných kanálov, by preto mali byť flexibilné, napríklad treba uznať, že predaj vo vlaku nie je vždy možný, ako je už uvedené v samotnom súčasnom nariadení v

¹ Biela kniha o doprave, 2011.

článku 9 ods. 4. Súbežne k tomu je nanajvýš dôležité, aby železničné podniky naďalej poskytovali a rozširovali možnosti kúpy cestovných lístkov prostredníctvom ďalších prístupných kanálov.

Úloha predajcov a maloobchodných predajcov cestovných lístkov

Spravodajca považuje za nevyhnutné vyhýbať sa v rámci tohto nariadenia nejednoznačným právomociam a zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť. Z tohto dôvodu boli zmenené niektoré vymedzenia pojmov v článku 3. Napríklad ide o pojem „prevádzkovateľ zázrazdu“, v prípade ktorého spravodajca zosúladzuje vymedzenie s už platnými právnymi predpismi¹.

Hlavnou činnosťou predajcov cestovných lístkov ako maloobchodných predajcov služieb železničnej prepravy je predaj cestovných lístkov v mene železničných podnikov. V tejto súvislosti spravodajca zmenil článok 9 ods. 2, pričom oslobodil predajcov cestovných lístkov od právnej povinnosti poskytovať cestujúcim priebežné cestovné informácie.

Vyššia moc

Od roku 2013 rozhodnutím Súdneho dvora železničné podniky nie sú oslobodené od povinnosti poskytovať náhradu za meškania spôsobené mimoriadnymi okolnosťami. Spravodajca sa domnieva, že mimoriadne okolnosti existujú v prípade všetkých druhov dopravy. Ešte dôležitejšie je to v súvislosti s multimodalitou, keď by sa mal naprieč všetkými druhmi dopravy uplatňovať základný minimálny súbor zásad, a to aj s cieľom zabrániť narušeniu intermodálnej hospodárskej súťaže. Prepracované znenie Komisie to zohľadňuje. Obmedzuje však mimoriadne okolnosti na nepriaznivé poveternostné podmienky a veľké prírodné katastrofy, pričom zanedbáva iné okolnosti, ktoré síce nesúvisia s prevádzkou železničnej dopravy, ale môžu mať závažný vplyv na fungovanie systému, ako sú teroristické útoky. V článku 17 ods. 8 spravodajca navrhuje zaviesť vymedzenie pojmu vyššej moci stanovené v článku 32 ods. 2 prílohy I (Jednotné právne predpisy pre zmluvu o medzinárodnej železničnej preprave cestujúcich a batožín, CIV), ktoré sa vzťahuje na všetky neočakávané okolnosti mimo kontroly železničných podnikov.

¹ Smernica (EÚ) 2015/2302 o balíku cestovných služieb a súvisiacich cestovných službách.

PRÍLOHA: LIST VÝBORU PRE PRÁVNE VECI

[...]

PRÍLOHA: STANOVISKO KONZULTAČNEJ PRACOVNEJ SKUPINY PRÁVNÝCH
SLUŽIEB EURÓPSKEHO PARLAMENTU, RADY A KOMISIE



KONZULTAČNÁ PRACOVNÁ SKUPINA
PRÁVNÝCH SLUŽIEB

V Bruseli 19. februára 2018

STANOVISKO

**PRE EURÓPSKY PARLAMENT
RADU
KOMISIU**

**Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o právach a povinnostiach cestujúcich
v železničnej preprave (prepracované znenie)**

COM(2017)548 final z 27.9.2017 – 2017/0237(COD)

So zreteľom na Medziinštitucionálnu dohodu z 28. novembra 2001 o systematickejšom používaní techniky prepracovania právnych aktov, a najmä na bod 9 tejto dohody, sa 27. októbra a 14. decembra 2017 a 18. januára 2018 konali schôdze konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie s cieľom preskúmať (okrem iného) uvedený návrh predložený Komisiou.

Na týchto stretnutiach¹ po preskúmaní návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa prepracúva **nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave**, konzultačná pracovná skupina jednomyselne dospela k nasledujúcim záverom.

1. Nasledujúce úpravy mali byť zvýraznené sivou farbou, ktorá sa všeobecne používa na označenie podstatných zmien:

- v odôvodnení 10 nahradenie súčasného odkazu na „smernicu 2001/16/ES Európskeho parlamentu a Rady z 19. marca 2001 o interoperabilite konvenčného železničného systému“ odkazom na „nariadenie Komisie (EÚ) č. 454/2011“;
- v odôvodnení 14 vypustenie slov „spolupracovať, aby“;
- v odôvodnení 15 vypustenie slov „slobodu výberu“;
- odôvodnení 16 nahradenie slov „aby zabezpečili, že“ slovami „Okrem toho“;
- v článku 3 bode 17 nahradenie slova „dopravcu“ slovami „železničného podniku“;
- celé znenie článku 6;
- v článku 9 ods. 1 vypustenie úvodných slov „Bez toho, aby bol dotknutý článok 10“;
- v článku 9 ods. 3 vypustenie slov „potrebám ľudí s poškodením sluchu a/alebo zraku“;
- v článku 10 ods. 1 vypustenie slov „ak sú dostupné“ za slovom „rezervácie“ a doplnenie slov „a v prípade dostupnosti“ pred slovami „priame cestovné lístky“;
- v článku 10 ods. 2 prvý pododsek doplnenie slov „a 4“;

¹ Konzultačná pracovná skupina pracovala na základe anglickej verzie návrhu, ktorá bola pôvodnou verziou skúmaného textu.

- celé znenie článku 10 ods. 2 druhého pododseku;
 - v článku 17 ods. 2 doplnenie úvodných slov „*Odsek 1 sa vzťahuje aj na*“;
 - v článku 25 ods. 1 vypustenie slov „*neuplatňuje sa žiadny finančný limit*“;
 - v prílohe III vypustenie existujúceho znenia prílohy III k **nariadeniu (ES) č. 1371/2007**.
2. V odôvodnení 32 by sa za slovom „*zmluvy*“ mali doplniť slová „*Európskej únie*“.

Konzultačná pracovná skupina po preskúmaní tohto návrhu jednomyseľne konštatovala, že návrh neobsahuje žiadne zásadné zmeny okrem tých, ktoré sú ako také označené v návrhu. Konzultačná pracovná skupina takisto konštatovala, že pokiaľ ide o kodifikáciu nezmenených ustanovení skoršieho aktu s uvedenými zmenami, predmetom návrhu je iba jasná a jednoduchá kodifikácia platného aktu bez zmeny jeho podstaty.

F. DREXLER
vedúci Právnej služby
riaditeľ

H. LEGAL
vedúci právneho servisu

L. ROMERO REQUENA
generálny

ANNEX: LIST OF ENTITIES OR PERSONS FROM WHOM THE RAPPORTEUR HAS RECEIVED INPUT

The following list is drawn up on a purely voluntary basis under the exclusive responsibility of the rapporteur. The rapporteur has received input from the following entities or persons in the preparation of the draft report, until the adoption thereof in committee:

Entity and/or person
Allianz Pro Schiene (ApS)
Allrail/Trainline
Community of European Railway (CER)
Blogger Mark SMITH (Seat61)
Deutsche Bahn (DB)
Deutscher Reiseverband
European Cyclists' Federation (ECF)
European Commission - DG MOVE
European Disability Forum (EDF)
European Passengers' Federation (EPF)
European Rail Infrastructure Managers (EIM)
Eurostar
Eurotunnel
Fahrgastverband Pro Bahn
Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)
International Association of Public Transport (UITP)
Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
Polskie Koleje Państwowe SA (PKP)
The European Travel Agents' and Tour Operators' Associations (ECTAA)
Trenitalia
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Verbraucherzentrale Bundesverband